

Gabriela Mondaca

Peatones sufren accidentes de trayecto cada 30 minutos en Chile

Durante el primer trimestre de 2025 se reportaron 4.450 hechos con transeúntes involucrados, la mayoría de ellos mujeres jóvenes que iban al trabajo en la mañana. Expertos advierten falencias en el espacio público y llaman a reforzar infraestructura y educación vial.



► Solo en el primer trimestre de 2025 se registraron 4.450 siniestros de este tipo, un promedio de 49 casos diarios.

En las primeras horas del día, cuando miles de personas se apresuran a tomar transporte público o de camino a sus trabajos o centros educativos, los riesgos aumentan.

Eso queda de manifiesto según un informe de la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS): cada 30 minutos un peatón sufre un accidente de trayecto en Chile. Solo en el primer trimestre de 2025 se registraron 4.450 siniestros de este tipo, un promedio de 49 casos diarios.

La cifra representa un alza respecto al mismo período del año anterior. Desde la ACHS explican que este aumento se debe, en parte, al mayor número de trabajadores protegidos por la mutualidad. Pero el perfil de las víctimas también muestra patrones preocupantes: el 67% de los accidentes afectaron a mujeres, y el grupo más dañado fue el de personas entre 18 y 30 años. La mayoría de los siniestros ocurrió durante la mañana, entre las 7:00 y las 11:59 horas, justo en el tramo en que más personas se trasladan a sus trabajos.

“Estos datos corresponden a accidentes ocurridos en el trayecto directo entre la casa y el lugar de trabajo, o viceversa, e incluyen atropellos, caídas en la vía pública u otros eventos que afectan a trabajadores en su traslado”, explica Jaime Droguett, subgerente de Sistemas de Gestión Preventiva de ACHS Seguro Laboral. Para el experto, la alta concentración de casos en las primeras horas del día revela la necesidad de reforzar la convivencia vial y las medidas de prevención urbana.

Un país que camina

¿Por qué se están accidentando más peatones? Giovanni Vecchio, académico del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la UC e investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus), plantea que el contexto es clave: “La mayoría de los viajes en Chile -no solo en Santiago- se realizan a pie o en transporte público, lo que implica caminar hacia paraderos o estaciones. Esto aumenta la exposición a riesgos como caídas o atropellos”.

Vecchio también apunta al crecimiento del parque automotor como otro factor relevante: “Aunque el ritmo de aumento no es tan acelerado como durante la pandemia, ha retomado niveles previos. Esto significa más vehículos circulando, calles más congestionadas y, por ende, más posibilidades de accidentes”.

Desde su mirada, el diseño urbano también contribuye al problema. “Muchas veces hay que caminar largos tramos para encontrar un cruce peatonal formal, lo que incentiva a atravesar en zonas no habilitadas. A eso se suma que los semáforos muchas veces dan muy poco tiempo para cruzar, y las veredas están en mal estado o mal iluminadas”, comenta.

Y agrega: “El espacio público suele estar diseñado para favorecer a los autos, mientras los peatones deben desplazarse en

condiciones limitadas. Reducir el espacio para vehículos puede motivar una conducción más prudente”.

José Antonio Villa Morales, profesor de Ingeniería en Logística y Transporte de la Universidad Andrés Bello, coincide en que las condiciones de desplazamiento diario no han cambiado radicalmente, pero sí se ha retomado el volumen previo a la pandemia, lo que podría explicar parte del alza. Sin embargo, advierte que los accidentes de trayecto son una de las principales causas de licencias médicas laborales, con un alto costo social: “Estos siniestros no solo implican atención médica, sino también pérdida de productividad, licencias extendidas y un impacto directo en la Seguridad Social”.

Para Villa Morales, el camino preventivo debe abordarse desde tres frentes: infraestructura segura, educación vial y flexibili-

zación laboral. “Es fundamental mantener aceras en buen estado, contar con iluminación adecuada, pasos peatonales accesibles y condiciones que obliguen a los vehículos a reducir su velocidad en sectores concurridos”, sostiene. A esto se suma la necesidad de ofrecer horarios de ingreso y salida flexibles, que permitan a los trabajadores evitar los tramos más riesgosos del día.

En esa línea, Droguett asegura que “en la ACHS creemos que todos los accidentes se pueden prevenir. Por eso trabajamos con instituciones y autoridades para fortalecer la cultura preventiva, educar a los trabajadores y generar campañas orientadas a mejorar la seguridad vial”.

Mujeres y jóvenes

Las cifras no son neutras. Las mujeres representan más de dos tercios de los siniestros, y los jóvenes entre 18 y 30 años

concentran el 40% de los casos. ¿Cómo proteger más eficazmente a estos grupos? Para Vecchio, parte del problema está en los patrones de movilidad: “Muchos jóvenes y mujeres no se mueven en auto, sino que caminan o usan transporte público, lo que los hace más vulnerables. Por eso es importante que las acciones preventivas no se enfoquen solo en las víctimas, sino también en quienes tienen responsabilidad en los siniestros”.

Villa Morales, en tanto, subraya la necesidad de campañas segmentadas: “La concientización sobre seguridad vial y el uso responsable del espacio público deben ser promovidas de forma sistemática, con foco en derechos y deberes del peatón y en la corresponsabilidad de conductores. La vulnerabilidad no es exclusiva de un grupo, pero las estrategias deben considerar sus características específicas”.