



Me lanzo o no me lanzo

Mediante una investigación del comportamiento autorreportado y observado de peatones bogotanos, realizada por investigadores de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Javeriana, se logra avanzar en el conocimiento de las razones que los impulsan a cruzar una calle de manera riesgosa.

FOTOGRAFÍA DE GUILLERMO SANTOS.
A pesar de que los peatones reconocen que podrían morir al cruzar una calle de manera riesgosa, este reconocimiento no implica una modificación en sus comportamientos.

Por Marisol Cano Busquets

Rosa acaba de recoger a Carlitos en el colegio y debe dejarlo en casa de la abuela antes de las dos de la tarde. Pedro tiene un retraso en el pago de las cuotas de vivienda y se ha comprometido con el banco a hacer un abono. Mateo corre a imprimir el trabajo de la universidad. Gloria espera llegar a tiempo a una terapia de rehabilitación de rodilla. Junto a ellos, otros 20 peatones se encuentran en la esquina de la carrera 13 con calle 53. El semáforo está en rojo. Deben esperar. Sin embargo, observan el flujo de carros, motos y buses que llevan la vía y sopesan la opción que tienen de cruzar y salir ilesos al tomar el riesgo.

Como Mateo es buen deportista, decide lanzarse. Pedro tiene tanto afán de llegar al banco que opta por seguir al universitario. Motivadas por el arrojo o la confianza que muestran ellos dos, varias de las personas que esperan se unen a los avezados peatones y avanzan a pesar de la señal en rojo.

La escena se repite día a día en las calles bogotanas. Allí mismo y a esa misma hora podría haberse presentado uno de los aproximadamente 35.000 accidentes de tránsito que se reportan anualmente para la capital, y Mateo o Pedro serían una más de las casi 300 víctimas mortales ocasionadas por estos accidentes en la ciudad.

En el mundo, según un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1,2 millones de personas pierden la vida cada año en accidentes de tránsito, con lo que, si se tiene en cuenta el rápido crecimiento del número de vehículos en circulación, en 2020 esta se convertiría en la tercera causa de muerte y discapacidad a nivel mundial.

Preguntarse qué enferma a la gente o cuál es la causa de muerte de las personas en un país e impulsar investigaciones que den cuenta de ello resulta esencial para el desarrollo de la ciencia, el establecimiento de políticas públicas y la definición de prioridades. Del cáncer, por ejemplo, hoy en día sabemos mucho más que hace unos años; incluso, para algunos tipos de cáncer existen mecanismos de prevención y protocolos de curación. Para otros, todavía los científicos en el mundo no han logrado saber cómo prevenirlos o curarlos, pero la ciencia avanza buscando dar respuestas efectivas y seguramente en unos años estas serán presentadas a la humanidad. Lo paradójico con el tema de los accidentes de tránsito es que, siendo prevenibles en un alto grado, en el mundo cada día mueren más personas debido a ellos.

Fue precisamente la pregunta “¿de qué muere la gente en Colombia?” la que llevó a un grupo de investigadores de la Universidad Javeriana a plantearse nuevos interrogantes frente a un hecho contundente: la segunda

causa de muerte violenta en nuestro país son los accidentes de tránsito. Por qué ocurren estos accidentes y cuáles son las razones que hay detrás de esas muertes fueron las preguntas iniciales que dieron origen a la investigación “Análisis de los factores que determinan el comportamiento de los peatones en los cruces de alta criticidad en la ciudad de Bogotá D. C.”, liderada por el profesor Lope Hugo Barrero Solano, de la Facultad de Ingeniería de esta universidad, y en la que participaron psicólogos e ingenieros. El equipo contó con el apoyo técnico y financiero del Fogarty International Center (del National Institute of Health), la School of Public Health y el Southwest Center for Occupational and Environmental Health (los dos últimos de la Universidad de Texas). Lo que se buscaba era lograr entender las decisiones que toma un peatón, asunto que pareciera esencial en el diseño de sistemas viales seguros.

Minimizar el impacto del error humano

El supuesto del que partían los investigadores es que una gran cantidad de los comportamientos de las personas son planeados. De ahí que utilizaran como base la teoría del comportamiento planeado (TPB, por sus siglas en inglés) de Ajzen, en relación con el cruce de las vías por parte de los peatones. El investigador Barrero nos explica que esta

