

📅 30 de Julio, 2015

# 7 principios para diseñar ciudades con menos accidentes de tránsito

Por Equipo Plataforma Urbana

Like 3.7K Share Twittear



En el mundo mueren 1,3 millones de personas al año por accidentes de tránsito. De ellas el 90% se producen en países de bajos y medianos ingresos (OMS 2013). Actualmente es la octava causa de muerte en el mundo, y si la tendencia sigue igual, se espera que se convierta en la quinta causa para el año 2030. La mayoría de estas muertes corresponden a peatones y ciclistas vulnerables en países en desarrollo, que son golpeados por vehículos motorizados (OMS 2009).

Estos son algunos de los datos que sirvieron como motivación para crear la guía [Cities Safer by Design](#), (Ciudades más seguras a través del diseño), lanzada la semana pasada por la [iniciativa de movilidad urbana de EMBARQ](#) y el [WRI Ross Centro para Ciudades Sustentables](#).

Esta publicación es una guía de referencia para ayudar a las ciudades a salvar vidas de víctimas fatales por accidentes de tránsito, a través de la mejora del diseño de calles y el desarrollo urbano inteligente. Esta guía práctica incluye ejemplos de ciudades de todo el mundo y 34 elementos de diseño diferentes para mejorar la seguridad y calidad de vida.

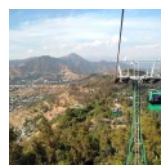
A partir de esta publicación en [The City Fix](#) hicieron un resumen con 7 principios para diseñar ciudades más seguras. Los que les contamos a continuación:

## 1. Evitar la expansión urbana

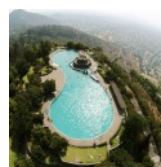
Las ciudades conectadas y compactas, en general, son más seguras que aquellas extensas. Por ejemplo, Estocolmo y Tokio, ambas ciudades bastante compactas, tienen las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito más bajas del mundo, con menos de 1,5 muertes por cada 100.000 habitantes. Por otro lado, la extensa Atlanta, tiene una tasa de mortalidad 6 veces mayor, con 9 muertes por cada 100.000 habitantes.



### MÁS VISTOS



¡Ya está abierto el Teleférico del Parque Metropolitano de Santiago!  
Proyecto Urbano

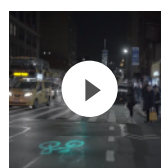


Piscina Antilén: Bañarse en la punta del cerro  
Chile



Infografía: 10 principios para un Transporte Urbano Sostenible  
Movilidad

### VIDEOS



Bicicletas públicas de Nueva York harán proyecciones láser en las calles por seguridad  
Pedaleo Urbano



¿Cómo transformar Sao Paulo en una ciudad para peatones? Documental muestra el impacto de la apertura de Av. Paulista  
Movilidad



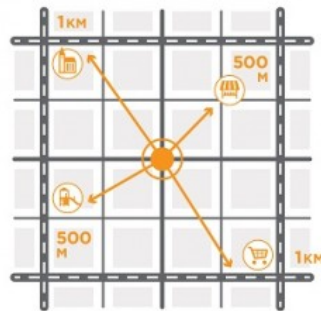
Video: La Transformación de Santiago  
Movilidad

### COLUMNAS

## Connected City



www.wri.org/cities-safer-design



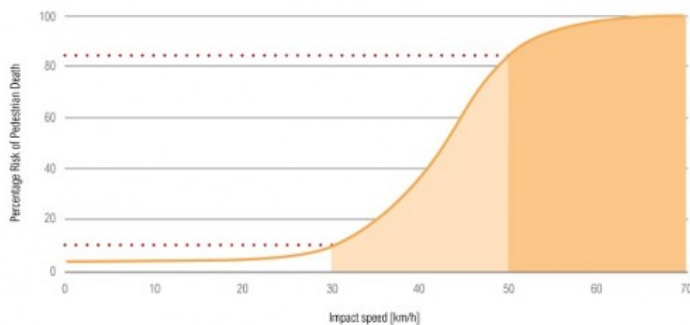
WORLD RESOURCES INSTITUTE

Si las ciudades tienen cuadras más pequeñas, calles pensadas para los peatones y la densidad suficiente para poder acceder fácilmente al transporte público, servicios, entretenimiento y espacios públicos, se reduce la necesidad de los viajes en automóvil, asegurando a la vez, espacios seguros para caminar y andar en bicicleta.

### 2. Reducir la velocidad de los automóviles motorizados

Está comprobado que si se reduce la velocidad de los automóviles, baja drásticamente el riesgo de muertes. Sobre todo, si se reduce por debajo de los 50 kilómetros por hora.

#### Pedestrian Death Risk Declines at Lower Vehicle Speeds



www.wri.org/cities-safer-design

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Las ciudades pueden implementar zonas de baja velocidad y “calmar el tráfico en toda la zona”, con elementos como reductores de velocidad y pasos peatonales. La investigación muestra que los montículos pueden reducir considerablemente la velocidad de los autos. Por ejemplo en París, se ha usado este tipo de herramienta en muchas calles de la ciudad para bajar la velocidad a 30 kilómetros por hora.

### 3. Asegurar que las Avenidas principales sean seguras para todos y no sólo para los autos

Garantizar la seguridad es particularmente importante en las avenidas principales de las ciudades, donde los peatones y los automovilistas a menudo se mezclan.

La iniciativa “calles completas”, un creciente movimiento mundial cuyo objetivo es crear calles donde todos los tipos de usuarios tengan cruces seguros y espacio vial

espacio publico

Artículos ▾ Eventos Opinión Guías Urbanas Público Ciudad en la Prensa

VISITA »

ARTE & CIUDAD

de

o y la

posverdad

Opinión

## EVENTOS

📅 14 Ene 2017

Este sábado 14 comienza el 4º Ciclo de Cine en tu Plaza en Barrio Yungay

📅 06 Feb 2017

Museo B. Vicuña Mackenna abre inscripciones para juegos patrimoniales de verano

📅 12 Feb 2017

FMB6 abre convocatoria para intercambio de stickers ciclistas “2X100 Calcas”

📅 23 Feb 2017

Festival Cine Puerto en Valparaíso funcionará con la energía de ciclistas

📅 25 Feb 2017

“Bicipaseo del Corazón: Pasión sobre ruedas” en Santiago / 25 de febrero

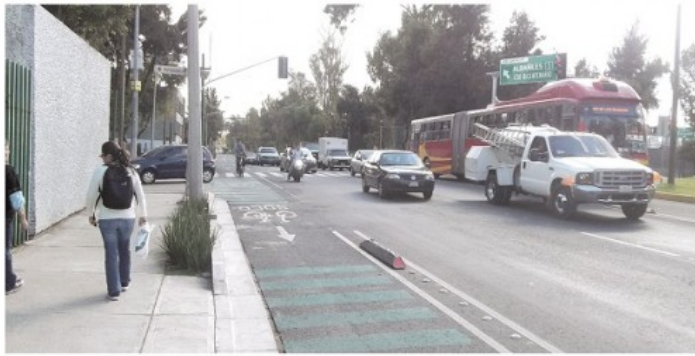
📅 28 Mar 2017

Seminario Internacional: “Por un Santiago más humano y resiliente” / 28 de marzo

📅 Envíanos un evento

[Ver más »](#)

## A "Complete Street" in Mexico City



www.wri.org/cities-safer-design

 WORLD RESOURCES INSTITUTE



Un estudio en ciudad de Ciudad de México encontró que por cada aumento de un metro de anchura de una calle sin espacios protegidos, los accidentes de peatones aumentaron un 3%. La ciudad recientemente reconstuyó su Avenida Eduardo Molina como una "calle completa", con ciclovías y un bandejón central verde para los peatones. Cambios similares, aunque menos drásticos, en el diseño de algunas calles de esta ciudad se han traducido en una caída de casi el 40 por ciento de los accidentes fatales.

### 4. Crear espacios de calidad dedicados a los peatones

Si los peatones no tienen espacios de calidad, están expuestos a un mayor riesgo.

Lugares exclusivos para los peatones como aceras, calles y plazas son herramientas eficaces para la protección de los caminantes.

### NYC's Public Plaza Program



www.wri.org/cities-safer-design

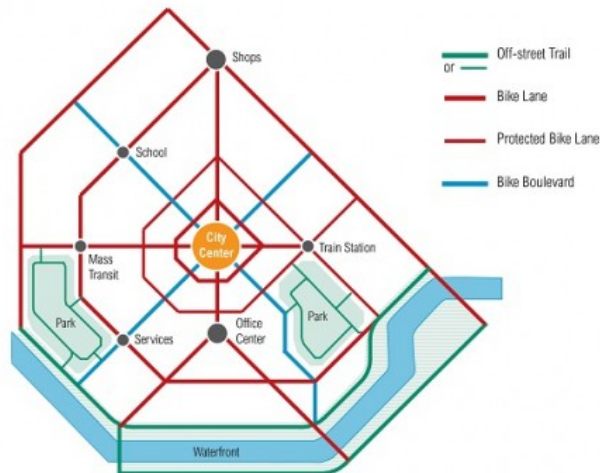
 WORLD RESOURCES INSTITUTE

En los últimos años, la ciudad de Nueva York ha liderado un cambio global reemplazando espacios en la calle que estaban destinados a los autos, por zonas libres de vehículos destinadas a quienes caminan por la ciudad. Por ejemplo, una gran parte de Times Square es ahora sólo accesible para los peatones y ciclistas. Cambios como estos han significado una reducción del exceso de velocidad de un 16% y una reducción del 26% en accidentes con lesiones.

### 5. Proporcionar una red segura y conectada para ciclistas

Estudios realizados en varias ciudades del mundo, dicen que la tasa de accidentes baja y más gente se sube a la bicicleta cuando hay infraestructura exclusiva para

## Bicycle Networks Connect Important Destinations



[www.wri.org/cities-safer-design](http://www.wri.org/cities-safer-design)

 WORLD RESOURCES INSTITUTE



Como ejemplo, en Bogotá, Colombia, entre el 2003 y el 2013, redujeron el porcentaje de ciclistas muertos en un 47.2%, al construir 100 km de ciclovías. Además con esta medida aumentaron el número de viajes diarios en bicicleta de un 3 a un 6 por ciento.

### 6. Garantizar el acceso seguro a transporte público de calidad

El transporte público de calidad traslada a más personas y produce menos accidentes que los viajes en vehículos privados. Las investigaciones muestran que un sistema bien implementado de tránsito rápido de autobuses (BRT) puede reducir las muertes de tránsito y lesiones graves en un 50 por ciento.

Pero, no es suficiente sólo proporcionar transporte público de calidad, sino que los planificadores también deben garantizar un acceso seguro de los viajeros a él.

### Safe Pedestrian Access to BRT/Busway Stations



[www.wri.org/cities-safer-design](http://www.wri.org/cities-safer-design)

 WORLD RESOURCES INSTITUTE

Belo Horizonte en Brasil lanzó recientemente **BRT MOVE**, llevando aproximadamente 700 mil pasajeros por día. Para su implementación la ciudad reconstruyó calles y creó vías exclusivas para los buses con cruces claramente marcados y de fácil acceso peatonal, logrando que sea seguro para quienes viajan, esperan y toman el autobús.

### 7. Utilizar el análisis de datos para detectar áreas problemáticas

Las ciudades pueden analizar datos para integrar las soluciones mencionadas en los puntos anteriores. Esto significa en principio tener buenos sistemas de recolección de datos acerca de sus tasas de accidentes de tráfico.

accidentes.

Artículos ▾

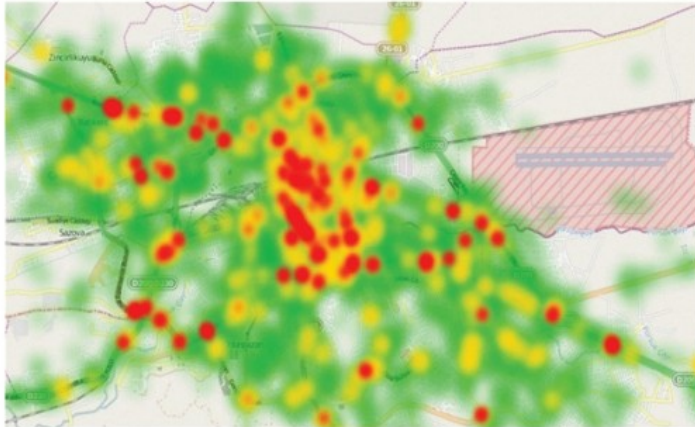
Eventos ▾

Opinión ▾

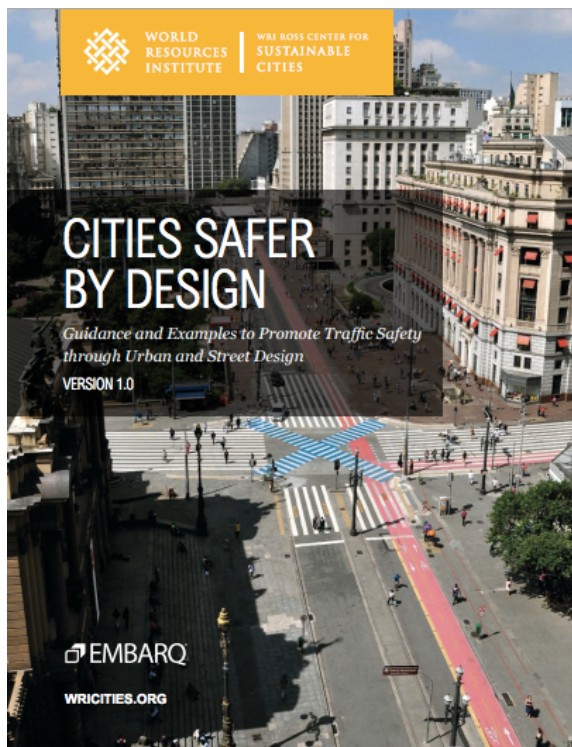
Guías Urbanas ▾

Ciudad en la Prensa

### Heat Map of Traffic Crashes in Eskisehir, Turkey


[www.wri.org/cities-safer-design](http://www.wri.org/cities-safer-design)
 WORLD RESOURCES INSTITUTE


Otro ejemplo es Londres donde utilizaron el mapeo y análisis de datos de accidentes, con el que pudieron identificar que el creciente aumento de accidentes de ciclistas en el centro de la ciudad se debía a choques con camiones de entrega de mercancías. Con esta información crearon un programa piloto para reprogramar las entregas en horas de bajo tráfico de ciclistas.



La guía Cities Safer by Design se puede descargar [aquí](#)

Fuentes: The City Fix y Cities Safer by Design.

[análisis urbano y territorial](#)
[cómo hacer ciudad](#)
[ciudades](#)
[diseño urbano](#)
[espacio público](#)
[movilidad](#)
[urbanismo](#)
[Like 3.7K](#)
[Share](#)
[Twitter](#)

## Comentarios de Facebook

Artículos ▾

Eventos ▾

Opinión ▾

Guías Urbanas ▾

Ciudad en la Prensa ▾

1 Comment

Sort by Oldest

Add a comment...

**Vander Xavier de Macedo** · Works at Centro Universitário Senac

é de extrema relevancia que informações com alto teor qualitativo como essas sejam difundidas so assim tornaremos nossas cidades melhor ara se viver

Like · Reply · Sep 18, 2015 8:53pm

Facebook Comments Plugin



## Comentarios de Disqus

3 Comments Plataforma Urbana




Share

Sort by Best ▾



Join the discussion...

**Iván** · 2 years ago

Principio 1: No es por defender la expansión urbana, pero si algunas ciudades no pueden expandirse hacia lo largo o hacia lo ancho, a algunas no les quedaría otra que expandirse "hacia arriba", ahí es cuando los grupos inmobiliarios se frotan las manos esperando algún terreno disponible, ese tipo de expansión también debe evitarse.

Principio 2: Se ha comentado en otras ocasiones, urge la necesidad de "Zonas 30" o de calles semipeatonales tanto en zonas céntricas como en zonas residenciales.

Principio 3: También se ha comentado acá, las ciudades no deben adaptarse a los autos, son los autos quienes deben adaptarse a ella, y lo recomendable para ello es la implementación de vías exclusivas para cada tipo de medio de transporte (por un lado los autos, por otro los taxibuses y por otro las bicicletas) así darle orden vial a las calles y avenidas (no privatización). Recomiendo que las ciclobandas tengan segregación dura y no con simples tachones.

Principio 4: No necesita de muchos comentarios, el espacio demás que ocupan los autos puede convertirse sin problemas en lugares de entretención y de

[see more](#)

1 ^ | ▾ · Reply · Share ›

**Carlos Alfonso Andrango Marcil** · 2 years ago

Me interesa este tema fundamentalmente las ciclovias de mejor seguridad.

^ | ▾ · Reply · Share ›

**Daniel Yovanovic** · 2 years ago

31-07-2015

1. La expansión urbana tendrá que detenerse en algún momento, lo mismo que el crecimiento demográfico. No somos lemmings.

2. La necesidad de velocidad se reduce automáticamente cuando el trabajador vive LO MÁS CERCA POSIBLE de su sitio de trabajo y el niño estudia en el establecimiento más cercano a su hogar, para que el trayecto pueda cubrirse a pie o en bicicleta, eliminando la congestión y ganando tiempo de vida familiar.

3. La seguridad en las avenidas es compleja, incluye puentes peatonales, pasos bajo nivel, zonas 30, etc.

4. El espacio para peatones se asegura al disminuir el parque automotor, y esta disminución sólo podrá lograrse en la medida en que se cumpla lo planteado en el punto 2. Además, los autores olvidaron mencionar los espacios de



Busca en Plataforma



Contáctanos

b. Las conexiones para bicicleta son prioritarias POR ZONAS, es decir, que los vecinos de un entorno puedan acceder a sus centros de avituallamiento, a sus sitios de trabajo y de estudio, en bicicleta con seguridad y prontitud. Será muy difícil conectar por ciclovía TODOS los barrios con TODAS las centralidades

see more

^ | v • Reply • Share ›

ALSO ON PLATAFORMA URBANA

Este sábado 14 comienza el 4º Ciclo de Cine en tu Plaza en Barrio ...

11 comments • a month ago•

Julián — Podrían haber puesto al menos una película chilena en la programación.

Torre del ex edificio Diego Portales abrirá al público como un nuevo ...

3 comments • a month ago•

Tito — Se consolidará como un gran polo cultural ese sector con el GAM y el edificio.

Infografía: 10 principios para un Transporte Urbano Sostenible

3 comments • 12 days ago•

Iván — No se olviden de esto, que hoy es más importante que cualquier otra ...

Curso online y gratuito sobre los desafíos urbanos en países ...

1 comment • 24 days ago•

Pablo F — Hola, quería preguntar si saben si es necesario obtener el certificado pagado de Edx para ...



✉ Subscribe Add Disqus to your site Add Disqus Add Privacy

Plataforma Urbana en tu mail

Recibe lo nuevo cada mañana

✉ Ingresa tu email

Suscríbete

Sobre Plataforma Urbana Contacto

(cc) 2005 - 2017 Algunos Derechos Reservados - El contenido de Plataforma Urbana se encuentra sujeto a la licencia Creative Commons Atribución-No Comercial 2.0 Chile. ©Plataforma Urbana es una marca registrada de Plataforma Networks.