



UNIVERSIDAD
Finis Terrae

UNIVERSIDAD FINIS TERRAE
FACULTAD DE HUMANIDADES Y COMUNICACIONES
ESCUELA DE PUBLICIDAD

EL PEATÓN EN LA VÍA PÚBLICA

VÍCTOR ACUÑA GALLARDO
MAITE PARDO MUÑOZ.

Proyecto de título presentado a la Facultad de Humanidades y Comunicaciones de la
Universidad Finis Terrae, para optar al título de Publicista,
Licenciado en Comunicación Social.

Profesor guía: Patricio Aguirre Pallavicini.

Santiago, Chile

2019

AGRADECIMIENTOS:

Sabemos que aún no hemos empezado con la solución, pero es necesario hacerles saber, que todos seremos parte del cambio. Agradecer a quienes creyeron desde el comienzo en nuestro proyecto, a quienes debatieron nuestra propuesta y a quienes nos ayudaron a realizarla. Andrés, desde la lógica y los debates nocturnos, Ignacio, desde las leyes y normas, Sebastián, para contar esta historia de la forma en que merece, también a tantos otros que nos ayudaron en los momentos necesarios. Y a nosotros mismos Maite y Víctor, por no parar y seguir caminando hasta el final.

Agradecimientos especiales a nuestros compañeros de vida Javiera y Giovanni por tenernos la paciencia necesaria en este largo proceso de trabajo comprendiendo nuestros tiempos y malos humores.

Gracias.

ÍNDICE

1. Introducción.....	pág. 5
2. Identificación del problema.....	pág. 6
3. Identificación de la oportunidad.....	pág. 7
4. Propósitos y objetivos de investigación.....	pág. 7
5. Preguntas de investigación.....	pág. 7
6. Líneas de investigación.	
Ámbito psicológico.....	pág. 8
Ámbito educativo.....	pág. 8
7. Análisis de contexto.....	pág. 9
8. Evaluación de las deficiencias en el conocimiento del problema.....	pág. 10
9. Revisión de literatura.....	pág. 10
10. Marco legal.....	pág. 13
11. Experiencia comparada.....	pág. 17
12. Entrevista a expertos.....	pág. 20
13. Propuesta.....	pág. 23
13.1 Estrategia de marketing.....	pág. 24
13.2 Estrategia comunicacional.....	pág. 25
13.3 Estrategia creativa.....	pág. 27
14. Conclusión.....	pág. 40
15. Bibliografía.....	pág. 41
16. Anexos.....	pág. 44

Resumen: Las actitudes de los peatones son un factor clave a la hora de abordar el tema de accidentes de tránsito en Chile. Cifras del CONASET advierten que cerca de 10000 peatones se ven involucrados en siniestros de tráfico cada año y que de estos cerca de 3000 son ocasionados directamente por la imprudencia del peatón. Debido a esto es menester tomar cartas en el asunto para disminuir las tasas de accidentes que involucren peatones.

Palabras clave: Educación vial, Normas de tránsito, Peatón, Conducta peatonal.

1. INTRODUCCIÓN.

En Chile ocurren entre 80 mil y 90 mil accidentes de tránsito al año. En estos siniestros estuvieron involucrados aproximadamente 10 mil peatones. Cifras entregadas por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) muestran que el 30% de los casos donde hubo peatones implicados, estos últimos fueron los culpables debido a alguna actitud temeraria a la hora de transitar en la calle, siendo la segunda causa más común por detrás de la imprudencia del conductor. Este comportamiento tiene un alto costo, ya que, el accidente de mayor frecuencia que involucra peatones es el atropello y por tanto son los mismos peatones los que peor parte se llevan en comparación al otro actor, el conductor, quien en la mayoría de los casos no corre riesgos físicos, aunque sí éticos y morales (además de algún perjuicio económico). Por esta razón cabe discutir qué es lo que impulsa al peatón a cometer semejantes imprudencias para saber cómo poder prevenirlas, además de estudiar cómo perciben las señales de tránsito, ya que son parte fundamental de las normas de tránsito y pueden llegar a ser determinantes para el tema. Con tanto que perder y siendo tan vulnerables, ¿por qué arriesgar así la vida? Estas actitudes imprudentes atentan contra la convivencia vial y está relacionada a 2 factores basales: La educación del peatón y el perfil psicológico de cada persona.

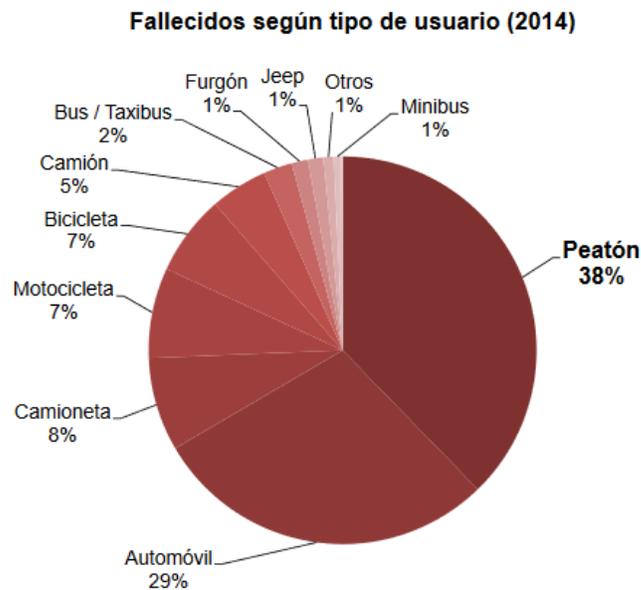


Figura1: Proporción de usuarios fallecidos en accidentes de tráfico del año 2014 (CONASET).

Participación de peatones en siniestros de tránsito según causa (2014)

Causas siniestros	Peatones participantes	Fallecidos	Graves	Menos Graves	Leves	Lesionados
Imprudencia del conductor	3.879	86	563	274	2.606	3.443
Imprudencia del peatón	2.834	383	678	237	1.428	2.343
Causas no determinadas	1.151	10	256	83	625	964
Otras causas	756	27	127	46	423	596
Desobediencia a señalización	423	20	70	35	274	379
Alcohol en peatón	381	51	113	36	160	309
Alcohol en conductor	249	23	52	22	102	176
Pérdida control vehículo	220	12	46	11	95	152
Velocidad imprudente	74	1	15	8	39	62
Fallas mecánicas	44	1	9	3	24	36
Deficiencias viales	16	0	4	0	1	5
Imprudencia del pasajero	13	0	4	1	5	10
Drogas y/o fatiga del conductor	12	1	3	1	7	11
Alcohol en pasajero	2	0	0	0	1	1
Total general	10.054	615	1.940	757	5.790	8.487

Figura 2: Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito involucrando peatones del año 2014 (CONASET)

Cabe tener en cuenta, que a la fecha de realización de este trabajo, se ha implementado una nueva ley de convivencia vial, de la cuál se tendrán datos más refinados a medida que transcurra el tiempo con la ley vigente, los cuales mostrarán la efectividad de este nuevo plan.

2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

Para poder convivir de una manera segura, en una sociedad motorizada como la nuestra, es necesario que todos los individuos que la forman tengan claras y cumplan a cabalidad las normas de tránsito impuestas por esta. Son básicamente un acuerdo que nos permite convivir por las calles de una manera más estandarizada y por tanto más segura. Las actitudes despreocupadas de los peatones van en contra de lo establecido anteriormente por la sociedad y por tanto causan un desorden dentro de la convivencia que a su vez provocan accidentes. La mayoría de los peatones poseen actitudes demasiado temerarias y sobrevaloran sus habilidades físicas (como reflejos o condición). Cumple las normas sólo si el peligro es inminente o si hay alguna autoridad cerca, provocando problemas en el orden

establecido por el marco legal y es aquí donde ocurre el siniestro. Es importante señalar la relación entre los peatones y las señales de tránsito debido a la oportunidad que genera este tópico con respecto a una posible solución a la gran cantidad de siniestros causados por los peatones.

3. IDENTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD.

Se evidenció un vacío existente en la formación educacional de los integrantes de la sociedad, en específico, aquellos que comparten el espacio vial. Esta falencia radica en el número de imprudencias cotidianas peatonales. Sin embargo, a medida que empezamos a ahondar en el tema, descubrimos que existe una arista completamente diferente a la social, la psicológica, que obedece a factores internos propios de cada individuo. Ambos campos están relacionados con la comunicación haciendo de este un nicho excepcional para trabajar desde el punto de vista publicitario y así lograr una solución no tan invasiva o coercitiva.

4. PROPÓSITOS Y OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN.

Objetivo general:

- Impulsar una campaña publicitaria, con foco en el peatón, que disminuya los siniestros de tránsito ocasionados por este mismo.

Objetivos específicos:

- Identificar, analizar y discutir los factores que provocan los siniestros que involucran peatones.

5. PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.

¿Por qué el peatón no respeta las normas de tránsito?

¿Qué lleva a peatones a poner su vida y la de sus pares en riesgo?

¿Cómo disminuir los comportamientos negativos para una convivencia vial óptima?

6. LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

Ámbito Psicológico.

El comportamiento de los peatones estaría dirigido por factores intrínsecos a su psique. Si queremos hablar de conductas, inevitablemente llegaremos al estado psicológico del individuo.

La conducta de los peatones puede ser clasificada en 2 elementos más basales (Prieto, 1984). El elemento cognitivo, el cuál guía la decisión en base a experiencias previas y conocimiento adquirido. El otro componente es el ejecutivo o afectivo, que es el responsable de la acción del individuo en el momento, es decir, la situación en la que se encuentra el individuo a la hora de la decisión. Además, hay que tener en cuenta que deambular por la calle es un proceso automático, que se realiza en paralelo a otras acciones y hoy en día hemos aumentado esa cantidad de tareas (escuchar música, mirar el celular, etc.)

Esta conducta puede llegar a reflejar ciertas características del peatón, como su edad, experiencia, género, cultura o características de la personalidad, entre otros, ya que, estas están íntimamente enlazadas con el perfil psicológico de una persona (Ajzen, 1987) (Costa Jr. Et al, 2001).

De esta manera, si abordamos el problema desde el ámbito psicológico, obtendríamos importantes respuestas a cómo se comporta el peatón en la vía pública, poder predecir dicho comportamiento y actuar en la medida de la situación, además de poder generar soluciones a mayor escala con técnicas publicitarias.

Ámbito Educativo.

Existen además factores educacionales ligados al estrato económico y social de los peatones. El Estudio de Educación Cívica y Ciudadana, que evalúa conocimiento, actitudes y compromiso cívico (entre ellos la convivencia vial) de estudiantes de octavo básico, mostró un resultado (482 puntos) por debajo del promedio internacional (517 puntos) el año 2016 y esta situación no ha cambiado desde 2009. Esto denota que la mayoría de los

estudiantes que rindieron la prueba, tienen faltas de conocimiento a la hora de enfrentarse a una situación común del ámbito civil, como lo es la convivencia vial y el comportamiento en la calle (MINEDUC, 2016).

Por tanto, es bastante probable que las imprudencias más frecuentemente cometidas por los peatones, sea ocasionada debido a la ignorancia frente a las situaciones cotidianas de ámbito civil y convivencia, tanto social como vial, afectando así la percepción del riesgo de los peatones lo que se ve traducido en una mayor confianza en sus capacidades y mayor exposición al peligro.

Una parte importante de este tópico es la enseñanza en la escuela de conductores, ya que personas que toman lecciones de manejo tienen menos incidencia en accidentes como el atropello señalado por el estudio de Hill y Holland (2007), por lo cual debería impulsarse esta medida o anexarla a cursos de formación básica.

Existe también una correlación que parece indicar que las personas de mayor ingreso económico se ven menos involucrados en accidentes causados por imprudencia del peatón (MINEDUC, 2016).

Cabe destacar que también existen factores exógenos que determinan el comportamiento del peatón que no se pueden obviar, pero no son de nuestro interés, como el entorno urbano o las condiciones ambientales.

7. ANÁLISIS DEL CONTEXTO.

Los peatones son los usuarios más vulnerables en la vía pública, ya que carecen de protección extra ante los peligros presentes en la calle. Anualmente mueren más de 1500 personas debido a accidentes de tránsito, de los cuales aproximadamente 600 son peatones. No sólo son los más perjudicados, sino que, también tienen un alto porcentaje de incidencia en siniestros, alcanzando casi el 13% de los accidentes anuales. A pesar de esto, los peatones siguen mostrando conductas que no son apropiadas al momento de deambular por

las calles y las cifras siguen sin cambiar, razón por la cuál es necesario tomar cartas en el asunto.

El tema de las imprudencias peatonales es de suma importancia para la sociedad, ya que constantemente las decisiones de otras personas pueden afectarnos directamente de una manera irreversible. Los peatones que pasan a llevar la convivencia vial ponen en peligro sus vidas y las de las demás, además de otras consecuencias legales y morales que pueden afectar a los demás involucrados.

Debido a lo anterior, creemos que es vital poder identificar la razón detrás de este actuar y con estos datos elaborar una respuesta comunicacional publicitaria.

8. EVALUACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS EN EL CONOCIMIENTO DEL PROBLEMA.

Creemos que la comunicación es clave para poder resolver este problema. A lo largo del mundo e incluso en Chile se han realizado campañas para evitar la imprudencia de los peatones en la calle, pero como sabemos (al menos en el caso del Chile) las cifras no parecen cambiar a lo largo de los años. Entonces es importante preguntarse el por qué. Necesitamos saber de qué manera llegaron esas campañas a su objetivo (si es que lo recibieron) y que respuesta causó (feedback). De esta manera, sería más fácil poder diseñar herramientas que ayuden a acabar con este problema.

9. REVISIÓN DE LITERATURA

Se ha demostrado que la conducta del peatón está definida por factores intrínsecos a este como la edad (Rafaely et al 2006) y el género (Holland y Hill 2007) que pueden hacer mella en la percepción de riesgo de los peatones o sobre estiman sus propias capacidades físicas pudiendo llegar a condicionar la toma de decisiones.

Según Joshi (2001) los peatones se consideran así mismo vulnerables y son 7,45 veces más propensos a sufrir una lesión o perdida de vida debido a un siniestro de tránsito. Además, estos son conscientes del peligro que corren al cruzar donde no deben y, es más, un gran

porcentaje de los peatones que incurren en esta práctica luego expresan sentir culpa (Conejera et al 2003). Aun así, un considerable número de peatones cruzan la vía donde no les corresponde o tienen baja prioridad. Esta toma de decisiones a la hora de cometer o no una acción temeraria está normada, según Prieto (1984), por 2 componentes básicos, uno cognitivo basado en experiencias pasadas y uno ejecutivo/afectivo que adiciona a la ecuación el instante mismo al momento de la decisión. El primero se relaciona con situaciones anteriores similares a la que se le presenta y analiza el resultado de la acción tomada para sortear esta misma. Por otro lado, el elemento ejecutivo/afectivo depende del momento y contexto de la situación a la hora de decidir, por ejemplo, estar atrasado o haber tenido un mal día mostrando mayor desinterés por la integridad propia.

Otro factor de suma importancia es la cultura peatonal y vial de los transeúntes, ya que una errónea percepción de riesgo en la calzada constituye un factor importantísimo en la ocurrencia de accidentes de tránsito (García-Ros et al 2001). De esta manera, señaléticas más claras y concisas, enfocadas netamente al peatón, y en conjunto con una campaña informativa general, promete ser fructífera para la tarea. Puede ser que los factores económicos y sociales estén relacionados con la calidad de educación recibida de parte de los peatones explicándose así la correlación mencionada antes con respecto al estrato socio económico y la incidencia en accidentes de tránsito por imprudencia del peatón. Por otro lado, Holland y Hill (2007) afirman que las personas con experiencia al volante incurren más seguido en situaciones de alto riesgo, sin embargo, aquellas personas que han tomado un curso de manejo perciben mucho mejor el riesgo que aquellas que no conducen. Este último punto cobra importancia a la hora de plantearse posibles soluciones para el problema con la convivencia vial.

Factores extra peatonales deben entrar en consideración a la hora de plantear el problema. Chagas y Lindau propusieron en 2009 que existe una variedad de factores del entorno que podrían relacionarse con conductas imprudentes como lo son el ancho de las calles o el volumen de autos y peatones proponiendo una solución estructural al problema, reduciendo los factores externos que provocan siniestros y así poder enfocar el problema en la conducta propia del peatón. Cabe mencionar que Prieto (1984) estimó que la conducta del peatón

cambia con el flujo vehicular, ya que en momentos donde el tráfico es normal, el transeúnte toma las decisiones con una gran seguridad ya que poseen pleno conocimiento de la situación.

Es importante destacar que las estructuras diseñadas para peatones influyen a la hora de toma de decisiones en cuanto al momento de planear la ruta de desplazamiento y al tomar una decisión temeraria o no, ya que según Sun et al (2010) el mal diseño o ubicación de una facilidad peatonal (como una pasarela o un paso de cebra) puede lograr el efecto contrario, así como el mal diseño de los ciclos de semáforos, ya que alentarán al peatón a cometer una imprudencia por comodidad. El mismo estudio señala que el tiempo promedio de espera para el percentil 85 de los peatones que cruzan de forma indebida es de 90 segundos, tiempo que se reduce a 50 segundos si la vía en cuestión cuenta con bandejón central.

Hoogendoorn y Bovy en 2005 describieron factores de menor importancia como el estado meteorológico, las condiciones ambientales y el ambiente urbano, y que cambios provocaban a la hora de tomar la decisión o no de cruzar un vía de forma segura.

Un estudio realizado por alumnos de la Pontífice Universidad Católica en conjunto con CONASET el año 2017, el cual recolectó datos en forma de encuesta a personas que habían incurrido en cruzar de forma imprudente y en masa, mostró que, de las 46 personas encuestadas, el 63% de estas reconoció que o hacía por algún grado de aceptación social, mientras que solo el 26% hizo alusión al factor tiempo, 7% dijo que venía siguiendo a alguien más y 4% reconoció haberlo hecho por distracción. Por tanto, el número de peatones presente a la hora de la toma de decisión es bastante importante, ya que la presión social podría llegar a ser más influyente que los elementos cognitivos y ejecutivos, presentando una nueva arista por donde abordar el problema.

Un estudio realizado por Mohan en 2002, da cuenta de que, si no tomamos medidas, tanto correctivas como preventivas, o de lo contrario, los siniestros y las víctimas fatales que involucran peatones irán en aumento. Un grave problema en relación a este último punto es que, en las estadísticas de accidentes, no se contemplan muchos de los atropellos, teniendo

como consecuencia una errónea asignación de facilidades peatonales, que termina por mermar más aún el lugar del peatón en la calle.

A continuación, se enlistará las conductas de los peatones que la ACHS hace énfasis en cambiar (2012)

- Cruzar en mitad de la calle.
- Escuchar música mientras camina.
- Transitar rápido por la vía pública.
- Caminar revisando el celular.
- Perder de vista a los niños.
- Cruzar repentinamente en pasos de cebra.

10. MARCO LEGAL

Si bien podemos encontrar leyes y normas preventivas y coercitivas referentes al actuar de los peatones, no nos enfocaremos en ellas, ya que consideramos más importante crear un vínculo con el peatón de forma cercana, enfatizando en la educación de este y no en la imposición de conductas mediante leyes, sin embargo, no se deben ignorar, ya que sistematizan una convivencia más eficiente y menos peligrosa.

Las siguientes leyes son las que norman la convivencia entre peatones y el resto de la comunidad vial.

Ley 18.290 - Ley de Tránsito en Chile

Tipo Norma: Decreto con Fuerza de Ley 1

Fecha Publicación: 29-10-2009

Fecha Promulgación: :27-12-2007

Organismo: Ministerio De Transportes Y Telecomunicaciones;

Subsecretaría De Transportes; Ministerio De Justicia; Subsecretaría De Justicia.

Título: Fija Texto Refundido, Coordinado Y Sistematizado De La Ley De Tránsito

Artículo 95.- : Los conductores y los peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito, salvo que reciban instrucciones en contrario de un Carabinero o que se trate de las excepciones contempladas en esta ley para vehículos de emergencia. La instalación de señalización o barreras sin tener facultades otorgadas por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada.

Artículo 104.- Las indicaciones de los semáforos serán:

Capítulo 1.- Luces no intermitentes:

- a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten la luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente. Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente la luz verde, solo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

- b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución. Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

- c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde. Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

Art 104. Capítulo 5.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

- a) La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no demarcado.
- b) La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.
- c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada, terminar de atravesarla.

Artículo 162.- El tránsito de los peatones deberá hacerse de acuerdo con las normas siguientes:

1. Por las aceras;
2. En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán hacerlo por las bermas o franjas laterales de la calzada y por el costado izquierdo de ellas, enfrentando los vehículos que circulen en sentido opuesto;
3. No podrán permanecer en las calzadas de las calles o caminos, ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;
4. Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel;
5. En ningún caso podrán cruzar la calzada en forma diagonal o por el área de intersección de las calzadas;
6. En los lugares regulados por Carabineros o semáforos, deberán respetar sus señales y no podrán iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que les sea indicado. El peatón que haya iniciado el cruce reglamentario, tendrá derecho a continuarlo no obstante se produjere un cambio en la señal, y los conductores deberán respetar ese derecho. En todo caso, en los pasos para peatones tendrán derecho preferente de paso sobre los vehículos que viren;

7. En los pasos peatonales no regulados, los peatones tendrán derecho preferente de paso respecto de los vehículos. Sin embargo, ningún peatón podrá bajar repentinamente de la acera o cruzar la calzada corriendo;
8. No podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento o por su lado hacia la calzada;
9. Deberán respetar el derecho preferente de paso de los vehículos de emergencia, que se anuncien con sus elementos sonoros y luminosos.
10. No podrán transitar tan cerca de las soleras de modo que se expongan a ser embestidos por los vehículos que se aproximen.

Ley N° 18290, sobre Tránsito.

Artículo 4.- Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere la presente ley, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan. Asimismo, fiscalizarán el cumplimiento de las normas sobre jornada de trabajo de los conductores de vehículos destinados al servicio público de pasajeros o de carga, contenidas en el Código del Trabajo, y denunciarán su incumplimiento a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.

Este artículo hace referencia al año 2009 donde Carabineros de Chile comenzó a multar a los peatones como medida que buscaba educar y evitar accidentes de tránsito, con multas que alcanzarían a 1 U.T.M, donde se dieron cuenta de que las multas no son ni fueron una herramienta disuasiva, porque además de necesitar una gran cantidad de partes, que demandaría mucho trabajo, el peatón no cambiara su indiferencia frente a estas leyes o normas; además de tener que poner carabineros en todas las esquinas para hacer posible dicha tarea.

11. EXPERIENCIA COMPARADA

Las imprudencias cotidianas se han combatido en todas las ciudades del mundo, unas lo han conseguido con más éxito que otras pero siempre está la preocupación por el peatón y la convivencia de este con otros medios de transporte.

- Una de las campañas que más difusión tuvo es la campaña francesa, basada en el tagline “No se arriesgue a enfrentarse a la muerte”, es una pieza que busca concientizar a los peatones sobre la irresponsabilidad que cometen estos al momento de cruzar la calle.

Nos podemos percatar que la campaña fue fructífera debido al prestigio que alcanzó esta en redes sociales e internet. El uso de “Cámara Indiscreta” jugó un papel fundamental a la hora de elegir el formato para hacer la campaña, ya que permitió su viralización en redes sociales.

Link campaña: goo.gl/GyRwXd



Figura 3: Imagen adjunta de campaña.

- Otra campaña internacional, es la curiosa intervención que se encuentra en China, para ser específicos en la ciudad de Daye (provincia de Hubei, centro del país), donde unos pilares rocían agua cada vez que un peatón quiera cruzar la calle en luz

roja, además suena por una megafonía un mensaje diciendo “Por favor no crucen la calle, cruzar es peligroso”. Esto viene acompañado de un fuerte y estricto régimen de vigilancia implemente en toda China en cual esta implementado con un potente software de reconocimiento facial, el cual tiene dentro de sus bases a, aproximadamente, 1.300 millones de personas, con el fin de encontrar a los infractores.

La sorpresa de ser rociado con agua, genera alerta, lo que produce recordar el mensaje que transmite el megáfono. Además, en general, los castigos por las infracciones en China son severos, y bastante precisos por el uso de reconocimiento facial, siendo una combinación efectiva.

Link campaña: goo.gl/Qkiwnq



Figura 4: Imagen adjunta de campaña.

Estas son algunas de las campañas realizadas en Chile:

- La campaña nacional conocida por el tagline “Me ves” busca mejorar la convivencia entre bicicletas, peatones y automóviles, realizando diferente intervenciones en semáforos de la capital, video reacciones en redes sociales, gráficas en prensa y frases radiales, emitidas a lo largo del país.

Esta, al contrario de las anteriores, no es tan efectiva o tan impactante debido a que se utilizan recursos comunes, que no causan shock o sorpresa en los peatones, provocando que el mensaje a transmitir no quede plasmado con suficiente fuerza.

Link campaña: goo.gl/T7stNa



Figura 5: Imagen adjunta de campaña.

- Otro ejemplo nacional, es la campaña realizada por la CONSET bajo el concepto de “Todos somos peatones”. Lo que busca esta campaña es utilizar el recurso de la comparación con diferentes situaciones extremas rozando lo absurdo. El uso de figuras públicas “poco serias”, como Karol Lucero o Sergio Lagos y la ridiculización del problema (abusando de la hipérbole) provoca que el mensaje no caiga con toda la gravedad con la que debería tomarse.

Link campaña: <https://www.conaset.cl/todos-somos-peatones/>



Figura 6: Imagen adjunta de campaña.

12. ENTREVISTA A EXPERTOS

Nicolás Morales Valdés, licenciado en psicología de la Universidad de Chile.

1. ¿Por qué el peatón cruza en luz roja?

Yo estoy infiriendo, además, que en esta pregunta cabe señalar que podría existir una variable de grupalidad. Si en una situación determinada mucha gente cruza la calle, una persona tenderá también a cruzarla porque esa es la norma comportamental del grupo. Invirtiendo el ejemplo, si no están pasando autos y ninguna de las personas que esperan a cruzar efectivamente cruza, es menos probable que una persona lo haga. Este es llamado el efecto Asch o de obediencia al grupo.

2. ¿Hay algo que influye en su decisión de ser temerarios?

A nivel grupal, como dije antes; a nivel individual, eso tiene correlato con variados trastornos (Tr. Disocial en niños, Tr. Narcicista, Antisocial, EQZ, por citar algunos), aunque cabe considerar que la prevalencia de trastorno en Chile, al menos, no es sinónimo de causalidad. Creo que tiene que ver con factores grupales en la mayoría de los casos.

3. ¿Por qué algunos peatones sí respetan esto?

La crianza y la formación de valores durante el desarrollo de los niños es crucial para su futuro respeto a las normas sociales y morales. Generalmente se asocia a estilos parentales autoritarios o democráticos el respeto social.

4. ¿Tiene algo que ver con la conducta, la cultura, el entorno, etc.?

Respecto a cultura, podrías informarte acerca del respeto en otra clase de países, como por ejemplo en Japón, en donde no sólo se respeta a cabalidad la señalética, sino que, en casos extremos, las empresas de trenes (por poner un ejemplo) se disculpan por llegar incluso 30 segundos atrasados a una estación. El entorno también creo haberlo mencionado antes. Por ejemplo, eres más propenso a violar reglas si otras personas no te ven.

Respecto a las imprudencias cotidianas, no creo que es posible establecer un mecanismo comportamental asociado a cada ejemplo que me mencionas, pero sí todos tienen que ver con el desarrollo moral de cada sujeto. Ya sea por el respeto de normas y el orden social, ciertos baremos, como por ejemplo, respetar semáforos, son instaurados.

Carolina Ulloa, profesora de Matemáticas del colegio Sochides, Renca.

P: ¿Cómo implementa usted la educación vial en su manera de enseñar?

R: Cuando tu me hablas de la educación vial es ¿Cómo?

P: Ya sea, por ejemplo, rojo es para, verde se avanza, paso cebra se adelanta.

R: Yo siento que más allá de todo, se enseña en educación básica, en el primer ciclo, por lo que en historia y ciencias sociales se toca un poco el tema. Yo siendo profesora de matemáticas, que en realidad no se relaciona mucho, pero el tema igual se debería tocar de una otra manera, entonces en la educación formal, la convivencia vial no se cruza con ningún contenido mínimo obligatorio del tema del Ministerio de Educación. Por lo tanto, si nos regimos por lo que son los contenidos obligatorios, deberían estar.

Si se aborda, en más en primer ciclo, de 1ro a 4to, porque ahí enseñan muchas cosas que tienen que ver con el ramo de ciudadanía, cuando enseñan los servicios. A lo más yo puedo relacionar el disco pare como una figura geométrica. A eso voy, si tu lo miras como contenido mínimo obligatorio, habría que revisar de nuevo el curriculum e integrar convivencia vial.

Entonces uno lo ve más general, tú lo enseñas cuando son más chiquititos, ahí se les enseña los paso de cebras, las líneas continuas, lamentablemente uno lo deja de reforzar para más adelante. Y eso es malo porque, a veces las cosas no están internalizadas correctamente.

P: ¿Realiza ejercicio extra para enseñar las señales de tránsito?

R: A lo más yo puedo relacionarlo a la distancia, velocidad y figuras geométricas, más allá

de eso, a veces en las libretas vienen las señales pero uno ni las mira.

Entonces no se enseña, no se practican, por lo tanto, si tu me preguntas si en el colegio se abordan, yo creo que no hay algún colegio que las aborde. Uno va a relacionarse con ellas si hace un curso de manejo, nada más que para eso. Entonces ahí tú aprendes como conductor de vehículo, no como peatón. Estamos súper desinformados con eso.

P: ¿Cree que debería existir como un curso o un taller?

R: Yo creo que debería enseñarse continuamente, hay cosas que tu ves y vas a comportarte como lo hacen tus padres, cuando vienen aquí a veces los padres con sus niños, nunca los ves cruzar por el paso de cebra, cruzan por cualquier lugar. Es que ellos son el referente inicial, son los primeros en educar sobre esos, entonces nosotros reforzamos lo que ellos ya traen, más encima nosotros tampoco lo hacemos, entonces si nadie lo hace, no se adquiere nunca, así nadie tiene clara las cosas.

Entonces así como te digo, nosotros como colegio o el MINEDUC no tienen instaurado más allá de lo básico.

P: Y eso que se entrega información y no se imparte.

R: Se supone que en el curriculum tu me dices que está.

P: De echo la CONASET tiene en su página información educativa sobre actividades y juegos para colegios.

R: Pero eso sería en caso si se impone la enseñanza, pero eso no asegura que se vaya a enseñar, porque la CONASET, no tiene relación con el MINEDUC, es un ente aparte.

P: En el MINEDUC solo hay viñetas.

R: Claro, yo solo lo veo como presentación, pero no es obligación, por eso te digo, de parte del Ministerio de Educación no existe nada que le enseñe a uno como ser peatón o que

reglas debemos seguir, o como nos podemos defender ante los demás medios de transporte.

P: Es por eso que se ha tomado solo la importancia de las bicicletas, vehículos y micros, pero nunca del peatón

R: Claro, nunca del peatón. Entonces son cosas que uno no las tiene clara, por eso solamente lo vemos cuando sacamos la licencia, pero ahí solo aprendemos como conductor. Así nunca aprenderemos como peatón

P: ¿Cómo enseñaría esto usted? Qué implementaría?

R: Cuando son más pequeños, primer ciclo, debe ser práctico, al pasar segundo básico ya también algo más informativo, y para los grandes debiese enseñarse a través de situaciones e imágenes. Online quizás. Yo creo que más allá de sacarlo a la calle, no se puede, así que buscar situaciones o cosas particulares y ponernos en contexto de ¿Qué pasaría en caso de? Pero eso se parte desde abajo hacia arriba. Así que debería hacerse, siempre.

13. PROPUESTA

Nuestra propuesta abarcará los puntos de convergencia del peatón, mostrándoles una nueva forma, una nueva imagen de percibir las señales de tránsito. Cambiar la connotación negativa hacia las señales de tránsito nos hizo pensar y dirigir nuestro proceso creativo a algo que solo fuese para ellos.

Para comenzar nuestra campaña, el primer paso es aliarnos con la CONASET (La comisión Nacional de Seguridad de Tránsito), que es la encargada de:

Contribuye en la redacción de normativa en materia de tránsito y circulación de vehículos motorizados y no motorizados.

Elabora y publica informes anuales a nivel nacional, por distrito y circunscripciones, por regiones y provincias, y realiza focalización comunal estadística. Con el levantamiento de

datos además confecciona informes temáticos, cuadros gráficos, registra y hace seguimiento de accidentes, fallecidos y lesionados, y recaba información sobre los siniestros ocurridos en vías urbanas e interurbanas del país.

En materia de formación de conductores, ha avanzado en instalar en todo el territorio un examen teórico único electrónico para obtener licencia de conductor y, permanentemente, realiza y lidera las mejoras que se implementen tanto en la formación como en las evaluaciones que rinden los postulantes a licencias de conductor.

Realiza actividades educativas y de concientización, como, por ejemplo, campañas de sensibilización. El objetivo de la estrategia comunicacional de CONASET es instalar la seguridad vial como tema relevante en la opinión pública, informando y educando a la ciudadanía sobre las políticas de seguridad vial y reforzando comportamientos seguros de forma constante con el objetivo de desarrollar una verdadera y sostenida cultura vial en el país.

Por estas razones, y debido a su autoridad dentro del campo de estudio, es importante formar una alianza con CONASET. De esta manera obtener el sustento y experiencia en relación a las obras relacionadas con el tránsito, así también poder acceder y entregar, estadísticas actualizadas a los peatones sobre la accidentabilidad que poseen a partir de imprudencias peatonales.

Además, integrar al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, para poder poner el tema en la mesa y darle la importancia que el peatón merece.

13.1. Estrategia de marketing.

Objetivos.

Cuantitativo: Disminuir en un período de 1 año, al menos un 5% de accidentabilidad en el eje Alameda, con respecto a peatones.

Cualitativo: Ser reconocidos como un grupo, o parte de una organización, que busca una buena convivencia vial entre el peatón y los demás medios de transporte, en un periodo de 3 meses.

Mercado meta.

Toda persona sea peatón es parte de nuestro mercado meta, sin embargo, gracias al mapa de accidentabilidad de la CONASET, enfatizaremos en el eje central Alameda – Providencia nuestras actividades fomentando a partir de ese lugar una nueva convivencia vial.



Figura 7: Mapa de accidentabilidad.

13.2. Estrategia de Comunicación.

Como nuestro problema es la poca visibilidad de las señales de tránsito, a causa, de una mala educación y connotación, debemos resignificar y visibilizar las señales de tránsito, volviéndolas propias del peatón.

Posicionamiento.

Es por eso que en nuestro posicionamiento será:

“Somos un peatón más que se empezó a fijar en las señales de tránsito, notando su vital importancia.”

Logrando así, vincular y conectar a la CONASET, como una entidad más cercana y familiar.

Por lo tanto, lo que buscamos es que el peatón encuentre un nuevo significado o sentido para, que, desde ese punto, se replantee su conducta con el fin de actuar de forma diferente, mejor.

Target

Para abarcar nuestro target de manera efectiva, hemos detectado ciertas tendencias en algunos de ellos, de manera que los hemos segmentado y nombrado en tres formas distintas. Identificando la tendencia a cometer imprudencias peatonales, ya sea, por cruzar en semáforos en rojo, cruzar al medio de la calle, cruzar corriendo o incluso mirando el celular.

El Ocupado: Hombres y mujeres entre los 35 y 44 años, viven en las comunas que rodean Santiago Centro, siendo quienes componen el mayor flujo de personas en el eje Alameda – Providencia.

Tienen conductas imprudentes, el estrés laboral en ellos es uno de los factores que predomina, convirtiendo la responsabilidad en una carga, por lo que El Ocupado repetidamente comete imprudencias como cruzar en rojo o en medio de la calle, buscando siempre ahorrar tiempo.

La Conectada: Mujeres y Hombres de 25 a 34 años, universitarios, pero en su mayoría jóvenes profesionales que viven en las comunas centrales de Santiago, como Providencia, Ñuñoa y Santiago Centro. El apego a los smartphones y otros accesorios digitales los hacen también uno de los agentes imprudentes en la convivencia vial. Ya que su atención está fija en las pantallas que ocupan que en las señales de tránsito que hay en la vía pública

El Activo: Estudiantes de enseñanza media y universitarios entre 15 y 24 años, quienes se van adaptando a cada avance tecnológico, sin embargo, su edad los hace ser los más inquietos y ansiosos en relación a los nombrados anteriormente. Por lo que también los hace ser imprudentes en vía pública, siendo el factor grupal el que incide en su conducta.

Por lo tanto, con la finalidad de llegar a cada uno de estos peatones vamos a resignificar las señales de tránsito, haciendo visible lo invisible.

Hallazgo comunicacional

El peatón no se espera una comunicación de par a par a partir de una entidad gubernamental (ni la coerción que puedan traer normas como las de tránsito), por lo tanto, es imperativo para nosotros hacerlo desde una posición natural y amigable. Fijando así nuestros pilares de comunicación como: familiar, social y preventiva

13.3. Estrategia creativa.

Racional.

Así es como nos preguntamos:

¿Señales?, ¿qué son las señales? Son una forma de comunicación que de cierto modo intentan afectar a nuestra conducta y acciones. Hemos visto todo tipo de señales, en los pastizales, en las cuevas, en las calles, señales paranormales, señales de mala suerte y de buena suerte, señales que sin querer las notamos, las tenemos en cuenta, y a veces ¿por qué no? nos aferramos a ellas.

No querer salir de casa porque se te cruzó un gato negro, como andar con cuidado en la calle porque escuchaste antes de salir un choque. Las señales sí afectan nuestro día a día.

Pero, ¿qué pasó con las señales de tránsito?, ¿por qué las obviamos?. Muchos dicen que “devolvamos la ciudad al peatón”, pero quizás la ciudad siempre fue nuestra, dejamos de tener en cuenta las señales y desaparecieron de nuestras vidas.

Las señales de tránsito son más que eso. Son señales de vida.

Concepto.

A partir de esto, hemos llegado a nuestro concepto a partir de la importancia que pueden tener las señales en nuestra vida, creando algo nuevo y denostando un tono positivo integrando al peatón.

“SEÑALES DE VIDA”

La primera señal de tránsito hecha solo para el peatón.



Figura 8: Logo Señal de Vida

Activación.

Instalación de Señal de Vida.

La Señal de Vida, busca entregar una imagen preventiva que ayuda a preservar la vida del peatón. Una señal que integra la cercanía que necesita el peatón y la tecnología para mejorar la convivencia vial.

Así es como comienza nuestra campaña. Hacer visible lo invisible con una nueva señal de tránsito, una señal que no prohíbe, previene.

El inicio de la campaña se divide en tres líneas que convergen en una activación final.

La primera arista, será instalar nuestra Señal de Vida. Instalaremos la señal en esquinas escogidas a partir del mapa de accidentabilidad de la CONASET (figura 7). El objetivo es recomendar y prevenir que el peatón no cruce en medio de la calle. A partir de un estudio titulado “Impact Speed and a Pedestrian’s Risk of Severe Injury or Death” (Fundación para

la Seguridad en Carretera, 2011) que relacionaba la velocidad de impacto con cuatro años de historial de accidentes. Sabemos que a la distancia de 50 metros del semáforo, la velocidad de un automóvil es de 50km/hora, lo que tendría consecuencias fatales en el peatón, así, el estudio demostraba que a menos distancia del semáforo, el automóvil viene a menor velocidad, por lo tanto, hay menos posibilidades de sufrir alguna accidente grave, en palabras simples, mientras más cerca se produzca el cruce del peatón de un semáforo, este se expone a menor riesgo.

Así, decidimos instalar tres señales, cada una representada por el color de gravedad de la esquina, estas señales emitirán un sonido de alerta que se activarán por medio de un sensor a medida que el peatón se vaya acercando a ellas. Esto llamará la atención del peatón logrando que vea la señal y se de cuenta del potencial riesgo al que se expone cruzando a mitad de calle, recomendando al peatón dirigirse al semáforo.

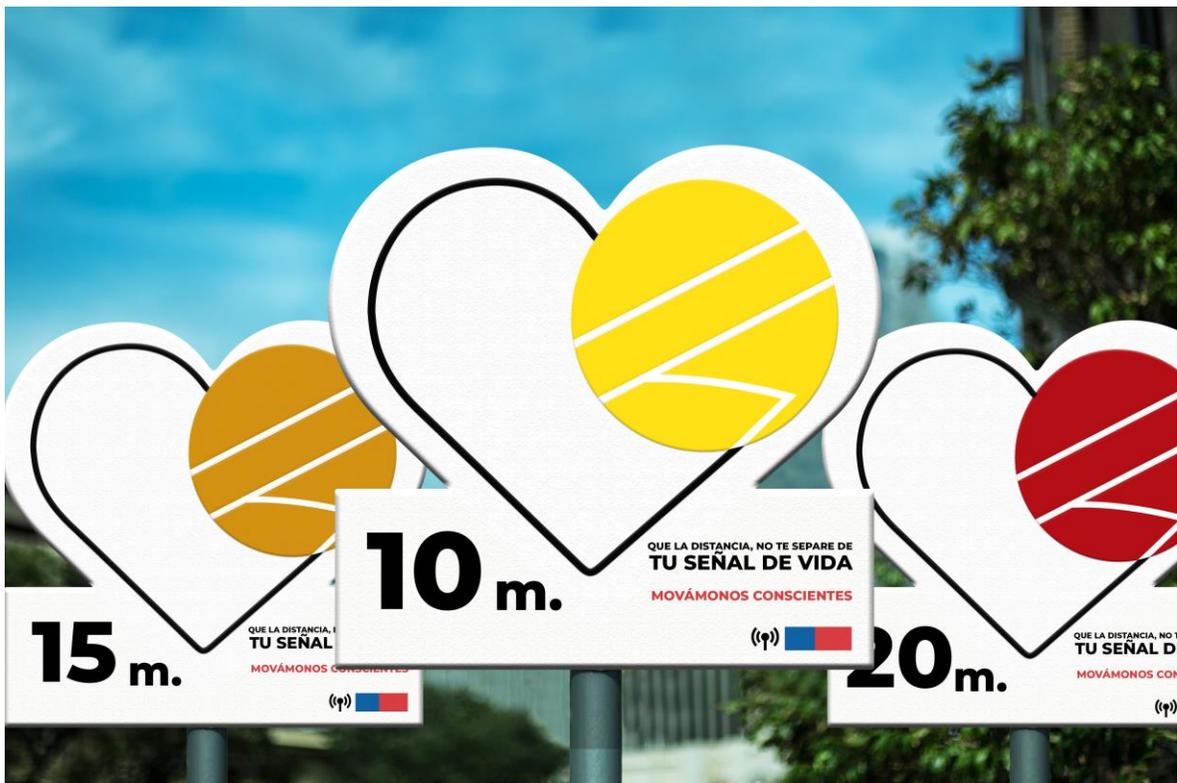


Figura 9: Demostración de instalación de Señales de Vida.

Instalación de paletas en esquinas con paso de cebra

Nuestra segunda arista se centrará en distintas zonas de accidentabilidad, en específico, en pasos de cebra, con el objetivo de llamar la atención del peatón que cruza la calle mirando hacia el suelo, cabe mencionar, que utilizaremos los colores según el nivel de accidentabilidad, discutidos anteriormente. En conjunto a la CONASET, instalaremos junto a estas señales, paletas inteligentes que nos irán indicando las estadísticas actualizadas sobre los accidentes por imprudencias peatonales en esta esquina.

En la paleta se presentará un paso de cebra, el cual se irá tiñendo de rojo (en el caso de una esquina de fatalidad alta) a medida que se produzcan imprudencias en esa esquina. Si estas imprudencias disminuyen en el lapso de un mes, el paso de cebra de la paleta irá disminuyendo su nivel de fatalidad (se eliminará una barra de color rojo). A su vez en dicha paleta aparecerán estadísticas reales, actualizadas cada mes, de las imprudencias provocadas en esa esquina. De esta forma evidenciaríamos el nivel de accidentabilidad en cada esquina del proyecto y ya no será un problema invisible.



Figura 10: Paleta en esquina paso de cebra.



Figura 11: Demostración de paleta en esquinas con pasos de cebra. Formato mp4.

Señal Wi-fi.

La última arista, aprovechando nuestra alianza con el ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, utilizaremos una señal que siendo invisible, es la que más vemos y buscamos, la señal Wi-fi. Por lo que usaremos la Señal Pública del Ministerio (WifiGob) para llamar la atención de los usuarios.

Según SUBTEL, en su página WifiGob en el 2018 se inauguraron 1.244 puntos de Wi-fi público gratuito a lo largo de todo Chile, estas nuevas redes se pueden encontrar tanto en plazas o parques públicos como en estaciones de metro en la capital. Esto quiere decir que aproximadamente más de 4 millones de habitantes se han conectado a estas redes públicas.

Estas redes, en el eje Alameda – Providencia, se intervendrán cortando su señal por 30 segundos, en este tiempo se emitirá un Pop-up que contendrá un texto de aviso que pondrá en contexto a los usuarios de la señal Wi-fi, comparando la importancia entre esta y las señales de tránsito, para finalmente redirigirlos hacia los canales de comunicación respectivos.

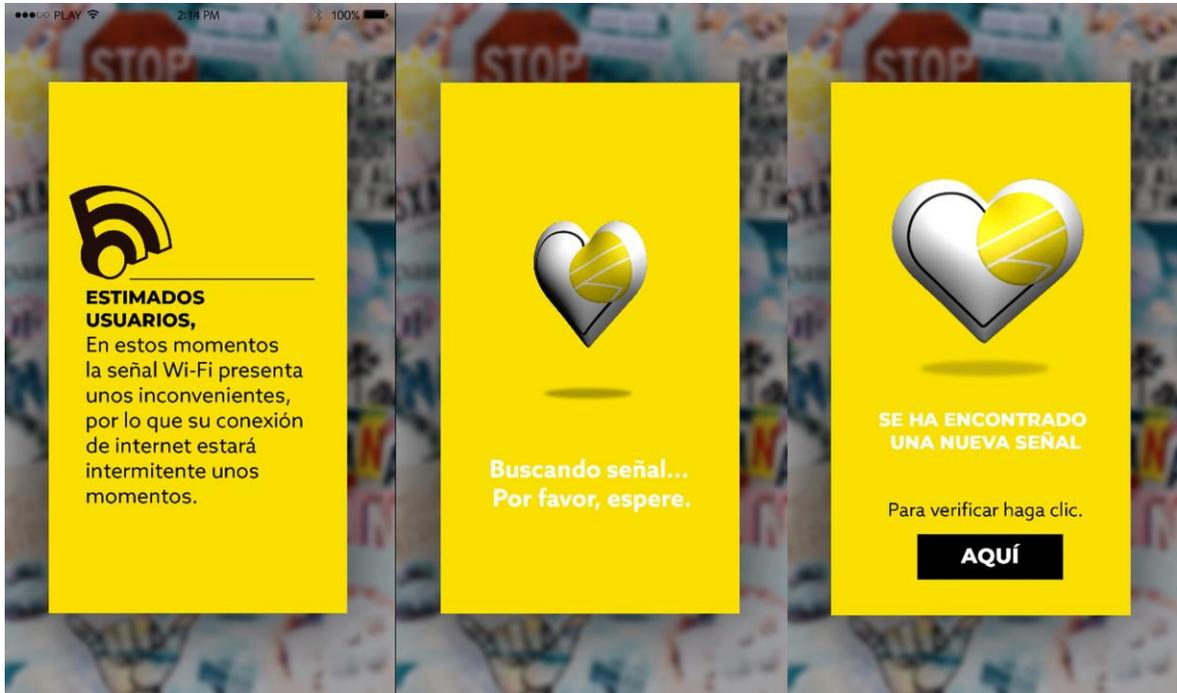


Figura 12: Demostración Pop-up. Formato mp4.

Difusión.

Plataformas de geolocalización.

Para no dejar afuera a los conductores de vehículos motorizados, quienes están involucrados en la mayoría de las imprudencias peatonales, transformaremos nuestra señal en ícono, utilizándola en las distintas plataformas de geolocalización, como Waze, Uber, Cabify, para poder lograr nuestro objetivo, que es salvar vidas, desde todos los ángulos. Así los conductores de vehículos motorizados podrán visibilizar las señales de vida, antes de llegar a las esquinas con más imprudencias.

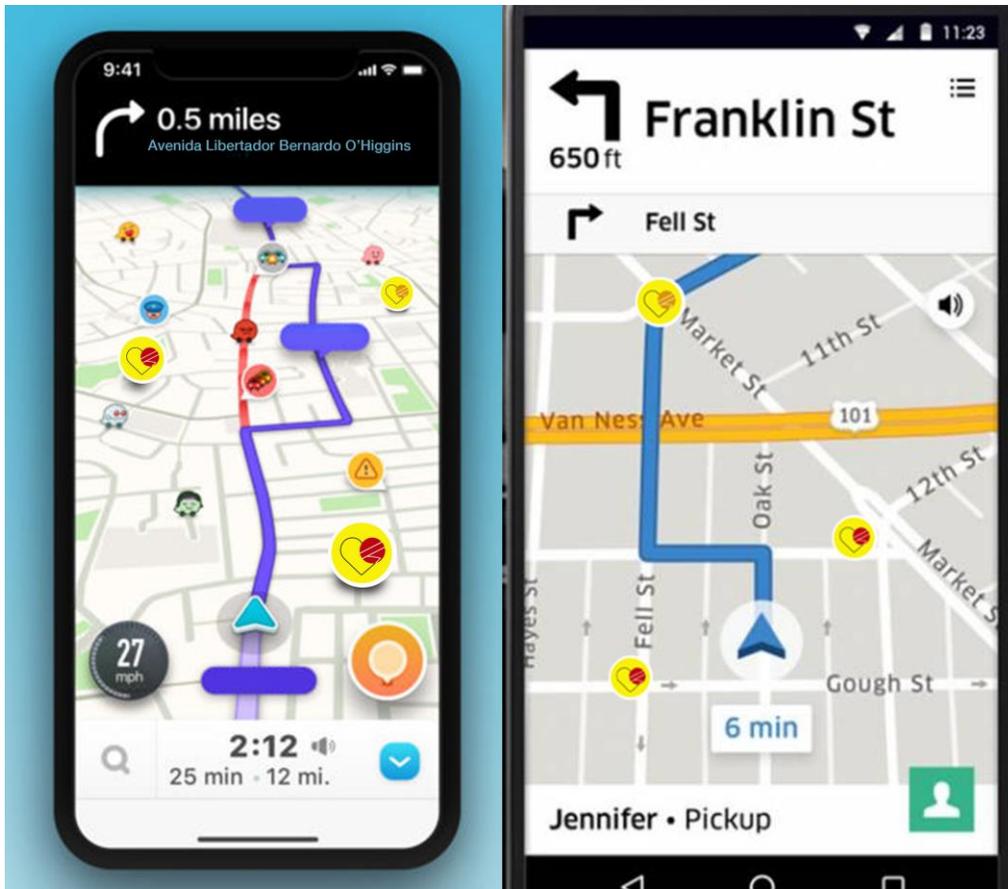


Figura 13: Demostración de difusión en plataformas de geolocalización.

Rede sociales.

Instagram.

Dentro de la difusión, utilizaremos Instagram para acercar la señal de vida a las personas, comunicándolo con un tono cercano e informativo, así ayudar al cambio de percepción que se tiene con las señales de transito. Dentro de la cuenta de Instagram, invitaremos a los seguidores a encontrar las distintas señales de vida que hay en el eje alameda y compartimos una foto junto al hashtag #señaldevida para ir completando la activación final.



Figura 14: Demostración cuenta de Instagram @unpeatonmas_

Facebook y Landing Page.

Mientras dure la señal de vida, utilizaremos el Facebook de la CONASET, Manéjate por la vida (<https://www.facebook.com/conaset>), para difundir las activaciones e información, la idea de usar este canal es visibilizarlo no como un ente gubernamental si no como un peatón más, además de agregar una pestaña nueva en el sitio web de la CONASET, conaset.cl, junto a las campañas anteriores relacionadas con el peatón.



Figura 15: Post de referencia.

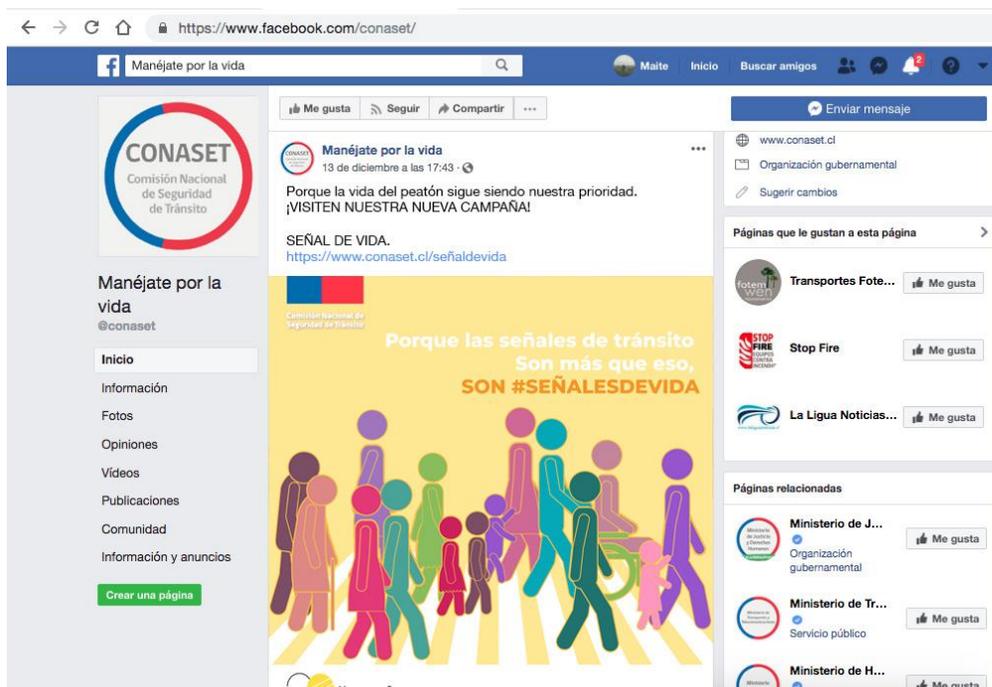


Figura 16: Demostración post en Facebook “Manéjate por la vida.”



Figura 17: Demostración landing page conaset.cl

Vía pública.

Paletas y flyer.

Para complementar la parte informativa utilizaremos distintos soportes de la vía pública para abarcar y acompañar en todo momento al peatón. El contenido a comunicar será de lectura rápida y sencilla, sin obstaculizar la rutina del peatón, pero sí, que llame la atención la Señal de Vida. Estarán instaladas, al igual que las demás intervenciones, en el eje central de Alameda - Providencia.

También haremos la entrega de flyers en esquinas que anteceden o suceden a las que corresponden a nuestras intervenciones, con el objetivo de crear ruido antes de conocer la activación, o en el caso contrario, ver la información y luego informarse a través del flyer.



Figura 18: Gráficas para vía pública.



Figura 19: Demostración paletas vía pública.



Figura 20: Flyer en vía pública.

Intervención final.

Para finalizar nuestra campaña, intervendremos algunos de los puntos más concurridos del eje alameda, como el GAM, Plaza Italia, Costanera Center con una gran señal de vida Y llenaremos esta señal con todos los peatones de Chile.

Porque, aunque instalemos la señal de vida, la verdadera señal, somos nosotros mismos, movámonos conscientes.



Figura 21: Demostración intervención en Centro Cultural Gabriela Mistral.

14. CONCLUSIÓN.

A través de este proceso y de nuestro proyecto, nos hemos dado cuenta de la importancia sobre la educación vial y la convivencia entre los medios de transporte. Esperamos que Señal de Vida pueda prevenir y educar a los peatones de Chile, porque lo que nos motiva es una sociedad que pueda caminar tranquila, segura y feliz.

La educación será contraproducente a la hora de generar un cambio de conducta dentro del peatón y los demás medios de transporte, donde nuestra señal será el comienzo del cambio, un cambio de miradas, un cambio visible que hará de las señales de tránsito, algo preventivo y no prohibitivo.

15. BIBLIOGRAFÍA.

- Ajzen, I, 1987. Attitudes, Traits, and Actions: Dispositional Prediction of Behavior in Personality and Social Psychology. *Advances in Experimental Social Psychology* p1-63
- Chagas, M., Lindau, L.A., 2009. Evaluating Pedestrian Safety at Midblock Crossings in Porto Alegre, Brazil. TRB 2010 Annual Meeting CD-Room
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. (2016). *PEATONES PARTICIPANTES EN SINIESTROS DE TRÁNSITO*. 2018, de CONASET Sitio web: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2017/08/Peatones-2016.pdf>
- Conejera, M., Donoso, D., Moyano, E., 2003. Comunicación persuasiva y cambio de actitudes hacia la seguridad de tránsito en peatones. *Revista Latinoamericana de Psicología* 35, 77-90
- Costa Jr., Paul T., Terracciano, Antonio, McCrae, Robert R. 2001. Gender differences in personality traits across cultures: Robust and surprising findings. *Journal of Personality and Social Psychology*, Vol 81(2), Aug 2001, 322-331
- Fundación para la Seguridad en Carretera, 2011. Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death. Sitio web <https://aaafoundation.org/impact-speed-pedestrians-risk-severe-injury-death/>
- García-Ros, R., Molina, G., Ferrando, P., 2001. Evaluación de la percepción de riesgo en la Educación Vial: desarrollo de una escala dirigida a escolares de Educación Primaria y Secundaria. *Psicothema* 13, 234-239.

- Holland, C., Hill, R., 2007. The effect of age, gender and driver status on pedestrians' intentions to cross the road in risky situations. *Accident Analysis and Prevention* 39, 224–237.
- Hoogendoorn, S.P., Bovy, P.H.L., 2005. Pedestrian travel behavior modeling. *Networks and Spatial Economics* 5, 193–216
- Intendencia Metropolitana. (2014). *Perfil del peatón de Santiago*. 2018, de La Tercera Sitio web: <http://www2.latercera.com/noticia/perfil-del-peaton-de-santiago-69-atraviesa-la-calle-con-luz-roja/>
- Joshi, M.S., Senior, V., Smith, G.P., 2001. A diary study of the risk perceptions of road users. *Health, Risk & Society* Vol. 3, N° 3, 261-279.
- Lienlaf C. Plass. A. Rodríguez N. Veas F. CONASET 2017. A dos pies, Etnografía aplicada: Conductas de riesgo en peatones sitio web: <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2017/12/Etnograf%C3%ADa-aplicada.-Conductas-de-riesgo-en-peatones.pdf>
- MINEDUC. 2016. Resultados de estudio internacional ICCS Sitio web: <https://formacionciudadana.mineduc.cl/orientaciones-sistema-educativo/infografias-pnud/>
- Pamela Gutierrez. (2014). *Multas a peatones alcanzan a más de 8 mil, y no cambiarían conductas*. 2018, de Plataforma Urbana Sitio web: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/06/29/multas-a-peatones-alcanzan-a-mas-de-8-mil-y-no-cambiarian-conductas/>
- Paola Tapia Salas. (2018). *Cifra de fallecidos por accidentes de tránsito registra su menor nivel en 29 años*. 2018, de Canal 13 Sitio web: <http://www.t13.cl/noticia/nacional/se-registra-menor-cifra-fallecidos-accidente-transito-29-anos>

- Prieto, J.M., 1984. El Papel del Psicólogo en la Seguridad Vial. Papeles del psicólogo 16 y 17. Sitio web
[://www.papelesdelpsicologo.es/vernumero.asp?id=179](http://www.papelesdelpsicologo.es/vernumero.asp?id=179)
- Rafaely, V., Meyer, J., Zilberman-Sandler, I., Viener, S., 2006. Perception of traffic risks for older and younger adults. Accident Analysis and Prevention 38, 1231–1236.
- Subtel, (actualizado 2018), Listado Zonas WiFi Chile Gob. Sitio web
<http://www.wifigob.cl/>
- Sun, J., Liu, G., Li, K., Yang, Y., 2010. Survival analysis on pedestrian's maximum waiting time. TRB 2010 Annual Meeting CD-Room.

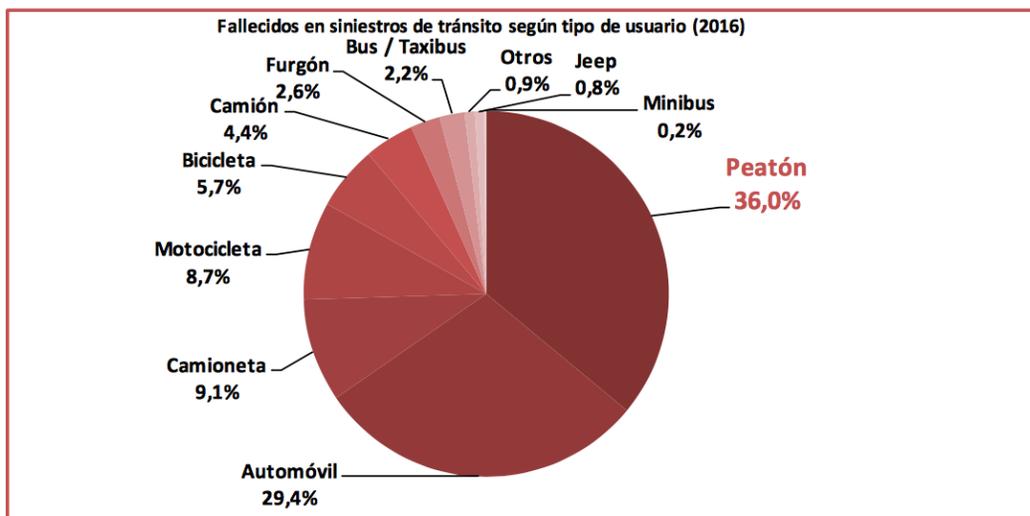
16. ANEXOS.

Índice de ilustraciones y tablas.

Figura 1. Proporción de usuarios fallecidos en accidentes de tráfico del año 2014 (CONASET).....	pág. 5
Figura 2. Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito involucrando peatones del año 2014 (CONASET).....	pág. 6
Figura 3. Imagen adjunta de campaña.....	pág. 17
Figura 4. Imagen adjunta de campaña.....	pág. 18
Figura 5. Imagen adjunta de campaña.....	pág. 19
Figura 6. Imagen adjunta de campaña.....	pág. 19
Figura 7. Mapa de accidentabilidad.....	pág. 25
Figura 8. Logo Señal de Vida.....	pág. 28
Figura 9. Demostración de instalación de Señales de Vida.....	pág. 29
Figura 10. Paleta en esquina paso de cebra.....	pág. 30
Figura 11. Demostración de paleta en esquinas con pasos de cebra. Formato mp4...	pág. 31
Figura 12. Demostración Pop-up. Formato mp4.....	pág. 32
Figura 13. Demostración de difusión en plataformas de geolocalización.....	pág. 33
Figura 14. Demostración cuenta de Instagram @unpeatonmas_.....	pág. 34
Figura 15. Post de referencia.....	pág. 35
Figura 16. Demostración post en Facebook “Manéjate por la vida.”.....	pág. 35
Figura 17. Demostración landing page conaset.cl.....	pág. 36
Figura 18. Gráficas para vía pública.....	pág. 37
Figura 19. Demostración paletas vía pública.....	pág. 37
Figura 20. Flyer en vía pública.....	pág. 38
Figura 21. Demostración intervención en Centro Cultural Gabriela Mistral.....	pág. 39

Estudios referenciales.

1. Fallecidos en siniestro según tipo de usuario.



2. Participación de peatones en siniestro de tránsito.

Año	Peatones participantes	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
2012	9.490	583	1.779	783	5.629	8.191
2013	10.272	631	1.975	814	6.076	8.865
2014	10.054	615	1.940	757	5.790	8.487
2015	10.114	564	2.003	693	5.999	8.695
2016	10.675	603	2.193	749	6.023	8.965
Total	50.605	2.996	9.890	3.796	29.517	43.203

3. Comparación año 2016 versus 2015.

Ítem	Año 2015	Año 2016	Variación (Nº)	Variación (%)
Peatones participantes	10.114	10.675	561	5,5
Fallecidos	564	603	39	6,9
Lesionados	8.695	8.965	270	3,1

4. Participación de peatones en siniestro de tránsito según zona.

Mes	Peatones participantes	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Rural	1.013	316	222	89	289	600
Urbana	9.662	287	1.971	660	5.734	8.365
Total	10.675	603	2.193	749	6.023	8.965

5. Participación de peatones en siniestros de tránsito según tipo.

Tipo	Peatones participantes	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Atropello	9.592	574	2.082	711	5.666	8.459
Choque	573	14	40	16	98	154
Colisión	271	8	39	8	136	183
Otro tipo	142	5	20	10	69	99
Caída	64	0	8	3	41	52
Volcadura	33	2	4	1	13	18
Total	10.675	603	2.193	749	6.023	8.965

6. Participación de peatones en siniestro de tránsito según causa

Causa	Peatones participantes	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
Imprudencia del conductor	4.013	74	671	250	2.662	3.583
Imprudencia del peatón	2.692	364	676	224	1.300	2.200
Causas no determinadas	1.558	8	337	113	838	1.288
Otras causas	887	5	184	58	515	757
Alcohol en peatón	408	63	120	34	176	330
Desobediencia a señalización	400	27	71	17	246	334
Alcohol en conductor	320	33	55	27	129	211
Pérdida control vehículo	213	16	35	12	79	126
Velocidad imprudente	91	11	26	4	39	69
Fallas mecánicas	55	2	13	8	24	45
Deficiencias viales	14	0	2	0	2	4
Drogas y/o fatiga en conductor	12	0	2	1	6	9
Imprudencia del pasajero	12	0	1	1	7	9
Total	10.675	603	2.193	749	6.023	8.965

7. Participación de peatones en siniestro de tránsito según grupo etario.

Edad	Grupo etario	Peatones participantes	Fallecidos	Graves	Menos graves	Leves	Total lesionados
0 a 4 años	Bebés	355	13	79	28	210	317
5 a 18 años	Niños	1.691	32	292	154	1.161	1.607
19 a 33 años	Jóvenes	2.640	94	430	169	1.636	2.235
34 a 45 años	Adultos jóvenes	1.523	90	267	85	858	1.210
46 a 63 años	Adultos	2.421	167	553	176	1.225	1.954
64 y más	Adultos mayores	1.576	169	468	106	721	1.295
No se informa		469	38	104	31	212	347
Total		10.675	603	2.193	749	6.023	8.965

8. Participación de peatones en siniestro de tránsito según género.

Género	Peatones participantes	Fallecidos	Total lesionados
Femenino	5.163	149	4.566
Masculino	5.512	454	4.399
Total	10.675	603	8.965