



El traslado de niños a la escuela y la seguridad de los entornos escolares

Programa Niños Latinoamericanos Seguros
en el Tránsito - Fase de Investigación



CHILD HEALTH
INITIATIVE



FOUNDATION



Editorial

Fundación Gonzalo Rodríguez – Montevideo, Uruguay (2018)

Título: Informe *El traslado de los niños a la escuela y la seguridad de los entornos escolares*

Depósito legal:

1F74320166001763

ISBN

978-980-422-041-8

Editor: Fundación Gonzalo Rodríguez

Este documento fue elaborado por:

Autores: Florencia Lambrosquini, Eduardo Bottinelli, Carlos Medeiros, Natali Gares, Julio Urzúa

Equipo de revisión y edición: Andrea Ferreira, Federico Zugarramurdi, María José Pessano

Edición y corrección de textos: Martina Gancio

Diseño portadas: Fernando Vignolo

Traducción: Federico Brum

La versión digital de este documento se encuentra en publicaciones.

© 2018 Fundación Gonzalo Rodríguez. Todos los derechos reservados.

Agradecimientos:

Al equipo de International Road Assessment Programme (iRAP) y, en especial, a Julio Urzúa por su generosidad con el conocimiento y compromiso.

A todo el equipo de FACTUM por la dedicación y el esfuerzo en el trabajo de campo y en el reporte.



Contenido

1.	Introducción	6
2.	Apuntes metodológicos	6
2.1	Selección de las escuelas en Uruguay	6
2.2	Selección de las escuelas en Argentina	8
2.3	Star Rating for Schools (SR4S)	9
2.3.1	Data Points	9
2.3.2	Manual de Codificación de atributos de SR4S	9
2.3.3	Datos de velocidades y flujos	11
2.4	Encuesta telefónica	12
2.4.1	Estrategia y criterios de reclutamiento	12
2.5	Observacional de eventos y riesgos	13
2.5.1	Procedimiento para las observaciones	14
	RESULTADOS CAPÍTULO URUGUAY	16
3.	Star Rating for Schools	16
3.1	Análisis general: datos agregados	16
4.	Encuesta telefónica	21
4.1	Estructura de la muestra	21
5.	Observacional de Eventos y Riesgos	58
5.a	Resultados para Montevideo	58
5.b	Resultados para Canelones	92
6.	Conclusiones preliminares	126
	RESULTADOS CAPÍTULO ARGENTINA	128
7.	Star Rating for Schools	128
8.	Observacional de peatones	130
9.	Conclusiones preliminares	182
10.	Anexos	183



Resumen Ejecutivo

El presente informe se enmarca en el Programa *Niños Latinoamericanos Seguros en el Tránsito* que tiene por objetivo contribuir a la reducción de factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial infantil, tomando como punto de partida los viajes de los niños hacia y desde la escuela.

Esta primera fase de Investigación se propone una evaluación exploratoria de los recursos de seguridad y protección disponibles para niños en el tránsito asociado a su acceso a la educación y al derecho a aprender.

La misma consistió en la realización de tres estudios para Uruguay: en primer lugar, una encuesta telefónica para saber cómo llegan los niños a la escuela, con base en una muestra representativa. En segundo lugar, un estudio observacional de niños peatones en el entorno escolar sobre comportamientos de riesgos. Por último, un relevamiento de infraestructura con la herramienta *Star Rating for Schools* desarrollada por IRAP. Estos dos últimos estudios se realizaron en 54 escuelas públicas de Montevideo y Canelones. En Argentina se realizaron el estudio observacional y la evaluación de infraestructura en cinco ciudades seleccionadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estas son: Guaymallén de Mendoza, San Salvador de Jujuy, Neuquén Capital, Corrientes Capital y Junín en Provincia de Buenos Aires. Todos estos fueron llevados adelante por el Área de Investigación a través de la consultora FACTUM.

En Uruguay la encuesta telefónica muestra que las dos principales formas de traslados de los niños para ir a la escuela son caminando y en auto, tanto en Montevideo como en Canelones.

Del observacional de niños peatones se extraen algunos comportamientos de riesgo, principalmente en Montevideo y Corrientes, donde se destaca un alto porcentaje de cruces en la mitad de cuadra. También en Montevideo hay una importante proporción de “no mirar antes de cruzar” tanto en la esquina, en la cebrá y a mitad de cuadra, así como en Guaymallén. Por otro lado, este estudio observacional muestra un bajo uso de medidas de seguridad, como el no uso de cinturón de seguridad en el transporte escolar, de sistemas de retención infantil en los autos y de casco homologado en motos. Esto aplica tanto para las dos ciudades de Uruguay como para las cinco de Argentina.

Por su parte, el relevamiento de infraestructura vial en los entornos escolares de las dos ciudades de Uruguay muestra que Montevideo tiene un desempeño aceptable (promedio de 3 estrellas), no así Canelones, parcialmente explicado por la baja calificación de las escuelas rurales. Asimismo, un análisis al interior de los departamentos exhibe la heterogeneidad de Canelones y el aumento de la calificación por estrellas en la medida que mejoran las características socioculturales de los hogares para el caso de Montevideo, lo que se reafirma con la discriminación de las calificaciones por estrellas por región, donde el Oeste de Montevideo es el más desfavorecido.

Por otra parte, las cinco ciudades de Argentina muestran un muy buen desempeño que oscila entre Guaymallén, la ciudad que obtiene menor calificación (3.4), y Corrientes Capital, que tiene la mejor (4.6).

En síntesis, los estudios revelan la importancia de continuar promoviendo la seguridad de los niños como pasajeros de vehículos, tanto en el transporte escolar como en el auto. Por otra parte, marca la importancia de comenzar a trabajar en la seguridad de los niños peatones. En ese aspecto, el desafío principal es



en materia educativa, donde se vuelve necesario trabajar con los niños, las familias y la comunidad educativa para mejorar estos aspectos. Por último, el relevamiento de infraestructura plantea oportunidades de mejora principalmente en Canelones, que dada su heterogeneidad debe trabajar en la infraestructura vial de los entornos escolares en todo su territorio. No obstante, Montevideo tiene sus principales desafíos concentrados en las regiones Este y Oeste, donde las características socioculturales de los hogares son más bajas.



1. Introducción

Este informe constituye la primera etapa del proyecto *Niños Latinoamericanos Seguros en el Tránsito* financiado por Fundación FIA. El proyecto tiene como objetivo final contribuir a la reducción de factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial infantil, tomando como punto de partida los viajes de los niños hacia y desde la escuela, mediante la profundización del conocimiento sobre su situación actual y la ampliación de la red de trabajo a nivel regional para cooperar en la creación de “sistemas seguros” para niños.

Esta fase de investigación se propone una evaluación exploratoria de los recursos de seguridad y protección disponibles para niños en el tránsito, asociado a su acceso a la educación y al derecho a aprender. El estudio se realizó en Uruguay y en Argentina. Para Uruguay se realizó para los departamentos de Montevideo y Canelones. Estos fueron seleccionados por contar con la mayor población de todo el país. En Argentina se realizó en cinco ciudades seleccionadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Estas son: Guaymallén de Mendoza, San Salvador de Jujuy, Neuquén Capital, Corrientes Capital y Junín en Provincia de Buenos Aires.

Para poder contemplar la mayor cantidad de dimensiones que configuran el viaje y acceso seguro de los niños, se propone un abordaje múltiple a partir de los siguientes instrumentos de relevamiento:

- 1- Relevamiento de infraestructura en relación con los peatones en el entorno y acceso a los centros educativos. Dicho relevamiento se realizó utilizando la nueva herramienta de evaluación de entornos escolares desarrollada por IRAP.
- 2- Observacional: relevamiento de eventos de riesgo y vulnerabilidad según conductas en el entorno.
- 3- Encuesta telefónica representativa de la población con niños en edad escolar: estudio de percepción de seguridad y factores que motivan las conductas de riesgo en menores o en adultos trasladando o acompañando niños a la escuela. Solo en Uruguay.

Estos estudios fueron llevados adelante por el Área de Investigación de la Fundación Gonzalo Rodríguez a través de la consultora FACTUM.

2. Apuntes metodológicos

2.1 Selección de las escuelas en Uruguay

La selección de la muestra de escuelas a trabajar se realizó siguiendo información de la División de Investigación, Evaluación y Estadística de ANEP. Según esta, en 2016 en Uruguay 300.069 niños concurrían a la educación primaria. De esos, 246.543 lo hacían a la educación pública (82,2 %) y 53.526 (17,5 %) a la educación privada.



Matrícula en Montevideo y Canelones

	Matrícula total	Matrícula en escuelas públicas	Matrícula en escuelas privadas
Montevideo	109.254	76.699	32.555
Canelones	49.601	41.897	7.704

Elaboración propia en base a datos de ANEP (2016)

De la tabla anterior se desprende que en Montevideo el 70 % asiste a una escuela pública y en Canelones esto asciende al 84 %.

Para la elaboración del marco muestral de escuelas públicas se siguió el siguiente procedimiento:

- Se crea una lista de todas las escuelas en cada una de las ciudades y localidades consideradas.
- Se observa su distribución geográfica, la distancia entre los centros y su cercanía a avenidas o rutas, buscando heterogeneidad de situaciones de seguridad y riesgo.
- La ubicación de los centros educativos seleccionados tomará en cuenta estas variables para lograr la mayor representatividad en las ciudades de la muestra.
- Una vez que se cuente con la muestra definitiva de los lugares de observación, se estará en condiciones de llevar adelante el campo, previa capacitación de los observadores.

A continuación se presenta cómo quedó la muestra seleccionada:

Canelones	24
Ciudad de la Costa	4
Canelones	2
Barros Blancos	2
La Paz	2
Las Piedras	2
Migues	2
Pando	2
Progreso	2
Santa Lucía	2
Sauce	2
Tala	2
Montevideo	30
Centro	10
Este	10
Oeste	10
Total	54



2.2 Selección de las escuelas en Argentina

Para la elaboración del marco muestral de escuelas públicas se siguió el siguiente procedimiento:

- Se crea una lista de todas las escuelas en cada una de las ciudades y localidades consideradas.
- Se observa su distribución geográfica, la distancia entre los centros y su cercanía a avenidas o rutas, buscando heterogeneidad de situaciones de seguridad y riesgo.
- La ubicación de los centros educativos seleccionados tomará en cuenta estas variables para lograr la mayor representatividad en las ciudades de la muestra.
- Una vez que se cuente con la muestra definitiva de los lugares de observación, se estará en condiciones de llevar adelante el campo, previa capacitación de los observadores.

A continuación se presenta cómo quedó la muestra seleccionada:

Ciudades de Argentina	Cantidad de escuelas
Corrientes Capital	6
Guaymallén, Mendoza	6
Junín, Buenos Aires	5
Neuquén Capital	6
San Salvador de Jujuy	6



2.3 Star Rating for Schools (SR4S)

2.3.1 Data Points

Las evaluaciones piloto de las escuelas listadas en el anexo 1 del presente reporte se efectuaron considerando la recolección de 5 puntos de datos o *data points*.

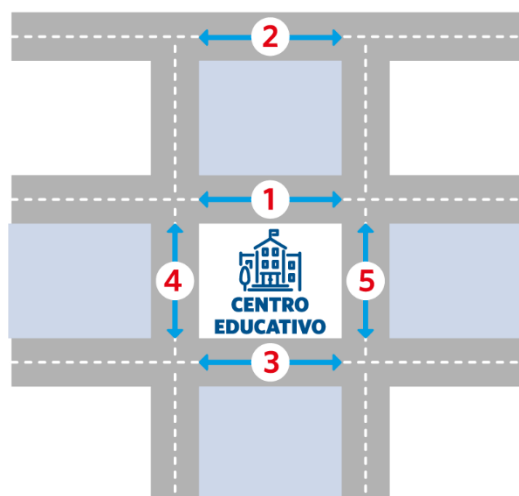
Para cada escuela se consideró que el punto de dato número 1 sería la puerta de acceso al centro educacional. Los siguientes puntos de datos se recolectaron en las vías circundantes al punto de datos número 1.

La Figura 1 muestra el modelo a seguir por el equipo evaluador para efectuar las evaluaciones en terreno. En dicha figura se observa que el punto de datos número 2 corresponde a la vía paralela de la cuadra siguiente hacia el norte del establecimiento educacional. El punto de datos número 3 es la cuadra paralela a la entrada a la escuela hacia el sur, y los puntos de datos 4 y 5 corresponden a las vías perpendiculares más cercanas a la entrada a la escuela hacia el oeste y este respectivamente.

Para efectuar la recolección de datos, cada evaluador efectuó la codificación de atributos utilizando un teléfono inteligente al cual se le había cargado previamente la aplicación SR4S. En este caso el teléfono inteligente correspondió a un modelo Samsung Galaxy S8, Android 7.

Croquis con los puntos de datos a ser recolectados en las escuelas en los departamentos de Montevideo y Canelones.

Figura 1



2.3.2 Manual de Codificación de atributos de SR4S

Tal como se señaló anteriormente en el presente reporte, la Ap. SR4S se puede descargar gratuitamente en una tableta o teléfono inteligente y, a través de esta, se evalúan los distintos atributos de la infraestructura dentro de la zona escolar. A modo de ejemplo, se evalúa el uso de suelos a ambos costados del punto evaluado, así como el tipo de área, la distancia de visibilidad y la presencia de automóviles estacionados en la vía. Otro atributo que se evalúa es la presencia o ausencia de señalización vertical de advertencia de zona escolar así como el tipo de acera para peatones, la presencia o ausencia de banquina, y la



presencia o ausencia de vallas peatonales. Además, se evalúan flujos, velocidades, iluminación, cruces peatonales, cruces vehiculares y otros elementos de la infraestructura.

A continuación se exponen algunos de los elementos que se deben evaluar cuando se efectúa la codificación de atributos en terreno.

Uso de suelo izquierda	<div><div>Sin desarrollo</div></div>	<div><div>Residencial</div></div>	<div><div>Comercial</div></div>	<div><div>Industrial</div></div>	<div><div>Agricultura</div></div>	<div><div>Escuela</div></div>
Uso de suelo derecha	<div><div>Sin desarrollo</div></div>	<div><div>Residencial</div></div>	<div><div>Comercial</div></div>	<div><div>Industrial</div></div>	<div><div>Agricultura</div></div>	<div><div>Escuela</div></div>
Tipo de área	<div><div>Sin desarrollo</div></div>	<div><div>Residencial</div></div>				
Estacionamiento vehículos	<div><div>Ninguno</div></div>	<div><div>Un costado</div></div>	<div><div>Dos costados</div></div>			
Distancia de visibilidad	<div><div>Adecuada</div></div>	<div><div>Inadecuada</div></div>				
	<div><div>1 carril no dividida</div></div>	<div><div>2 carriles no dividida</div></div>	<div><div>2 carriles dividida</div></div>	<div><div>4 carriles no dividida</div></div>		
Número de carriles	<div>1</div>	<div>2</div>	<div>3</div>	<div>4</div>	<div>1 y 2</div>	<div>2 y 3</div>
Ancho de carril	<div>Ancho</div>	<div>Mediano</div>	<div>Angosto</div>			
Bandas alertadoras	<div>Presente</div>	<div>No presente</div>				
Condición de la vía	<div>Buena</div>	<div>Mediana</div>	<div>Mala</div>			



Resistencia al de- slizamiento	<div>Buena</div>	<div>Mediana</div>	<div>Mala</div>		
Inclinación	<div><div>0% to 7.5%</div></div>	<div><div>7.5% to 10%</div></div>	<div><div>> 10%</div></div>		
Tipo de mediana	<div><div>Línea Central</div></div>	<div><div>Línea ancha < 1m</div></div>	<div><div>Achurado >1m</div></div>	<div><div>Demarcación de giro</div></div>	<div><div>Postes flexibles</div></div>
	<div><div>Dividida 0 a 1m</div></div>	<div><div>Dividida 1 a 5m</div></div>	<div><div>Dividida 5 a 10m</div></div>	<div><div>Dividida 10 a 20m</div></div>	<div><div>Dividida +20m</div></div>
	<div><div>Barrera de metal</div></div>	<div><div>Barrera de concreto</div></div>	<div><div>Barrera de cables</div></div>	<div><div>Barrera para motocicletas</div></div>	<div><div>Un sentido</div></div>
	Delineación	<div>Adecuada</div>	<div>Mala</div>		
	Alumbrado Público	<div>Presente</div>	<div>No presente</div>		

La lista completa de atributos que se evalúan utilizando la Ap. SR4S se encuentra en el Anexo 2 del presente reporte.

2.3.3 Datos de velocidades y flujos

Como parte del plan de actividades al que se refiere el presente reporte, la aplicación requiere de datos distintos a las condiciones de infraestructura de las zonas escolares. Estos datos se refieren a velocidades vehiculares y flujos vehiculares y de peatones.

En términos generales, los cálculos se hicieron basándose en juicio experto. La decisión de llevar a cabo las estimaciones utilizando este método en lugar de un modelo de estimación más formal se explica básicamente por dos motivos:

- (i) El equipo evaluador posee amplio y detallado conocimiento de las condiciones de las zonas escolares evaluadas.
- (ii) Un método formal de estimaciones de velocidades y flujos hubiese acarreado un costo extra que habría hecho imposible llevar a cabo el proyecto descrito en el presente reporte.



No obstante lo anterior, para el cálculo de volúmenes de tráfico, se utilizó el cálculo del factor *K* para la hora punta, y luego se estimó el volumen para la hora punta.

El factor *K* corresponde al porcentaje de flujo correspondiente a la hora punta. Por ejemplo, si en la hora punta se registra un volumen de tráfico de 75 vehículos por hora, y el factor *K* es 8 %, esto significa que el flujo total diario será de 937 vehículos por día.

En el caso de las evaluaciones a las que se refiere el presente reporte, se utilizó un factor *K* de 13 %, ya que se asumió por juicio experto que esa sería la concentración de vehículos en la hora de entrada a las escuelas.

La aplicación arroja una calificación para cada uno de los Data Points, con base en las diferentes combinaciones de los atributos relevados. Esta calificación por estrellas va de 1 a 5, donde 1 es inseguro y 5 es muy seguro para los peatones.

2.4 Encuesta telefónica

Con respecto a la encuesta telefónica realizada en Uruguay, las características técnicas implicaron realizar un estudio representativo de la población de Montevideo y Canelones. Para ello se tomaron en consideración las siguientes decisiones muestrales:

- a) Universo. Hombres y mujeres peatones o conductores de vehículos con hijos en edad escolar.
- b) Área Geográfica. Montevideo y Canelones.
- c) Individuos muestreados. Los individuos muestreados corresponden a hombres y mujeres que viven en Montevideo y en Canelones, con hijos en edad escolar.
- d) Tipo de muestra. Aleatoria de teléfonos fijos, de acuerdo con distribución poblacional de barrios (en Montevideo) y ciudades (en Canelones).
- e) Tipo de encuesta: Telefónica.
- f) Cantidad de casos: 650 casos.
- g) Nivel de confianza: 95 %
- h) Margen máximo de error estadístico: +/- 3,8 %

2.4.1 Estrategia y criterios de reclutamiento

La recolección de datos se realiza mediante entrevista telefónica en el propio hogar de los encuestados. Se aplicó un cuestionario de tipo estructurado, con prevalencia de preguntas cerradas.

La recolección de datos se realizó mediante entrevista telefónica con el sistema CATI (*Computer Assisted Telephonic Interview*) desarrollado especialmente por el departamento de sistemas de la consultora FAC-TUM.

El trabajo de campo se supervisa en forma personal (en el momento de realización de las encuestas) y telefónica (luego de realizada las encuestas). Se realizan tres tipos de supervisión: de carácter aleatorio en



el 15 % de los casos, de todo cuestionario que presente dudas en las respuestas, en la recolección de datos o fuertes inconsistencias lógicas y todos los cuestionarios de un mismo encuestador cuyo rigor en la obtención de los datos generen dudas.

Controles de calidad adicionales. La base de datos es editada, sometida a un proceso de crítico-verificación y analizadas las consistencias lógicas. El conjunto de datos es sometido a un proceso de verificación informática. Duración de las entrevistas: 5-7 minutos.

Realización de entrevistas. Las entrevistas se realizarán los fines de semana y días feriados no laborables, con la finalidad de obtener la mayor correlación natural entre la población representada y la población encuestada, en cuanto a edad y sexo.

Si bien la encuesta telefónica se realizó a 650 individuos (hombres y mujeres) con edades comprendidas entre los 18 y los 59 años, residentes en los departamentos de Montevideo y Canelones, y con hijos en edad escolar, es importante señalar que, a los efectos del procesamiento de los resultados, los mismos se presentarán tomando como universo (N) a cada uno de los niños por los cuales respondió cada entrevistado (en los casos en que tienen más de un hijo en edad escolar), resultando de ello que el total de casos será de 914 niños.

2.5 Observacional de eventos y riesgos

Esta etapa del estudio se basa en la técnica de observación no participante, tomando como objetivo las conductas de riesgo de los distintos actores de tránsito que generan situaciones de vulnerabilidad en el acceso seguro de la población infantil a los centros de educación primaria.

Indicadores de observación:

- (i) Conductas de riesgo por infracción de reglas o desatención en peatones y conductores de vehículos adultos, acompañantes de niños y niñas en el viaje y acceso a la escuela.
- (ii) Conductas de riesgo por infracción de reglas o desatención en niños y niñas.
- (iii) Conductas de riesgo generadas por infracción de reglas o desatención en conductores del transporte público y del transporte escolar.
- (iv) Conductas de riesgo generadas por infracción de reglas o desatención en otros actores del tránsito que vulneran la seguridad de la población infantil.

Instrumento: Cuestionario semi-estandarizado para el relevamiento de indicadores con campos abiertos para el registro de información cualitativa.

En esta etapa del relevamiento se obtendrá información sobre conductas humanas que vulneran la seguridad de la población infantil en su acceso a los centros de educación formal. Las observaciones se realizarán en los mismos centros que componen la muestra del relevamiento de infraestructura vial, lo que permitirá identificar si existen relaciones entre las dimensiones de uno y otro estudio.

La selección de la muestra se desprende de lo presentado anteriormente ya que se relevaron con las mismas escuelas seleccionadas para hacer la evaluación de SR4S.



2.5.1 Procedimiento para las observaciones

La toma se realizará durante dos momentos de un día laboral seleccionado, cubriendo los distintos horarios de ingreso a la escuela, el primero durante la mañana y un segundo turno al mediodía o a la tarde, según los turnos disponibles en cada centro educativo.

Las franjas horarias a considerar serán: a) desde las 7.30 a las 9.30 h, b) desde las 12 a las 14 h, y c) desde las 17 a las 19 h.

Para obtener una observación válida y objetiva los observadores no llamarán la atención e intentarán que sus actividades no resulten visibles, de forma de no sesgar las conductas disminuyendo artificialmente los índices de infracción.

En cada centro educativo se recogerán las siguientes posibles conductas de infracción o riesgo:

a) SOBRE LAS CONDUCTAS

Peatones, si:

- Circulan o cruzan sin respetar señales de tránsito, incluidos semáforos.
- Cruzan sin utilizar las opciones disponibles de seguridad (pasos de cebra, puentes peatonales, barrera de contención).
- Cruzan fuera de esquinas, o en diagonal o haciendo zigzag.
- Cruzan sin mirar en ambos sentidos de la vía antes de cruzar una calle.
- Cruzan en calles con objetos que dificultan la visibilidad.
- (Adultos) sueltan de la mano a niños pequeños antes de terminar de cruzar la calle.
- Cruzan repentinamente en pasos de cebra sin verificar la velocidad de los automóviles.
- Circulan o cruzan con distractores: auriculares, uso de celular.
- Presentan otras conductas de riesgo.

Conductores y pasajeros de vehículos, si:

- No respetan señales de tránsito (cruce, detención y zonas de exclusión para estacionamiento), incluidos semáforos.
- Al conducir circulan con distractores: auriculares, uso de celular.
- Circulan con velocidades mayores a las permitidas en la zona.
- Circulan sin seguridad propia o de otros pasajeros: casco, cinturón, SRI, y en motos niños sin altura suficiente.
- Descienden desde los vehículos hacia el lado no contiguo de la vereda.
- Realizan otras maniobras de riesgo.



En conductores de transporte público y taxímetros:

- Estacionan un tiempo insuficiente para el descenso de pasajeros.
- Estacionan a una distancia inadecuada de la acera para el descenso de pasajeros.
- Realizan otras maniobras de riesgo.

b) SOBRE LOS SUJETOS QUE COMETEN LAS FALTAS

- Edad aproximada y sexo.
- Cantidad de niños que acompaña, si corresponde.

c) SOBRE EL MOMENTO DE LA OBSERVACIÓN:

- Iluminación.
- Datos climatológicos y sensación térmica (calor, templado, frío).
- Velocidad máxima permitida en la zona.
- Situaciones particulares que puedan afectar el tránsito, como siniestros, presencia policial, cortes o desvíos, o incremento de tránsito por alguna razón.



RESULTADOS CAPÍTULO URUGUAY

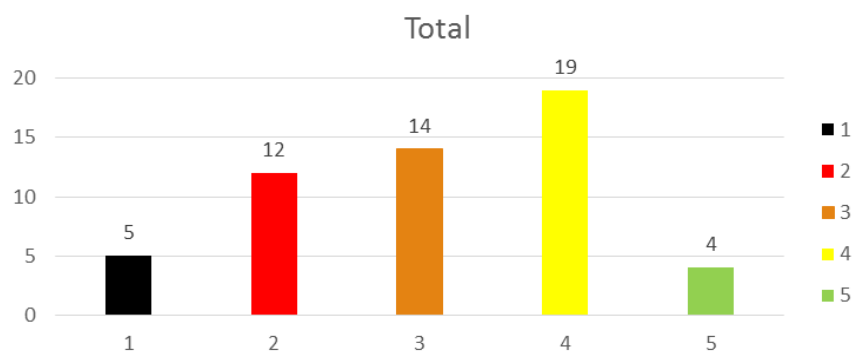
3. Star Rating for Schools

3.1 Análisis general: datos agregados

A continuación se presentan los principales resultados obtenidos en términos de calificaciones promedio.

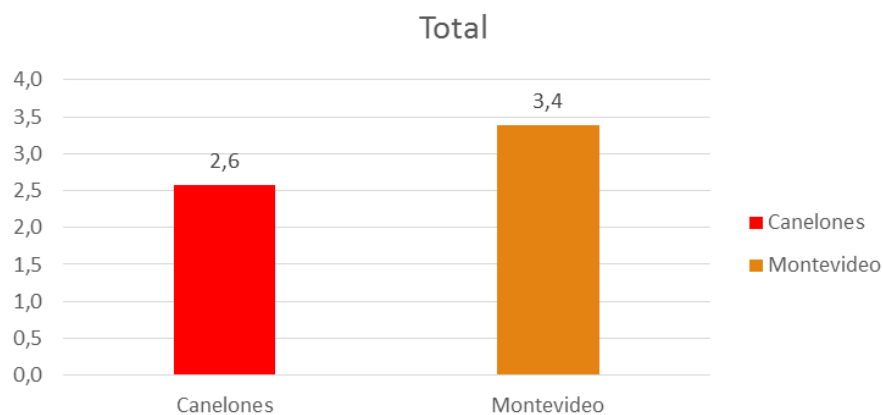
Al observar los promedios de calificación de las escuelas de Uruguay se aprecian buenos resultados, ya que la mayor concentración se da entre 3 y 4 estrellas:

Gráfico 3.1



Resulta interesante analizar las calificaciones promedio por departamento, como se muestra a continuación.

Gráfico 3.2



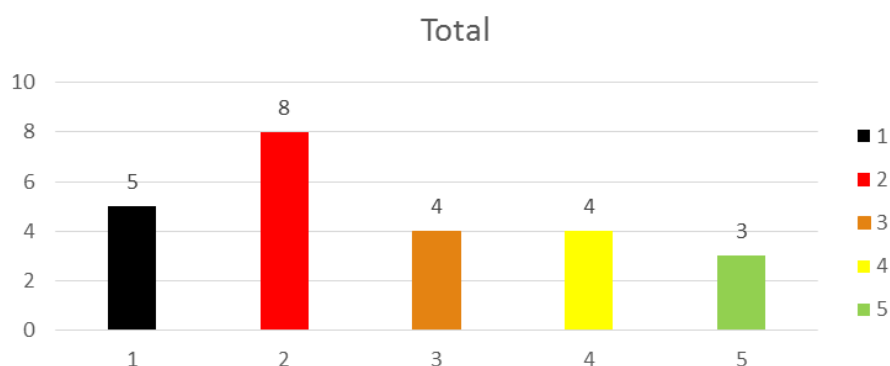
Del gráfico anterior se desprende que en promedio Montevideo arroja mejores resultados, ya que sus escuelas tienen una mayor protección para los peatones en materia de infraestructura vial.

Por otra parte se aprecia que Canelones no obtiene un mínimo de 3 estrellas.

Estos resultados promedio ameritan un análisis con mayor profundidad al interior de los departamentos.

Canelones

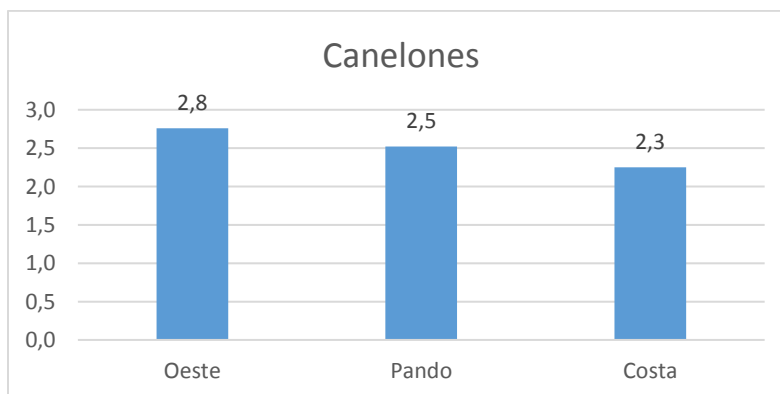
Gráfico 3.3



Lo que se desprende del gráfico anterior es la heterogeneidad que caracteriza a ese departamento, ya que se encuentran escuelas de 1 y 5 estrellas, concentrándose en 2 estrellas, lo cual explica la calificación promedio exhibida anteriormente. En parte, este bajo promedio en las calificaciones por estrellas de Canelones se explica porque las escuelas rurales obtienen una mala calificación y la mayoría son de jurisdicción nacional.

Asimismo, es posible discriminar las calificaciones promedio por regiones al interior del departamento, lo cual se observa en la siguiente gráfica:

Gráfico 3.4

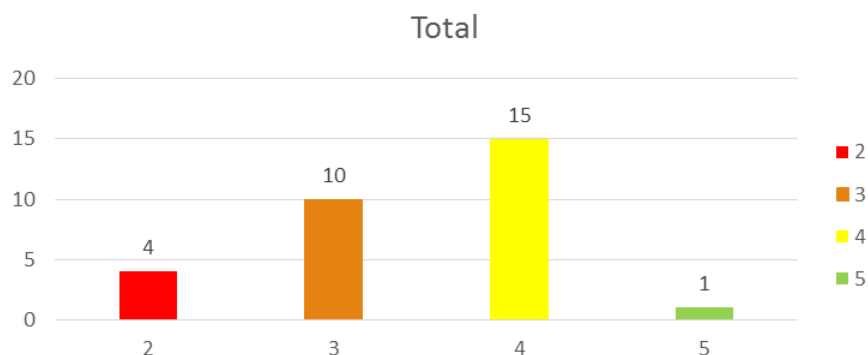


Las escuelas de Ciudad de la Costa son las que tienen una peor infraestructura vial para la seguridad de los peatones en el departamento. Por otro lado el Oeste de Canelones es la región que presenta el mejor resultado. No obstante esa calificación no alcanza para ser considerada segura para los peatones.

Por otro lado se exhibe la cantidad de escuelas por estrellas en el departamento de Montevideo.

Montevideo

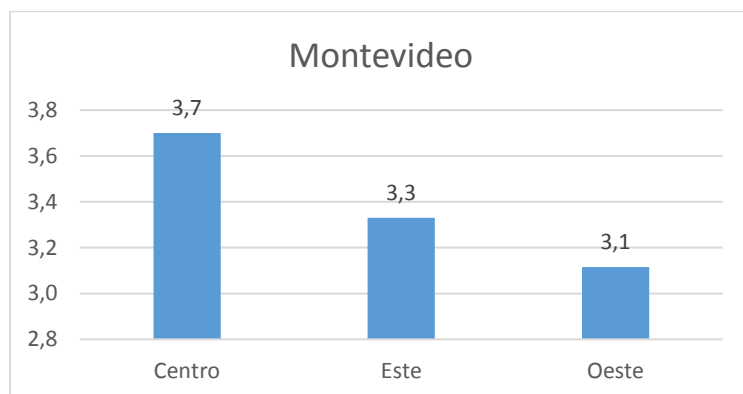
Gráfico 3.5



Para el caso de Montevideo la situación es de mayor concentración en 3 y 4 estrellas, con pocas escuelas de 2 estrellas, que son las que presentan mayores desafíos.

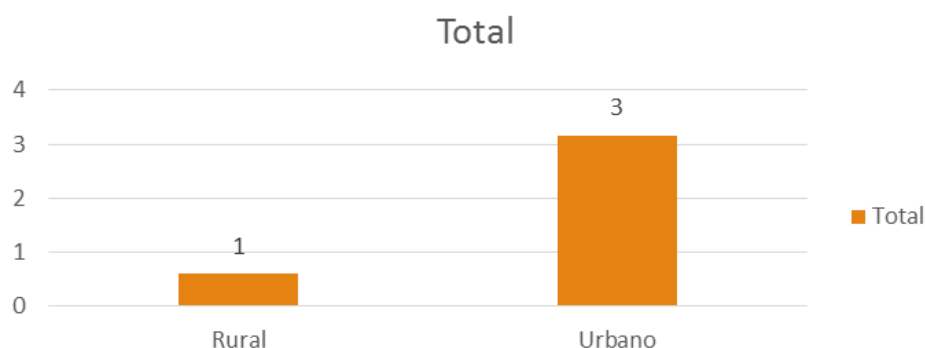
En la división por Región se aprecia que el Centro de Montevideo presenta una situación mejor a la del Oeste.

Gráfico 3.6



Otro análisis pertinente es la discriminación entre escuelas urbanas y rurales. Si bien este estudio tiene pretensiones de evaluar las escuelas urbanas en primera instancia, en el proceso de selección quedaron algunas escuelas rurales que fueron relevadas. Es así que encontramos serias diferencias para la seguridad de los peatones en la infraestructura vial entre las escuelas urbanas y rurales.

Gráfico 3.7

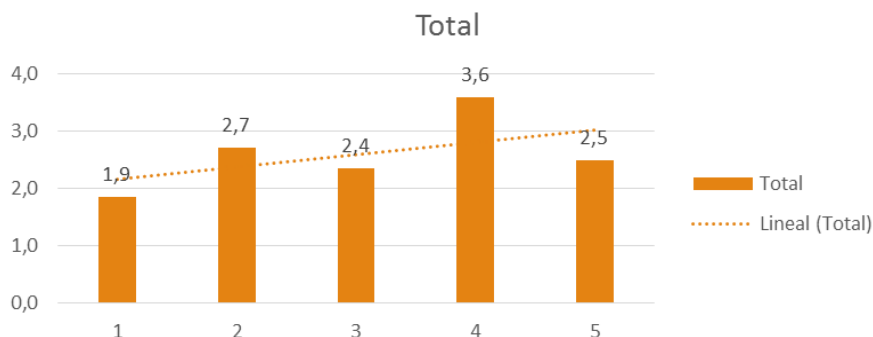


Todas las escuelas rurales relevadas mostraron una infraestructura vial que no protege a los peatones.

Por último, las calificaciones promedio se cruzaron con las características socioculturales de los hogares de los alumnos asistentes a la educación inicial y primaria pública del país¹. Este Indicador de contexto sociocultural es elaborado por el Departamento de Investigación y Estadística Educativa, de la División de Investigación, Evaluación y Estadística del Centro de Educación Inicial y Primaria (CEIP) de la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP).

Gráfico 3.8

Canelones



¹Dimensiones en escuelas: nivel educativo del hogar de los alumnos (saldo educativo de la escuela), nivel socioeconómico (medido a través de las necesidades básicas insatisfechas) y nivel de integración social (educativa y territorial).

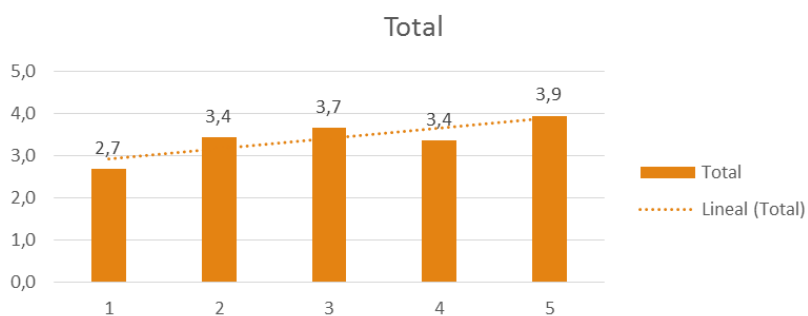


Los resultados para Canelones confirman la heterogeneidad que se apreciaba en las calificaciones y en las regiones.

No obstante, para Montevideo se observa cierta tendencia, que no es contundente pero es interesante analizarla.

Gráfico 3.9

Montevideo



La tendencia refiere a que a medida que aumenta el nivel sociocultural de los hogares, también aumenta la calificación promedio de las estrellas. Esto es como decir que aumenta el nivel sociocultural, aumenta la seguridad de los peatones por la infraestructura vial.

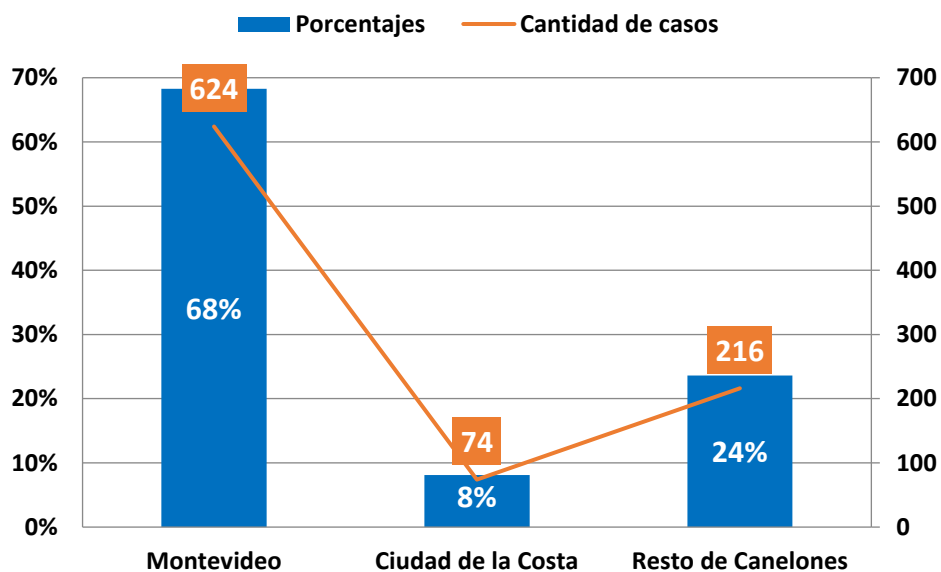


4. Encuesta telefónica

4.1 Estructura de la muestra

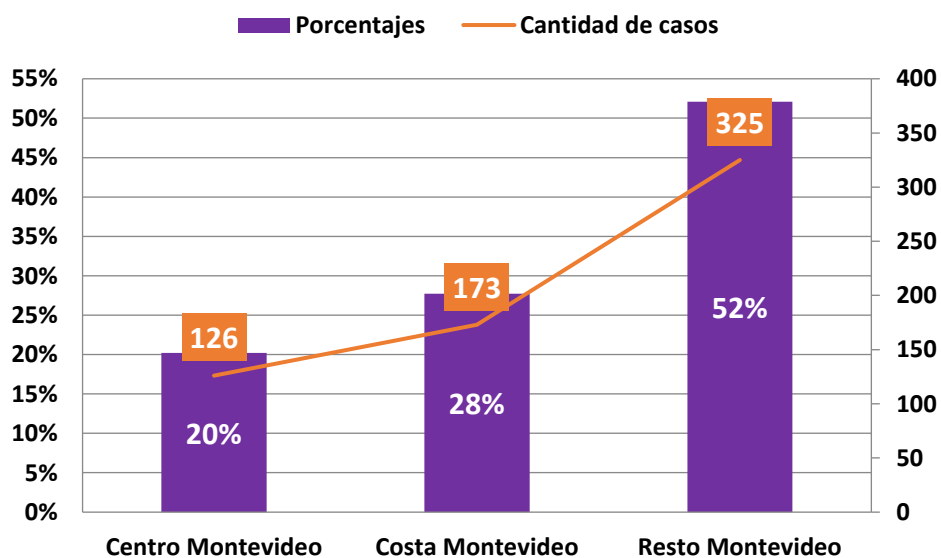
Área Geográfica (N = 914 niños)

Gráfico 4.1



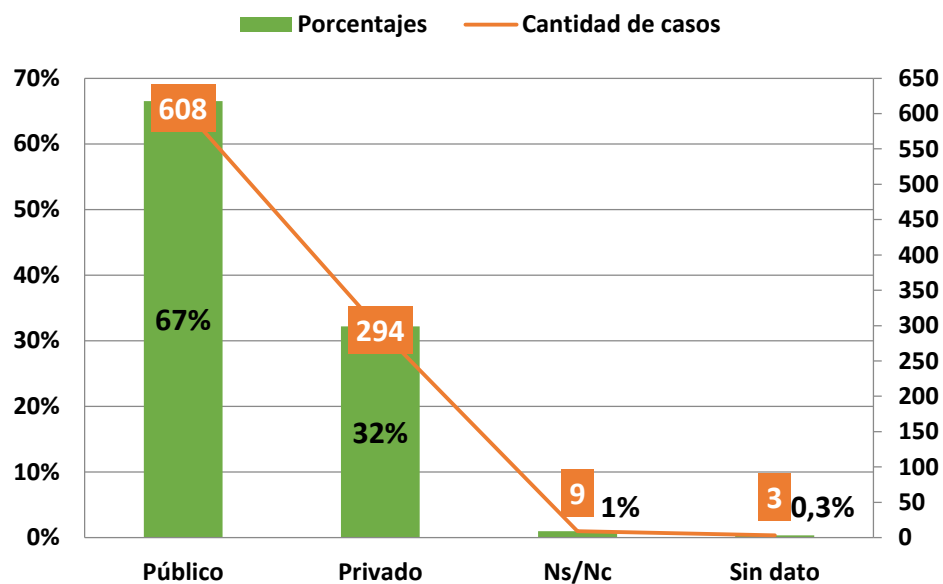
Zonas de Montevideo (N = 914 niños)

Gráfico 4.2



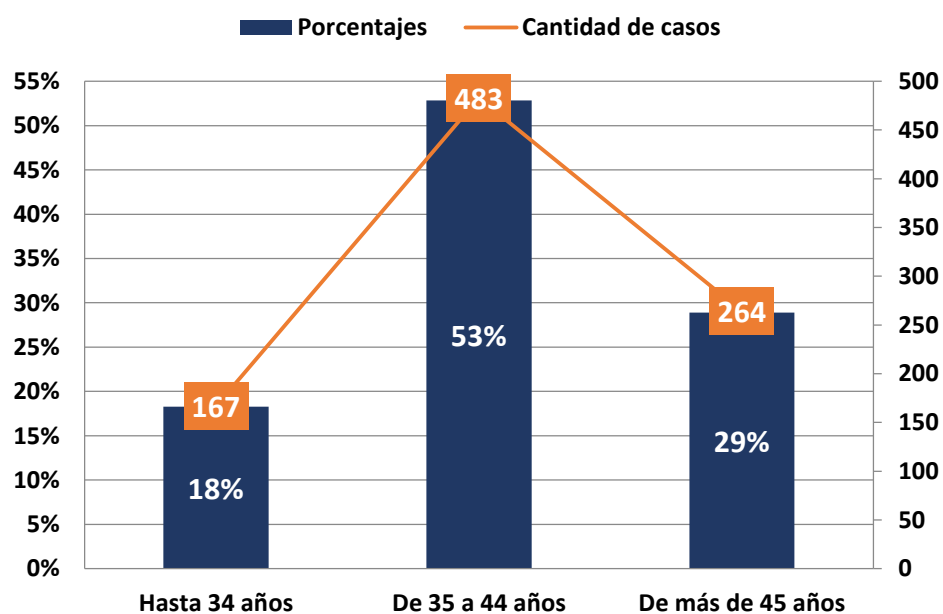
Tipo de Centro de Estudio (N = 914 niños)

Gráfico 4.3



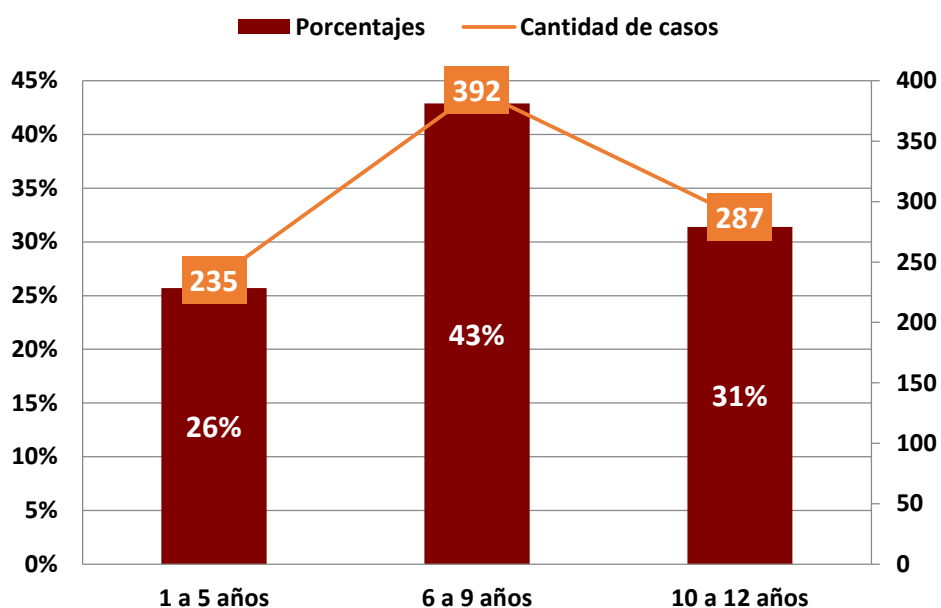
Edad (de los entrevistados)

Gráfico 4.4



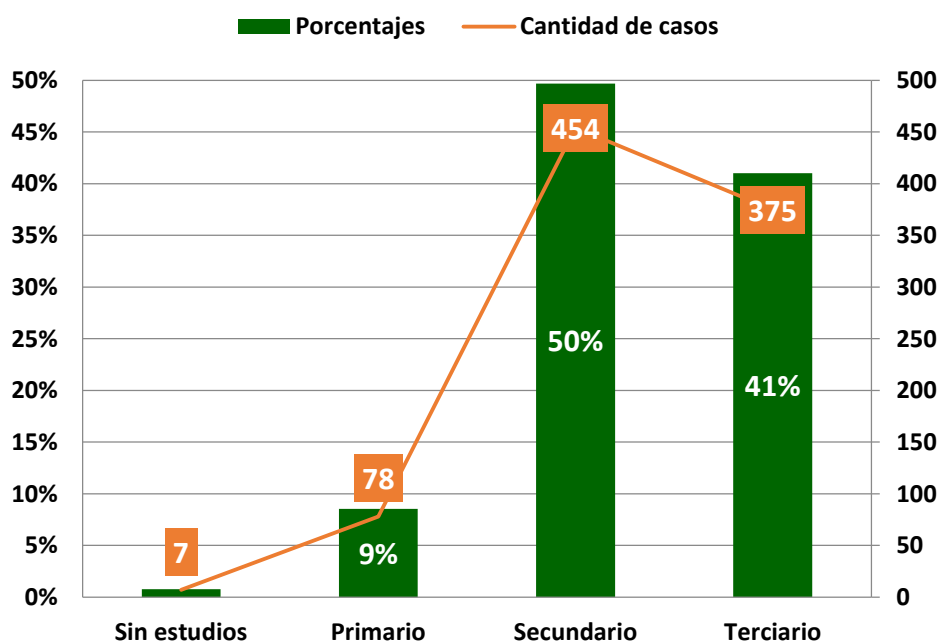
Edad (N = 914 niños)

Gráfico 4.5



Nivel Educativo (de los entrevistados)

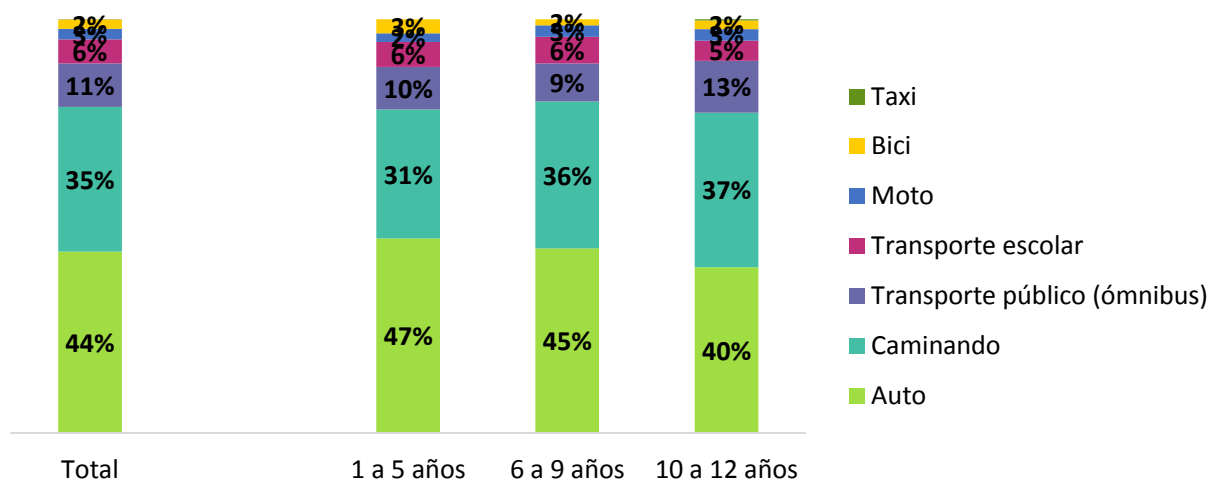
Gráfico 4.6



MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA IR AL CENTRO EDUCATIVO

¿Cómo va a la escuela/colegio/jardín habitualmente? (N = 914 niños)

Gráfico 4.7

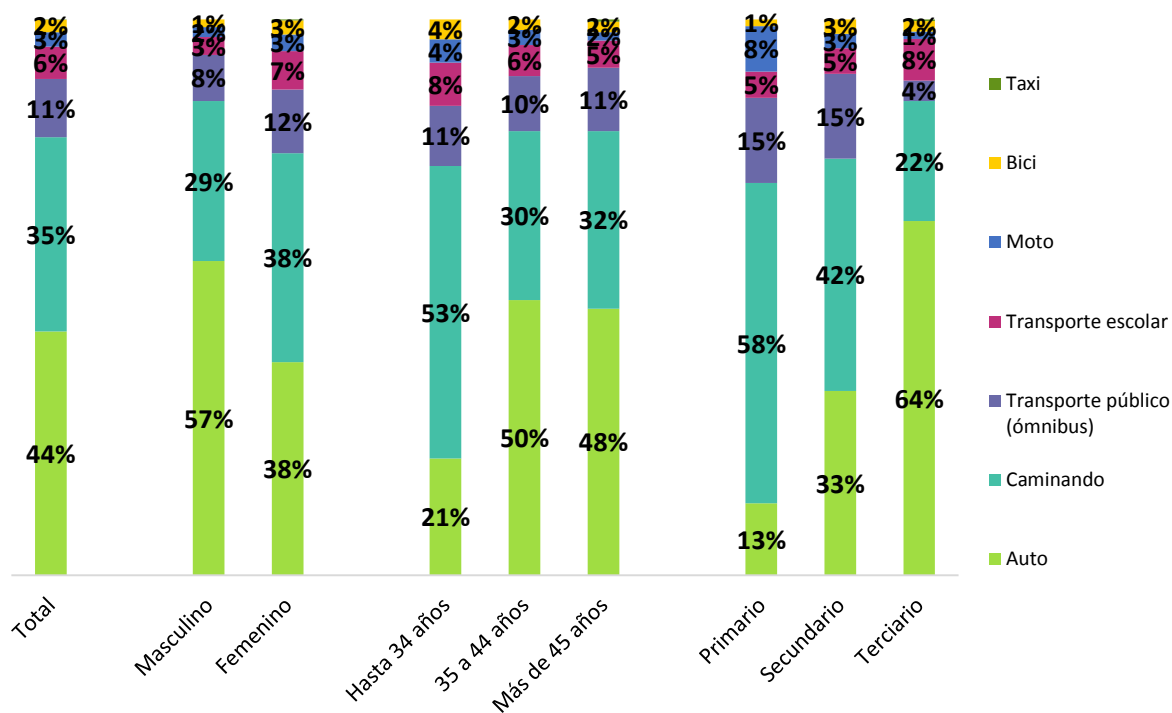


Destaca el transporte en auto, seguido por hacerlo caminando, mientras que en tercer lugar y en menor medida, aparece el transporte público y posteriormente el escolar.

El hacerlo en auto aumenta a medida que disminuye la edad de los niños, mientras que el hacerlo caminando se incrementa junto a la edad de estos.



Gráfico 4.8



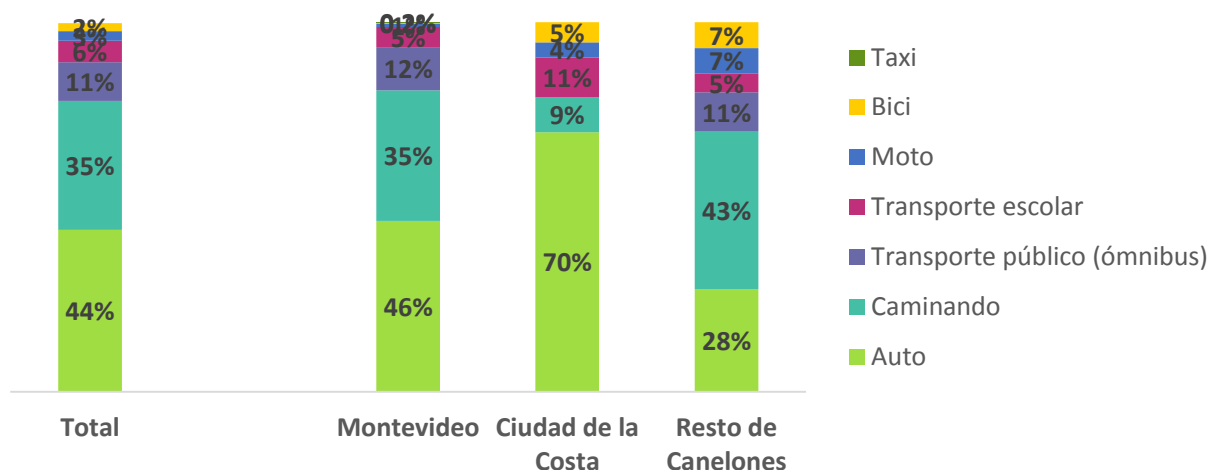
El transporte de los niños en auto se incrementa cuando el entrevistado es hombre, cuando los entrevistados tienen más de 35 años y, claramente, a medida que aumenta su nivel educativo.

El hacerlo caminando aumenta cuando el entrevistado es mujer, cuando los entrevistados tienen hasta 34 años y, fuertemente, a medida que disminuye su nivel educativo.

El hacerlo a través del transporte público aumenta cuando el entrevistado es mujer, así como nítidamente entre los que poseen nivel primario o secundario.

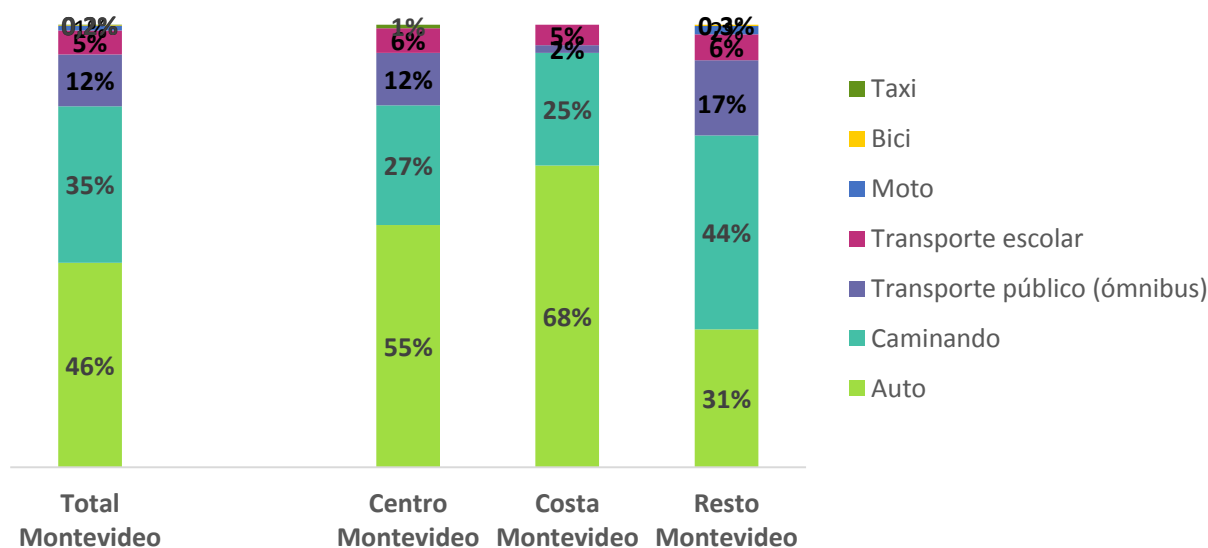


Gráfico 4.9



El auto resalta fuertemente en Ciudad de la Costa, mientras que en el Resto de Canelones el hacerlo caminando pasa a ser la principal vía de transporte de los niños hacia su centro educativo. También cabe señalar el aumento del transporte escolar en Ciudad de la Costa, así como en el Resto de Canelones aparecen en mayor medida tanto la moto como la bicicleta. Por su parte, el transporte público parece ser exclusivo de Montevideo o del Resto de Canelones.

Gráfico 4.10 (N = Montevideo, 624 niños)

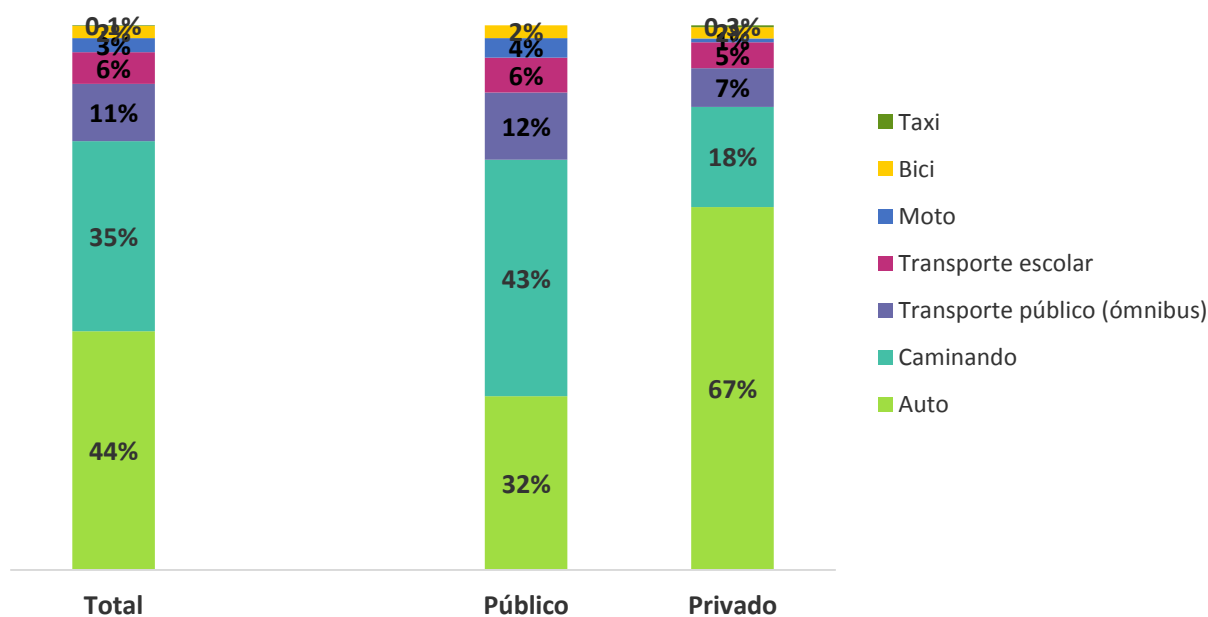


Específicamente dentro de Montevideo, la utilización del auto destaca en la zona Centro pero sobre todo en la Costa, mientras que el hacerlo caminando se incrementa en el Resto de Montevideo. Cabe señalar



que la utilización del transporte público parece ser prácticamente exclusivos de la zona Centro e incluso en mayor medida en el Resto de Montevideo.

Gráfico 4.11



Se aprecia cómo en los niños que concurren a centros de estudio privados prevalece el auto como medio de transporte utilizado, mientras que los que lo hacen en la enseñanza pública destaca claramente el hacerlo caminando, así como se incrementa la utilización del transporte público.



Cuadro 4.1

Motivo de la utilización de ese medio de transporte	TOTAL	MEDIO DE TRANSPORTE					
		Caminando	Bici	Moto	Auto	Transporte escolar	Transporte público (ómnibus)
Cercanía	25 %	69 %	10 %	4 %	2 %		1 %
Comodidad	19 %	3 %	30 %	8 %	35 %	15 %	6 %
Porque es el que tienen	18 %	11 %	5 %	25 %	21 %	6 %	35 %
Rapidez, agilidad, practicidad	12 %	3 %	25 %	13 %	20 %	17 %	7 %
Lejanía	7 %	1 %	5 %	25 %	6 %	9 %	21 %
Seguridad	4 %	2 %			7 %		1 %
Por tema de horarios	4 %	1 %		8 %	1 %	36 %	3 %
Razones económicas	3 %	2 %	5 %	4 %	2 %	2 %	14 %
No tienen vehículo propio	2 %	4 %				4 %	7 %
No hay ómnibus en la zona / directo	2 %	3 %		4 %	2 %	2 %	1 %
Les queda de camino al trabajo	2 %		5 %	4 %	3 %	2 %	1 %
Por temas de salud / Es más saludable	1 %	2 %	15 %				1 %
Le brindan el servicio	1 %				1%	8%	
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

La “cercanía” destaca claramente para hacerlo caminando, mientras que la “comodidad”, seguido de “porque es lo que tienen” y la “rapidez, agilidad, practicidad” resaltan en hacerlo en auto.

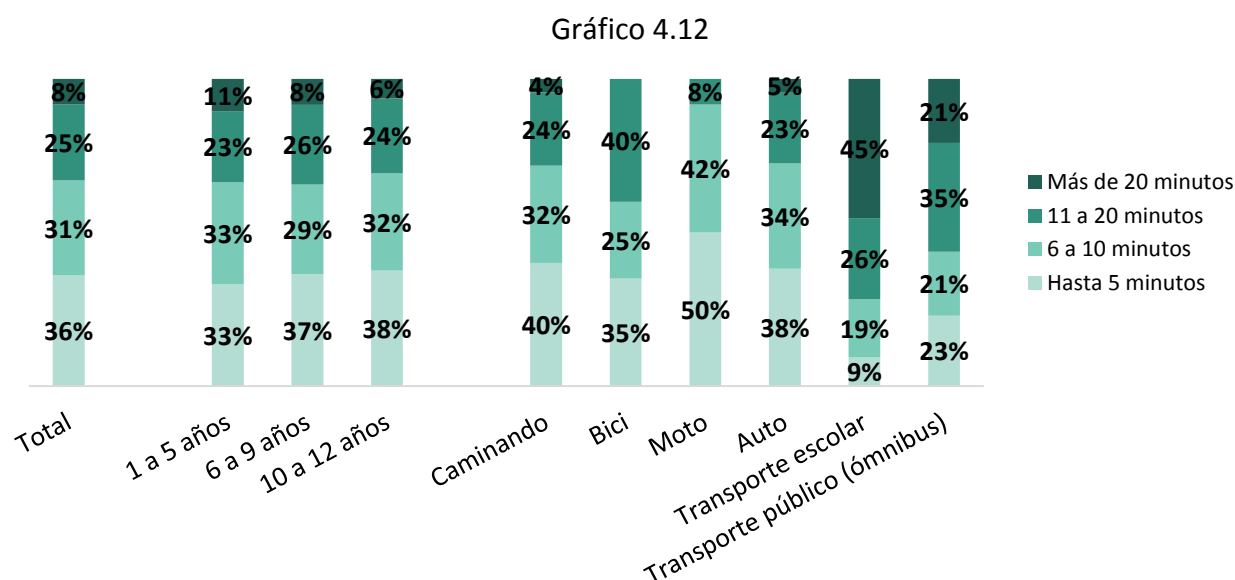
Para el caso del transporte público destaca también el “porque es lo que tienen”, lo cual se puede vincular a la magnitud que presentan las “razones económicas”, así como también cabe señalar la “lejanía”. En lo relacionado al transporte escolar destaca “por tema de horarios”.

En cuanto a la moto resaltan tanto el “porque es lo que tienen” como la “lejanía”. Para el caso de la bicicleta destaca la “comodidad” seguido por la “rapidez, agilidad, practicidad”.



TIEMPO DE TRASLADO HACIA EL CENTRO EDUCATIVO

¿Cuánto tiempo le lleva el traslado? Minutos (N = 914 niños)



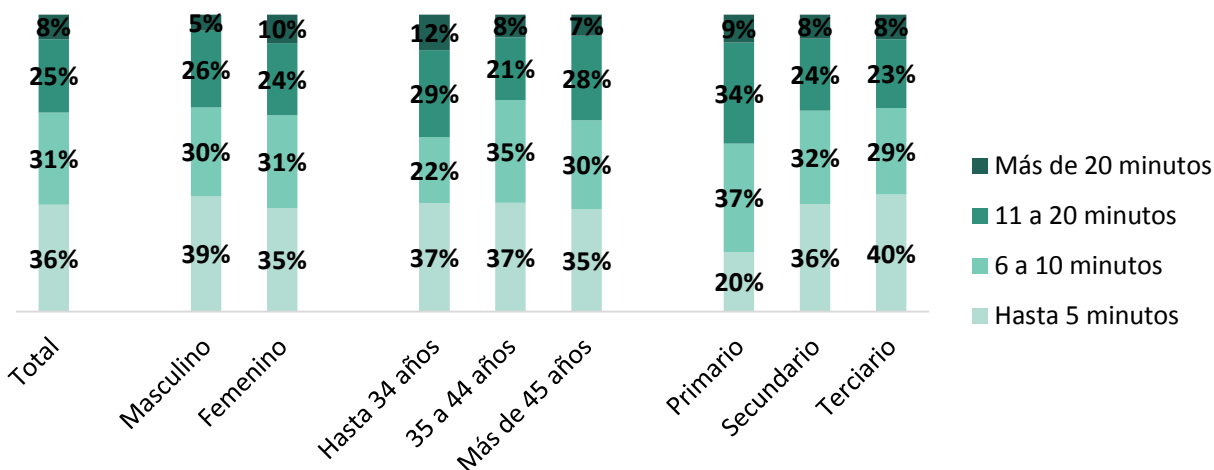
No aparecen variaciones significativas en las duraciones de los traslados entre los niños que son trasladados en auto o caminando.

En los extremos de duración, se observa que el tiempo más corto (hasta 5 minutos) aumenta a medida que se incrementa la edad de los niños, mientras que por el contrario el tiempo de traslado más largo (más de 20 minutos) aumenta a medida que disminuye su edad.

La duración más corta se incrementa entre los niños que son trasladados en moto, mientras que la más larga aumenta fundamentalmente entre los que son trasladados mediante el transporte escolar y en menor medida entre los que lo hacen a través del transporte público.



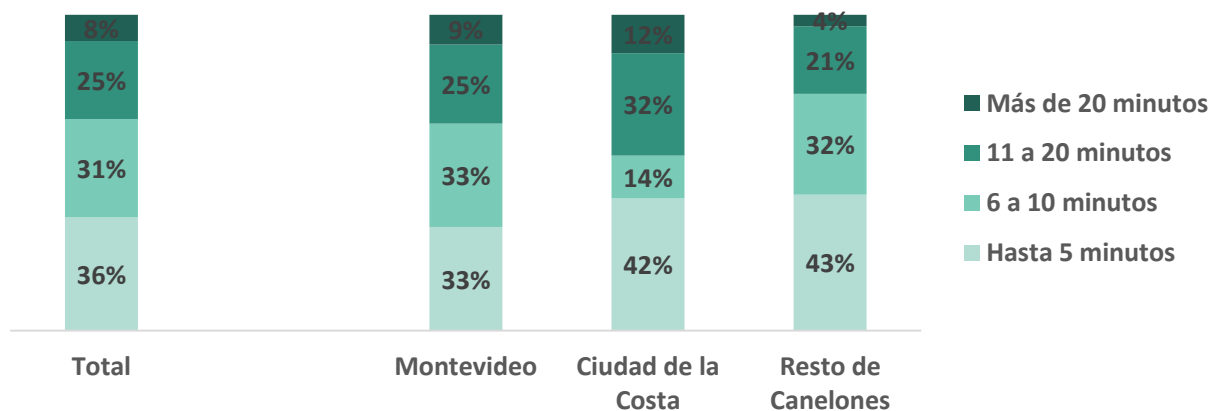
Gráfico 4.13



Se detecta que la duración más corta se incrementa levemente cuando el entrevistado es hombre, mientras que por el contrario se incrementa la duración mayor cuando el entrevistado es mujer. A su vez, aumenta la duración de 6 a 10 minutos cuando el entrevistado tiene entre 35 y 44 años, mientras que por otro lado aumentan las duraciones de 11 minutos en adelante tanto entre quienes tienen hasta 34 años como más de 45, a la vez que a medida que desciende la edad de los entrevistados aumenta la mayor duración del traslado de los niños hacia el centro educativo.

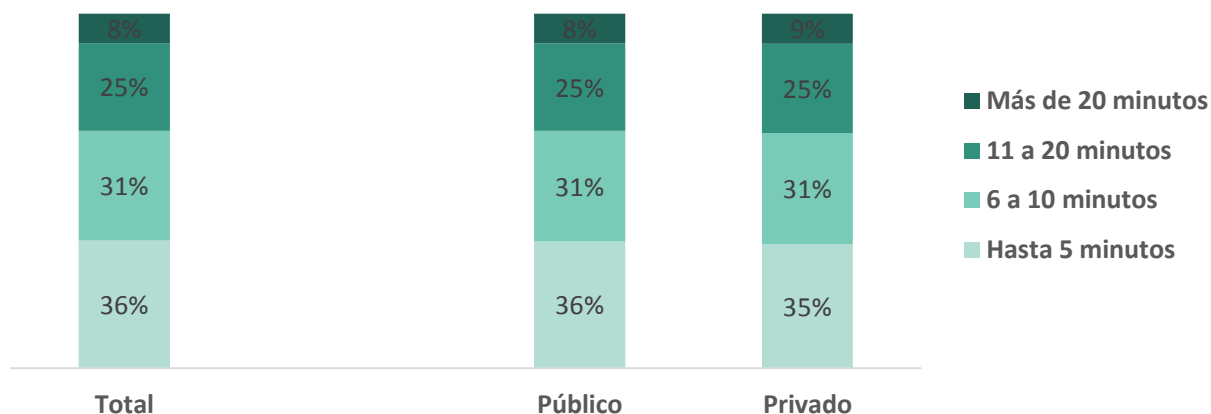
En cuanto al nivel educativo de los entrevistados, a medida que este aumenta se incrementa la menor duración del traslado, mientras que por el contrario a medida que el mismo desciende aumenta la duración de 11 a 20 minutos.

Gráfico 4.14



Si bien la menor duración se incrementa tanto en Ciudad de la Costa como en el Resto de Canelones, también en Ciudad de la Costa se registra un aumento en la percepción de los traslados por encima de los 11 minutos.

Gráfico 4.15

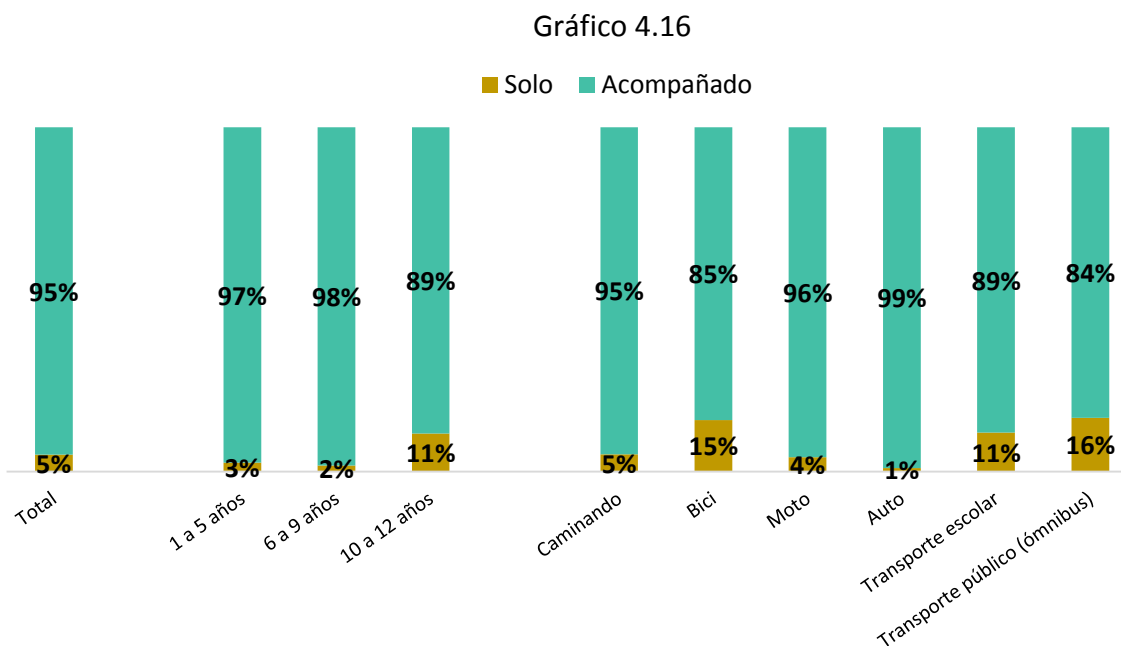


No se observan variaciones significativas en la duración del traslado de los niños al centro educativo según el tipo de transporte.



ACOMPANIAMIENTO DEL NIÑO HASTA EL CENTRO EDUCATIVO

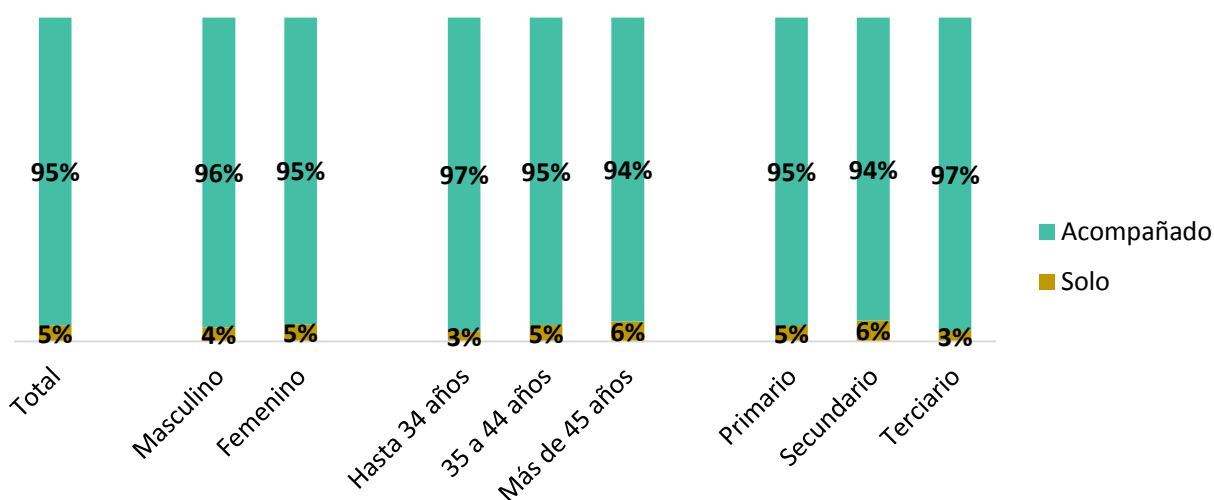
¿Va solo o acompañado? (N = 914 niños)



La gran mayoría de los niños concurren acompañados al centro educativo, aumentando el número de los que lo hacen solos entre los de 10 a 12 años, entre los que lo hacen en bicicleta, así como entre los que concurren a través del transporte escolar o el público.

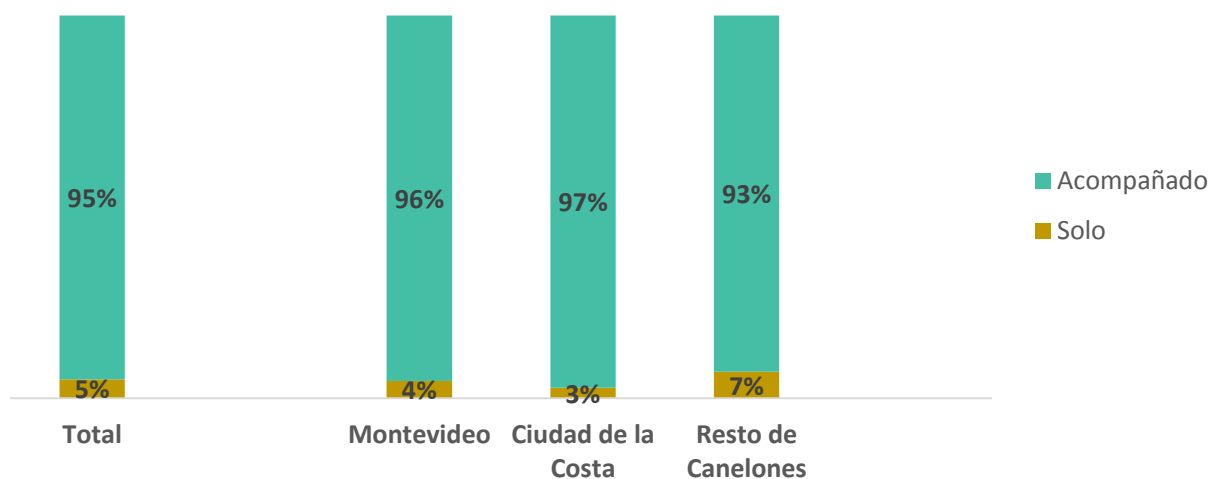


Gráfico 4.17



No se observan variaciones significativas según el sexo de los entrevistados, mientras que en cuanto a la edad de los mismos se detecta una leve tendencia hacia el aumento de que los niños concurren solos a medida que se incrementa la edad de los entrevistados, a la vez que también se incrementa levemente el que concurren solos entre los entrevistados con primario o secundario.

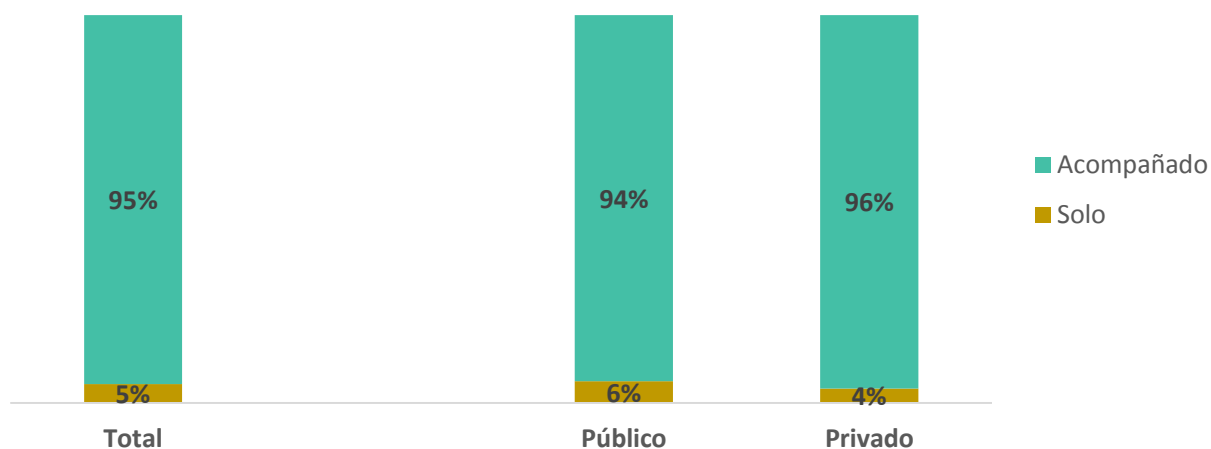
Gráfico 4.18



Los niños trasladándose solos hacia el centro educativo se incrementan en el Resto de Canelones.



Gráfico 4.19

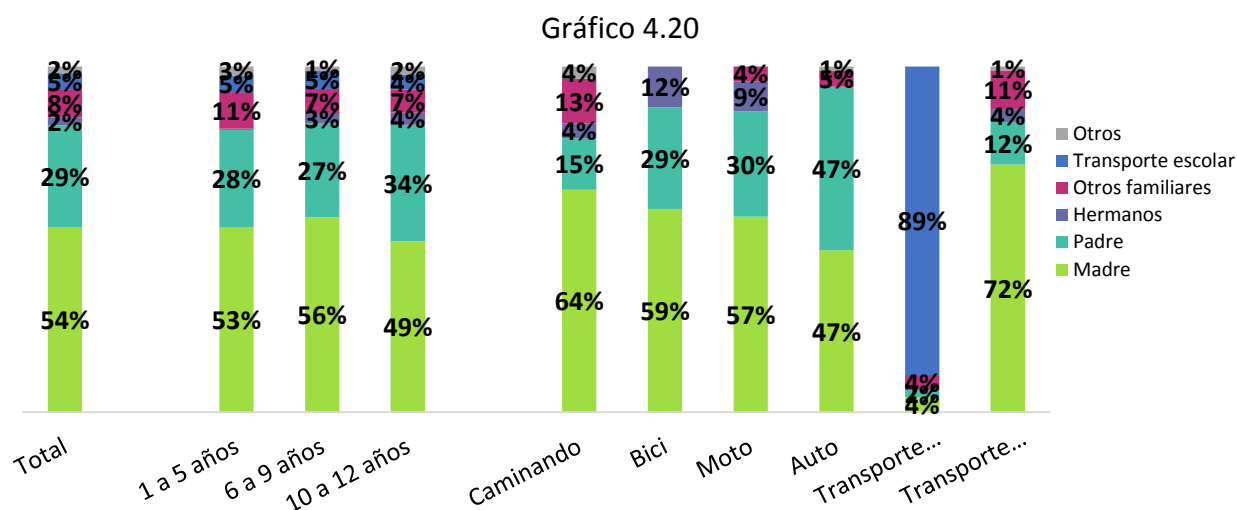


Se observa una tenue mayor presencia de niños yendo solos entre los que concurren al sistema público.



ACOMPañANTE DEL NIÑO/A HASTA EL CENTRO EDUCATIVO

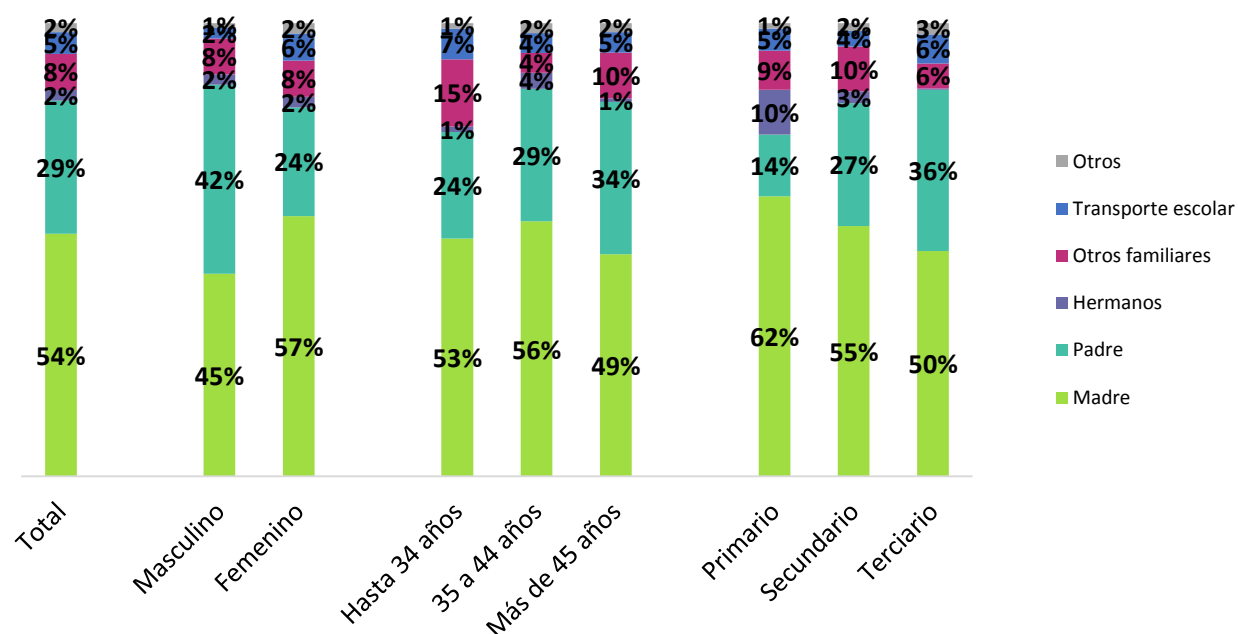
¿Quién es la persona que lleva con más frecuencia a... a la escuela? (N = 914 niños)



Claramente aparece la madre como el principal acompañante de los niños, seguido por el padre. En el caso de la madre es aún mayor su prevalencia entre los niños menores de 10 años, que concurren caminando, en bicicleta, en moto, así como a través del transporte público. En el caso del padre aumenta su participación entre los niños de 10 a 12 años y fuertemente cuando el niño es trasladado en auto, registrando en este caso una magnitud similar a la de la madre.



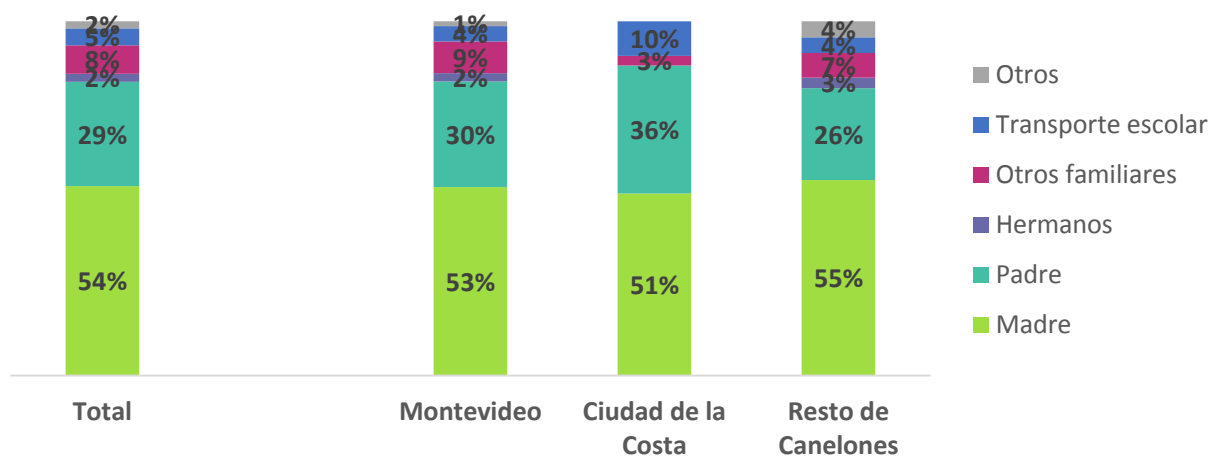
Gráfico 4.21



La prevalencia de la madre se incrementa cuando el entrevistado es mujer, entre los entrevistados de menos de 45 años, y a medida que disminuye el nivel educativo de los mismos. La prevalencia del padre se da cuando el entrevistado es hombre, entre los entrevistados de 45 años y más de edad, así como a medida que aumenta su nivel educativo. Cabe señalar a su vez el aumento de otros familiares cuando el entrevistado tiene hasta 34 años, así como el incremento de los hermanos entre los entrevistados que poseen solamente primario.

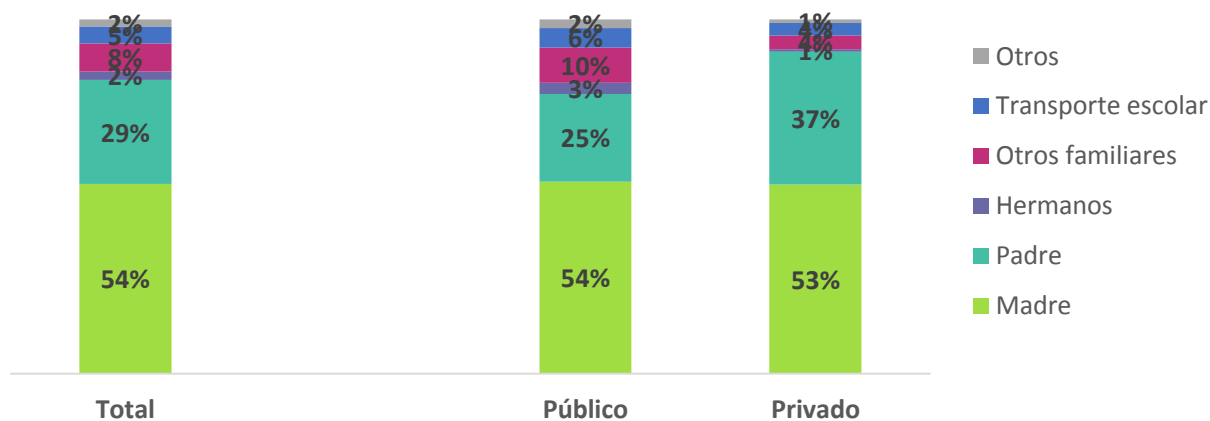


Gráfico 4.22



El peso de la madre es levemente mayor en el Resto de Canelones, el del padre se incrementa en Ciudad de la Costa donde también aumenta el del transporte escolar, mientras que tanto en Montevideo como en el Resto de Canelones se incrementa el acompañamiento de otros familiares.

Gráfico 4.23



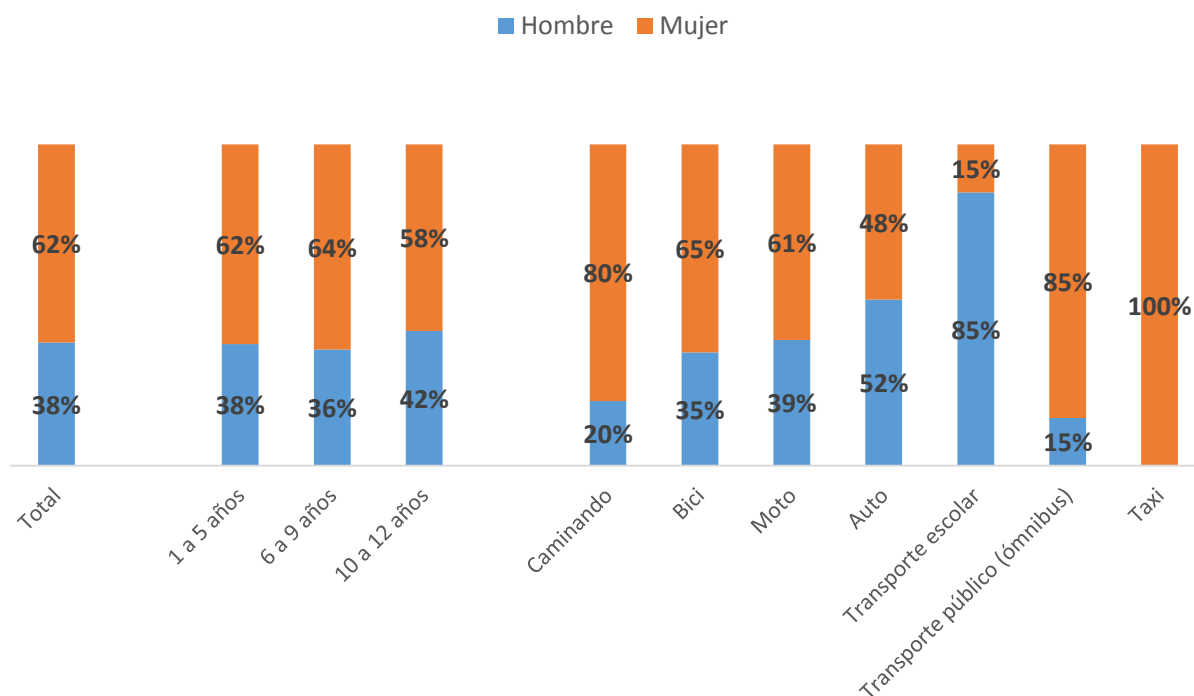
La prevalencia de la madre no presenta variaciones según el tipo de centro de estudio, pero sí en el caso del padre, que se incrementa entre los niños que concurren a centros privados, a la vez que destaca el incremento de otros familiares cuando los niños concurren a la enseñanza pública.



SEXO DEL ACOMPAÑANTE DEL NIÑO/A HASTA EL CENTRO EDUCATIVO

¿Quién es la persona que lleva con más frecuencia a... a la escuela? (N = 914 niños)

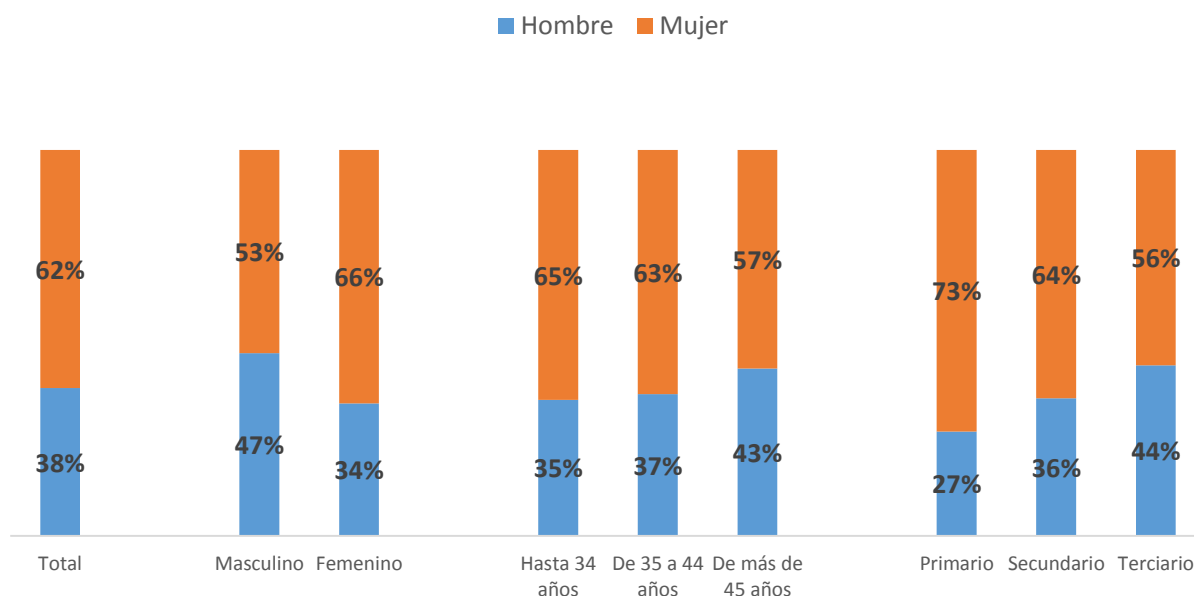
Gráfico 4.24



El peso de un acompañante femenino es mayor aún entre los niños menores de 10 años, aumentando notoriamente cuando concurren caminando, así como cuando lo hacen a través del transporte público o en taxi. En el caso del acompañante masculino, aumenta su participación entre los niños de 10 a 12 años, fuertemente cuando el traslado es a través del transporte escolar, y llegando a superar al femenino cuando el niño es trasladado en auto.

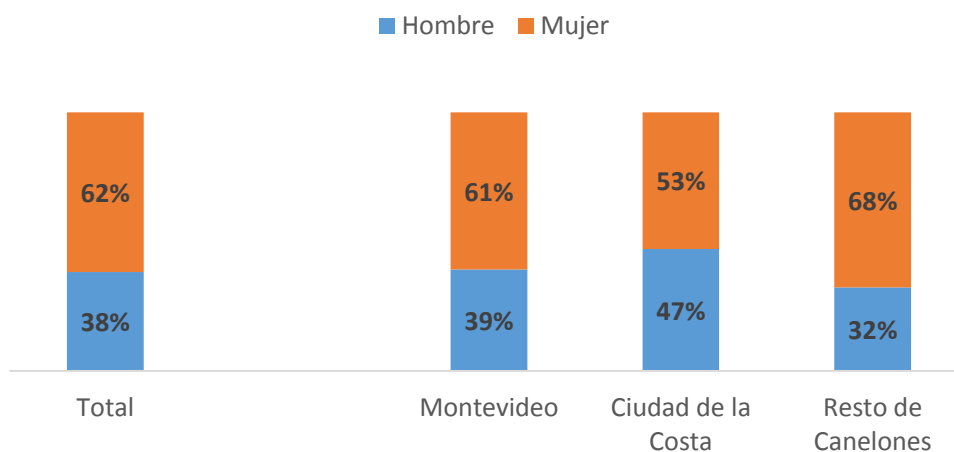


Gráfico 4.25



La prevalencia del acompañante femenino aumenta cuando el entrevistado es mujer, a medida que desciende la edad de los entrevistados, así como a medida que desciende su nivel educativo. La prevalencia del acompañante masculino ocurre en mayor medida cuando el entrevistado es hombre, a medida que aumenta la edad de los entrevistados, así como a medida que aumenta su nivel educativo.

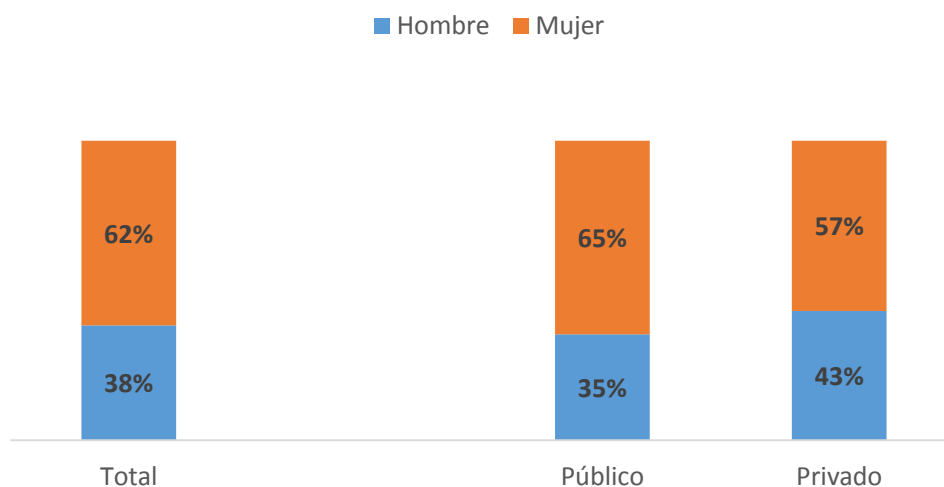
Gráfico 4.26



El peso del acompañante femenino es mayor en el Resto de Canelones, mientras que el del masculino se incrementa en Ciudad de la Costa.



Gráfico 4.27



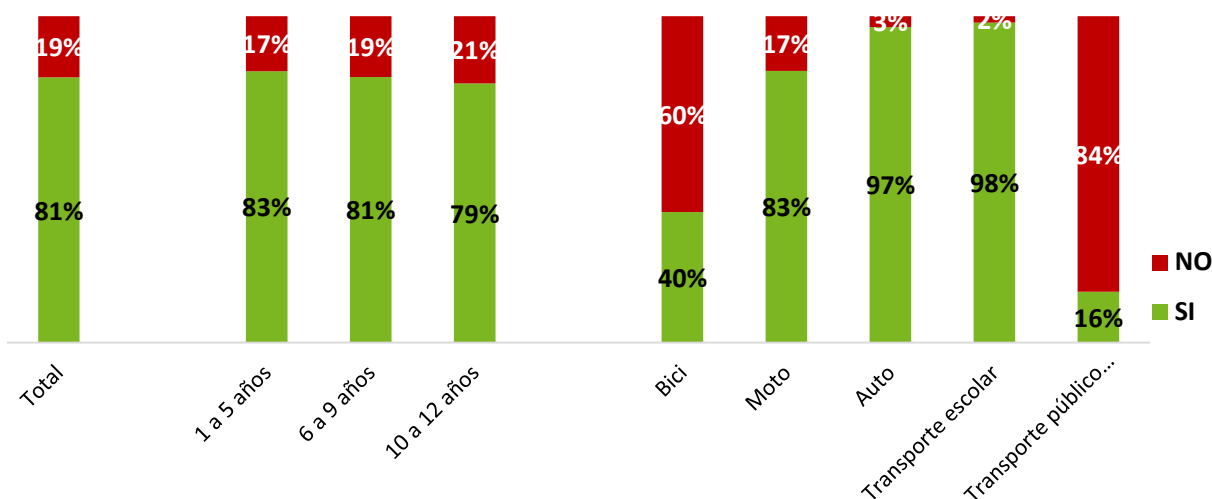
La prevalencia del acompañante femenino aumenta entre los niños que concurren al sistema público de enseñanza, mientras que en el caso del masculino se incrementa entre los que lo hacen en el privado.



UTILIZACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD ENTRE QUIENES USAN TRANSPORTE

¿Utiliza medidas de seguridad? (N = 594 niños, los cuales NO se trasladan “CAMINANDO” hasta el centro educativo)

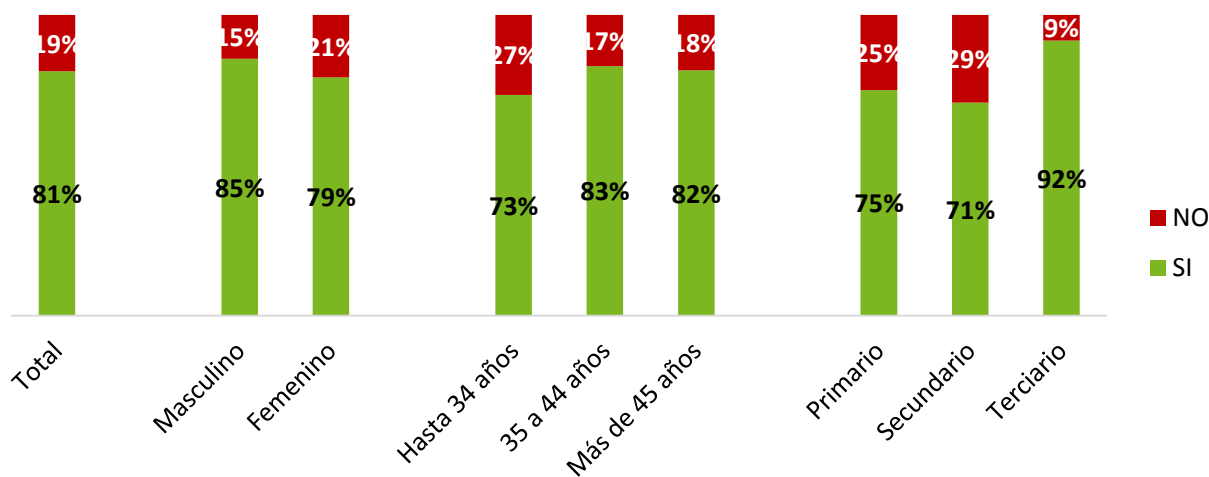
Gráfico 4.28



Ocho de cada diez niños que se trasladan a través de algún medio de transporte lo harían portando alguna medida de seguridad, lo que se incrementa a medida que desciende su edad, siendo prácticamente universal su uso cuando el traslado es en auto o en transporte escolar, siendo ampliamente mayoritario en moto, descendiendo fuertemente cuando es en bici y más aún cuando se utiliza el transporte público.

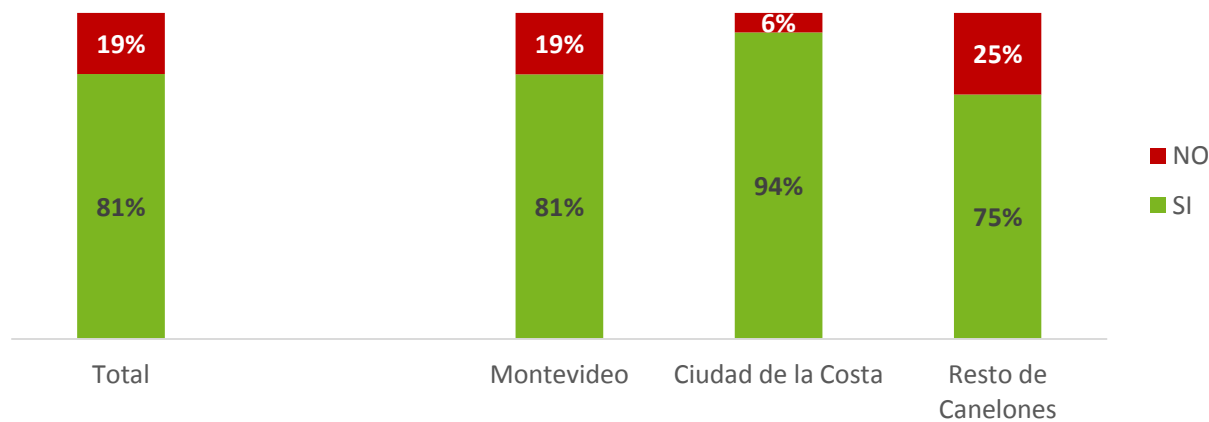


Gráfico 4.29



La declaración de utilización de medidas de seguridad en los niños trasladados hacia el centro educativo aumenta cuando el entrevistado es hombre, se incrementa cuando el mismo tiene 35 años o más de edad, y claramente cuando el entrevistado cuenta con nivel terciario. Resulta un alerta el incremento de la no utilización entre los entrevistados más jóvenes y con nivel educativo primario y sobre todo secundario.

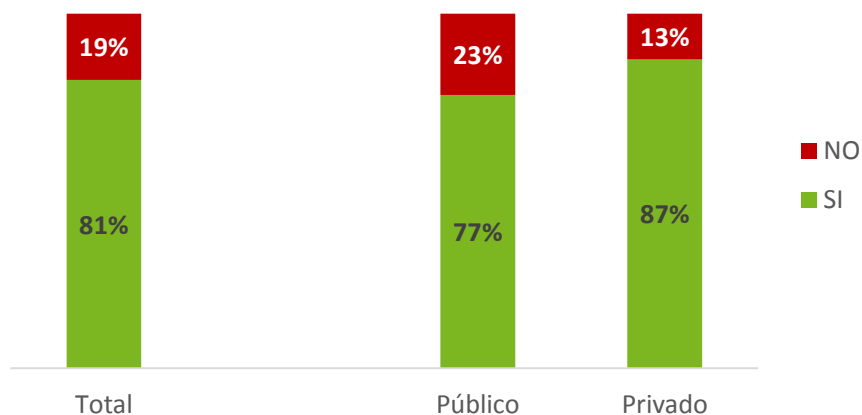
Gráfico 4.30



Las medidas de seguridad en los niños se implementarían en mayor medida en Ciudad de la Costa, y el alerta por el incremento de la no utilización se detecta en el Resto de Canelones.



Gráfico 4.31



Se observa una percepción de mayor uso de medidas de seguridad en los niños que concurren a centros de estudio privados, detectándose un alerta entre los que lo hacen en el sistema público.



MEDIDAS DE SEGURIDAD UTILIZADAS ENTRE QUIENES USAN TRANSPORTE

¿Qué medidas utiliza? (N = 483 niños, los cuales NO se trasladan “CAMINANDO” hasta el centro educativo y SÍ utilizan medidas de seguridad)

Cuadro 4.2

	TOTAL	EDAD			MEDIO DE TRANSPORTE				
		1 a 5 años	6 a 9 años	10 a 12 años	Bici	Moto	Auto	Transporte escolar	Transporte público (ómnibus)
SRI	57 %	83 %	64 %	24 %	75 %		67 %	23 %	7 %
Cinturón de seguridad	49 %	24 %	51 %	70 %	50 %		49 %	81 %	7 %
Casco	6 %	6 %	5 %	6 %	50 %	100 %	0 %	2 %	13 %
Chaleco	4 %	3 %	2 %	6 %		40 %	2 %	2 %	7 %
Material reflectivo	2 %	1 %	2 %	4 %		5 %	2 %	6 %	
Va siempre acompañado	1 %		1 %	2 %					27 %
Va siempre en el asiento trasero	1 %		1 %	2 %			1 %		7 %
Usa paradas de ómnibus	1 %		1 %	1 %				4 %	7 %
Otros	4 %	1 %	3 %	8 %			2 %	4 %	67 %
NS/NC	0 %		1 %						7 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

De las medidas de seguridad utilizadas (declaradas) destacan el SRI y el cinturón de seguridad, seguido luego a distancia por el casco y el chaleco. El SRI se utiliza a medida que disminuye la edad de los niños, mientras que el uso del cinturón de seguridad se incrementa a medida que aumenta la edad de los niños. El SRI presenta un mayor uso entre los niños que son trasladados en bicicleta y en auto, aunque de todas formas se detecta un alerta en el margen de mejora en ambos medios de transporte y en particular en los trasladados en auto. Siguiendo con el SRI, desciende fuertemente su uso entre los niños que se trasladan mediante el transporte escolar, siendo mínimo entre los que lo hacen a través del transporte público. El cinturón de seguridad presenta su mayor uso entre los niños que concurren a través del transporte escolar, y también en este caso resulta mínimo entre los que lo hacen mediante el transporte público. Destaca que existiría universalidad en el uso del casco por parte de los niños que concurren a su centro de estudio en moto.



Cuadro 4.3

	TOTAL	SEXO	
		Masculino	Femenino
SRI	57 %	64 %	54 %
Cinturón de seguridad	49 %	46 %	51 %
Casco	6 %	4 %	7 %
Chaleco	4 %	3 %	4 %
Material reflectivo	2 %	1 %	3 %
Va siempre acompañado	1 %		2 %
Va siempre en el asiento trasero	1 %	2 %	
Usa paradas de ómnibus	1 %		1 %
Otros	4 %	3 %	5 %
NS/NC	0 %	1 %	
Total	100 %	100 %	100 %

El uso del SRI se da en mayor medida cuando el entrevistado es hombre, mientras que el cinturón de seguridad se incrementa cuando el entrevistado es mujer, al igual que en el caso del casco.

Cuadro 4.4

	TOTAL	EDAD		
		Hasta 34 años	35 a 44 años	Más de 45 años
SRI	57 %	60 %	64 %	44 %
Cinturón de seguridad	49 %	31 %	44 %	67 %
Casco	6 %	17 %	5 %	3 %
Chaleco	4 %	5 %	3 %	5 %
Material reflectivo	2 %	5 %	2 %	2 %
Va siempre acompañado	1 %	3 %	1 %	
Va siempre en el asiento trasero	1 %			3 %
Usa paradas de ómnibus	1 %			1 %
Otros	4 %	3 %	3 %	7 %
NS/NC	0 %			
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

El uso del SRI se da en mayor medida cuando el entrevistado tiene menos de 45 años de edad, mientras que el cinturón de seguridad se incrementa claramente cuando tiene más de 45 años. El uso del casco aumenta fuertemente entre los entrevistados de hasta 34 años.



Cuadro 4.5

	TOTAL	NIVEL EDUCATIVO		
		Primario	Secundario	Terciario
SRI	57 %	7 %	61 %	60 %
Cinturón de seguridad	49 %	56 %	41 %	54 %
Casco	6 %	26 %	9 %	2 %
Chaleco	4 %	15 %	4 %	2 %
Material reflectivo	2 %		2 %	3 %
Va siempre acompañado	1 %		2 %	
Va siempre en el asiento trasero	1 %		1 %	2 %
Usa paradas de ómnibus	1 %	4 %		1 %
Otros	4 %	15 %	4 %	3 %
NS/NC	0 %		1 %	
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

El uso del SRI resulta crítico cuando el entrevistado tiene nivel primario, el uso del SRI aumenta en los extremos del nivel educativo y desciende entre quienes poseen secundario, mientras que el uso del casco y del chaleco aumenta fuertemente entre quienes tienen primario.

Cuadro 4.6

	TOTAL	ÁREA		
		Montevideo	Ciudad de la costa	Resto de Canelones
SRI	57 %	61 %	56 %	46 %
Cinturón de seguridad	49 %	49 %	52 %	46 %
Casco	6 %	2 %	6 %	19 %
Chaleco	4 %	2 %	2 %	9 %
Material reflectivo	2 %	3 %		
Va siempre acompañado	1 %	1 %	3 %	
Va siempre en el asiento trasero	1 %	1 %		2 %
Usa paradas de ómnibus	1 %	1 %		
Otros	2 %	2 %	3 %	
NS/NC	0 %			1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

El uso del SRI se observa en mayor medida en Montevideo, mientras que el cinturón de seguridad se incrementa levemente en Ciudad de la Costa, y en ambos casos el Resto de Canelones presenta los menores guarismos. Por el contrario, el Resto de Canelones presenta el mayor uso tanto del casco como del chaleco.



Cuadro 4.7

	TOTAL	Centro de Estudio	
		Público	Privado
SRI	57 %	49 %	67 %
Cinturón de seguridad	49 %	48 %	50 %
Casco	6 %	9 %	2 %
Chaleco	4 %	5 %	1 %
Material reflectivo	2 %	3 %	1 %
Va siempre acompañado	1 %	1 %	1 %
Va siempre en el asiento trasero	1 %	2 %	0,5 %
Usa paradas de ómnibus	1 %	0,4 %	1 %
Otros	4 %	2 %	1 %
NS/NC	0 %		0,5 %
Total	100 %	100 %	100 %

Se aprecia un mayor uso del SRI cuando el niño concurre a un centro de educación privado, sin observarse diferencias significativas en el caso del cinturón de seguridad, mientras que tanto el casco como el chaleco presentan un mayor uso cuando el niño concurre a un centro de educación público.



MOTIVOS DE LA NO UTILIZACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD ENTRE QUIENES USAN TRANSPORTE

¿Por qué motivo no las utiliza? (N = 111 niños, los cuales NO se trasladan “CAMINANDO” hasta el centro educativo y NO utilizan medidas de seguridad)

Cuadro 4.8

	TOTAL	EDAD			MEDIO DE TRANSPORTE			
		1 a 5 años	6 a 9 años	10 a 12 años	Bici	Moto	Auto	Transporte público (ómnibus)
Va en ómnibus	57 %	60 %	52 %	60 %				75 %
No es necesario	17 %	16 %	15 %	20 %	36 %		27 %	14 %
Es muy cerca	11 %	4 %	15 %	11 %	27 %	100 %	45 %	
No tiene medidas de seguridad	9 %	8 %	9 %	11 %	36 %		9 %	6 %
Desconoce medidas de seguridad	3 %	8 %		3 %	9 %			3 %
Por el tiempo que lleva prepararlos	2 %	4 %	2 %				18 %	
NS/NC	5 %	8 %	7 %		9 %			5 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

En primer lugar destaca claramente el argumento de que el traslado se realiza a través del transporte público. Posteriormente se detecta el alerta de que ello “no es necesario”, lo cual se incrementa entre los niños de 10 a 12 años y resulta crítico entre los que lo hacen en bicicleta, así como en auto. Otro alerta detectado es el que atañe al argumento de la no utilización por la “cercanía” y que se incrementa ya entre los niños de 6 a 9 años, al tiempo que resulta crítico en el caso de los que son trasladados en moto. En cuarto lugar aparece el motivo de la carencia de medidas de seguridad.



Cuadro 4.9

	TOTAL	SEXO	
		Masculino	Femenino
Va en ómnibus	57 %	50 %	59 %
No es necesario	17 %	18 %	17 %
Es muy cerca	11 %	11 %	12 %
No tiene medidas de seguridad	9 %	14 %	8 %
Desconoce medidas de seguridad	3 %	4 %	3 %
Por el tiempo que lleva prepararlos	2 %		3 %
NS/NC	5 %	7 %	4 %
Total	100 %	100 %	100 %

El argumento del “va en ómnibus” se incrementa cuando el entrevistado es mujer; el de que “no es necesario” no presenta variaciones significativas según el sexo del mismo al igual que el de “es muy cerca”; mientras que el de “no tiene medidas de seguridad” aumenta cuando es hombre.

Cuadro 4.10

	TOTAL	EDAD		
		Hasta 34 años	35 a 44 años	Más de 45 años
Va en ómnibus	57 %	63 %	54 %	58 %
No es necesario	17 %	16 %	19 %	15 %
Es muy cerca	11 %	11 %	13 %	9 %
No tiene medidas de seguridad	9 %	11 %	7 %	12 %
Desconoce medidas de seguridad	3 %		4 %	3 %
Por el tiempo que lleva prepararlos	2 %		4 %	
NS/NC	5 %		6 %	6 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

El “va en ómnibus” aumenta entre los entrevistados más jóvenes; la percepción de que “no es necesario” se incrementa entre los de 35 a 44 años de la misma forma que la de que “es muy cerca”; mientras que el argumento de que “no tiene medidas...” aumenta en los extremos de edad de los entrevistados.



Cuadro 4.11

	TOTAL	NIVEL EDUCATIVO		
		Primario	Secundario	Terciario
Va en ómnibus	57 %	33 %	59 %	57 %
No es necesario	17 %		22 %	9 %
Es muy cerca	11 %	22 %	5 %	26 %
No tiene medidas de seguridad	9 %		12 %	4 %
Desconoce medidas de seguridad	3 %		4 %	
Por el tiempo que lleva prepararlos	2 %			9 %
NS/NC	5 %	44 %		4 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

El “va en ómnibus” es argumento de quienes poseen nivel secundario o terciario; la percepción de que “no es necesario” es crítica entre los de secundario; el “es muy cerca” es crítico en ambos extremos del nivel educativo; y el que “no tiene medidas...” también aumenta entre los de secundario.

Cuadro 4.12

	TOTAL	ÁREA		
		Montevideo	Ciudad de la costa	Resto de Canelones
Va en ómnibus	57 %	68 %		37 %
No es necesario	17 %	11 %	25 %	30 %
Es muy cerca	11 %	8 %	50 %	13 %
No tiene medidas de seguridad	9 %	7 %	50 %	10 %
Desconoce medidas de seguridad	3 %	3 %		3 %
Por el tiempo que lleva prepararlos	2 %	3 %		
NS/NC	5 %	3 %		10 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

El motivo del “va en ómnibus” resulta fuerte en Montevideo, el de que “no es necesario” resulta crítico tanto en Ciudad de la Costa como en el Resto de Canelones, el de “es muy cerca” también resulta crítico en Ciudad de la Costa tanto como el de que “no tiene medidas de seguridad”.



Cuadro 4.13

	TOTAL	Centro de Estudio	
		Público	Privado
Va en ómnibus	57 %	57 %	55 %
No es necesario	17 %	16 %	19 %
Es muy cerca	11 %	9 %	16 %
No tiene medidas de seguridad	9 %	11 %	6 %
Desconoce medidas de seguridad	3 %	3 %	3 %
Por el tiempo que lleva prepararlos	2 %		6 %
NS/NC	5 %	5 %	3 %
Total	100 %	100 %	100 %

No se observan diferencias significativas según el tipo de centro de estudio en relación con el “va en ómnibus”; el “no es necesario” aumenta levemente entre los que concurren a centros privados, pero ya en mayor medida en lo relativo a “es muy cerca”; mientras que entre los que concurren a centros públicos se incrementa el “no tiene medidas...”.

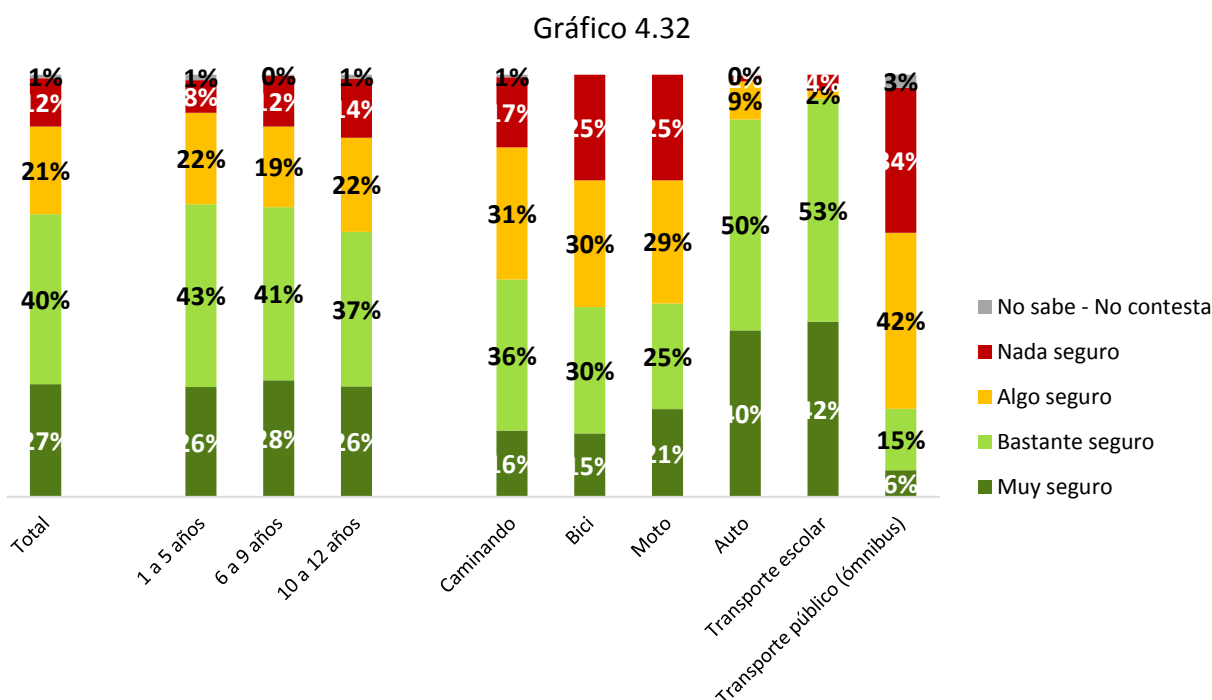


SEGURIDAD PERCIBIDA EN EL MEDIO DE TRANSPORTE

(SI NO FUE CAMINANDO) ¿Cómo percibe la seguridad del medio de transporte que utiliza regularmente?

(SI FUE CAMINANDO) Hablando únicamente del tránsito, ¿qué tan seguro cree usted que es ir...?

(N = 914 niños)

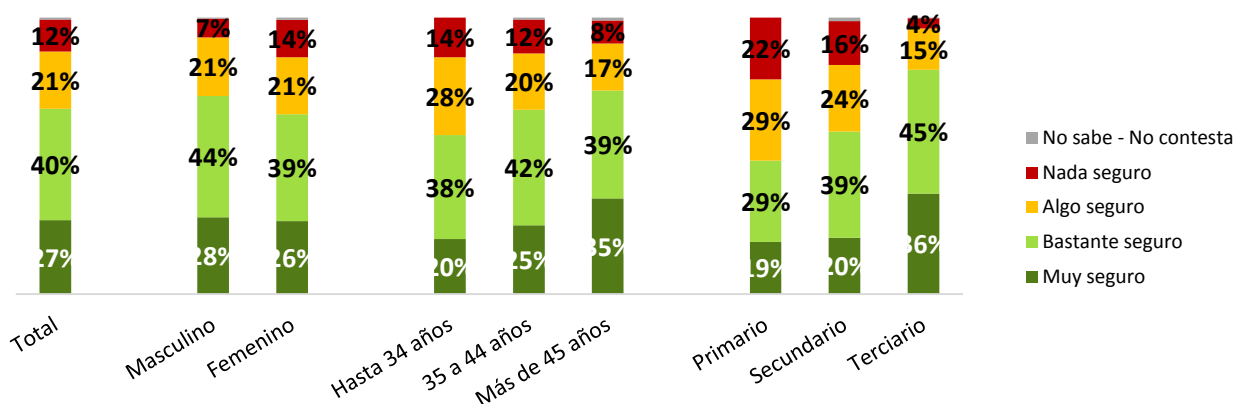


Dos de cada tres entrevistados consideran que es seguro (con distinto grado) el transporte de los niños hacia el centro de enseñanza, percepción que aumenta a medida que desciende la edad de los niños. A su vez, esa percepción de seguridad aumenta fuertemente cuando el medio de transporte utilizado para trasladarlos al centro educativo es el auto o el transporte escolar.

Por el contrario, la percepción de inseguridad aumenta cuando el medio utilizado es caminando, más aún cuando es la bicicleta o la moto, y claramente cuando es el transporte público.

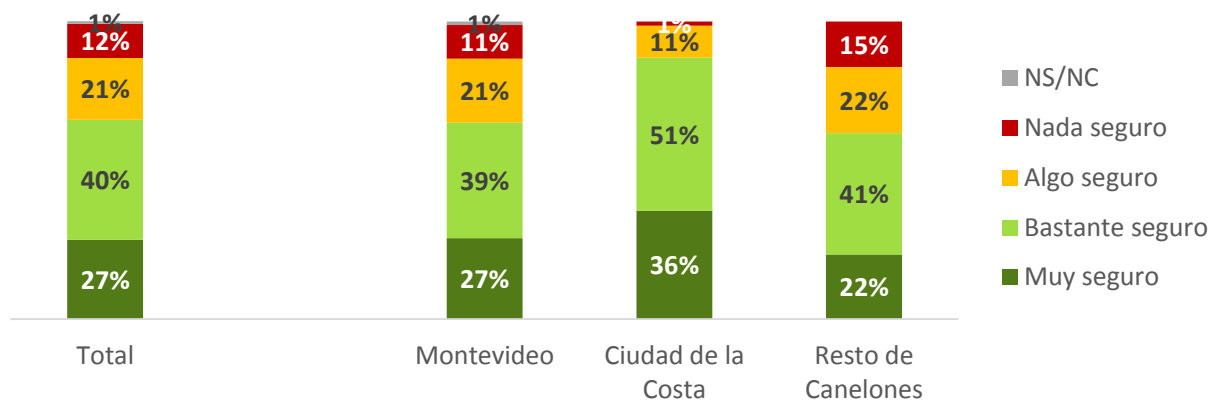


Gráfico 4.33



La percepción de seguridad es mayor cuando el entrevistado es hombre, se incrementa con la edad de los mismos, así como con su nivel educativo, destacándose por el contrario la magnitud de la inseguridad entre los entrevistados más jóvenes, así como entre los que poseen secundario o más aun primario.

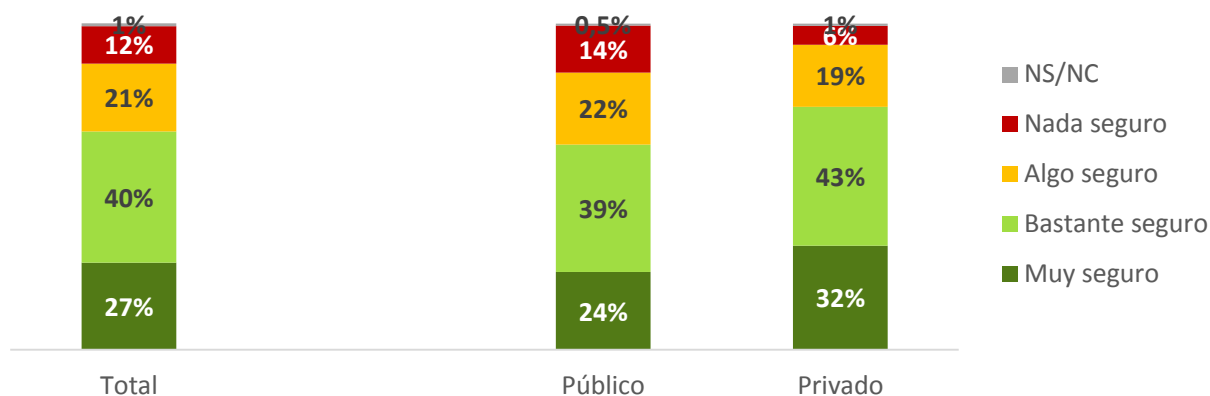
Gráfico 4.34



La percepción de seguridad es claramente mayor en Ciudad de la Costa, al tiempo que la de inseguridad se incrementa en el Resto de Canelones.



Gráfico 4.35

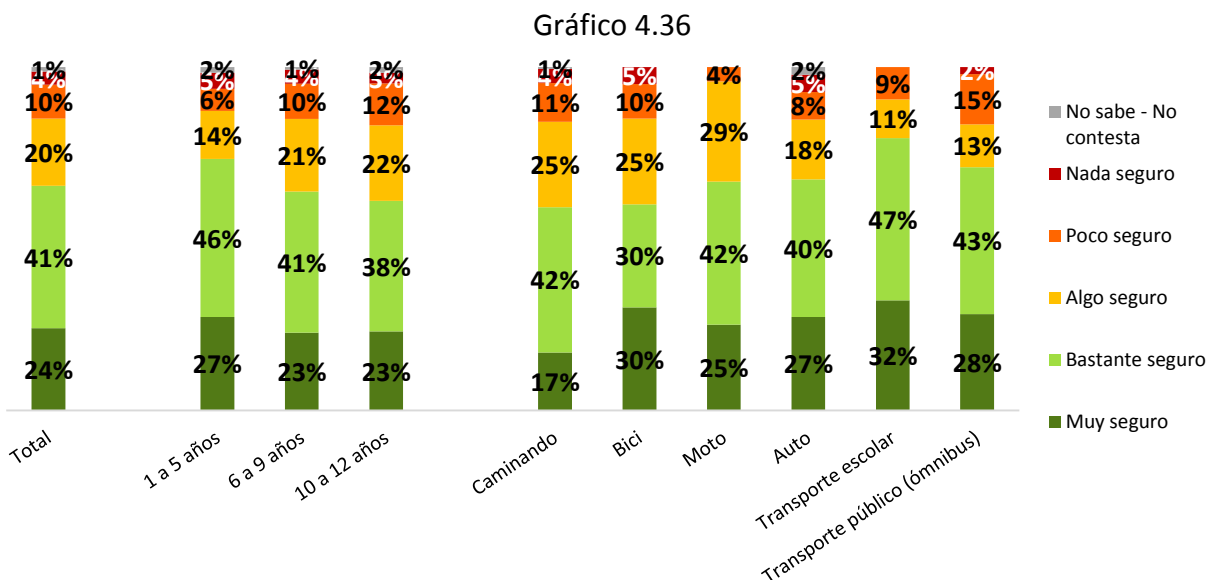


La percepción de seguridad es mayor cuando los niños concurren a centros de enseñanza privados, destacando, por el contrario, la magnitud de la opinión de ser “nada seguro” cuando acuden al sistema público de enseñanza.



SEGURIDAD PERCIBIDA EN EL ENTORNO ESCOLAR

¿Cómo percibe la seguridad del entorno del centro escolar al que concurre/n? (N = 914 niños)

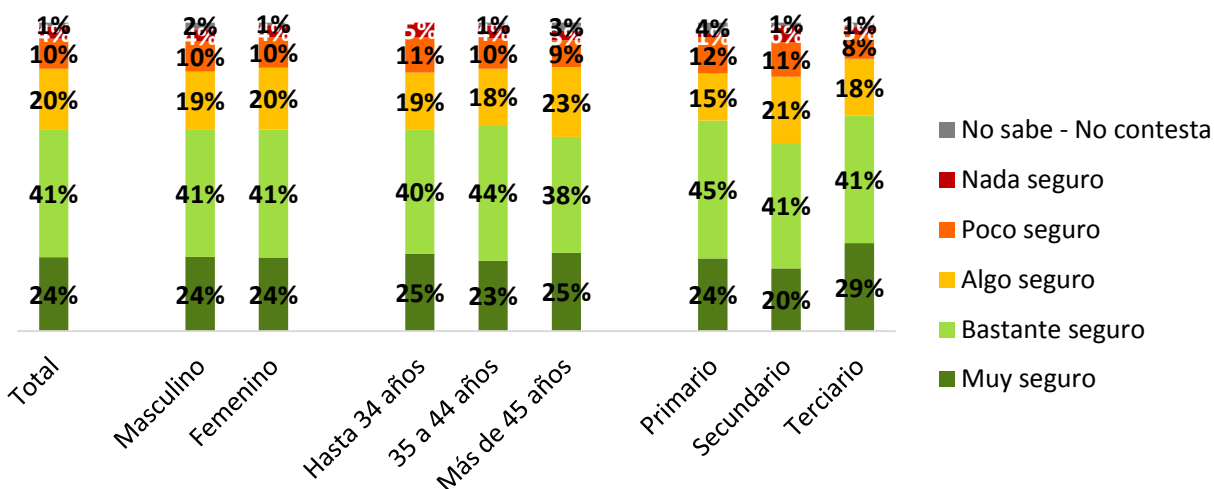


También dos de cada tres entrevistados consideran que es seguro (con distinto grado) el entorno escolar al que concurren los niños, opinión que también en este caso aumenta a medida que desciende la edad de los niños. A su vez, esa percepción de seguridad se incrementa cuando el medio de transporte utilizado para trasladarlos a ese centro educativo es el transporte escolar, el auto, la moto e incluso el transporte público.

Por el contrario, la percepción de inseguridad del entorno escolar aumenta cuando el medio utilizado para concurrir al centro educativo es caminando o en bicicleta.

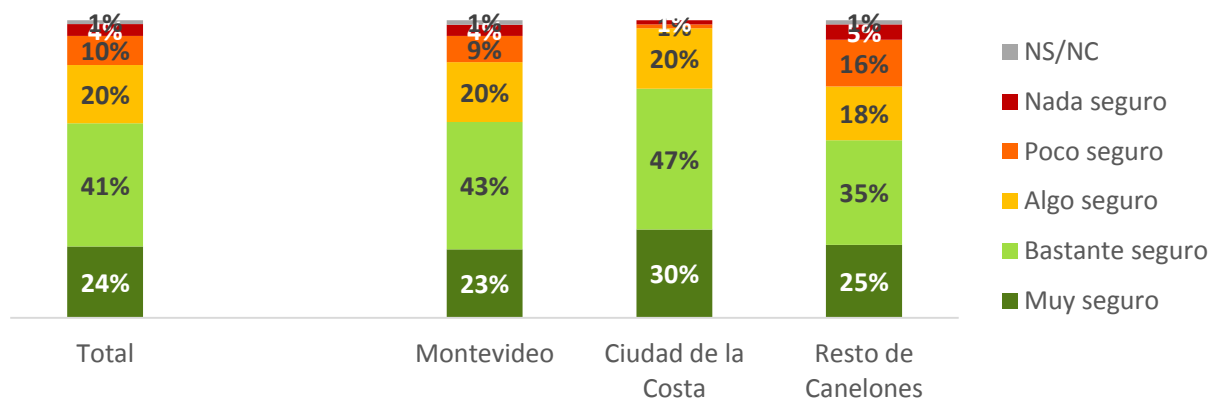


Gráfico 4.37



La percepción de seguridad no presenta variaciones tomando en cuenta el sexo de los entrevistados; aumenta levemente entre los entrevistados de 35 a 44 años de edad, así como en ambos extremos del nivel educativo, donde, por el contrario, la sensación de inseguridad del entorno (incluido el “algo seguro”) aumenta entre quienes poseen secundario.

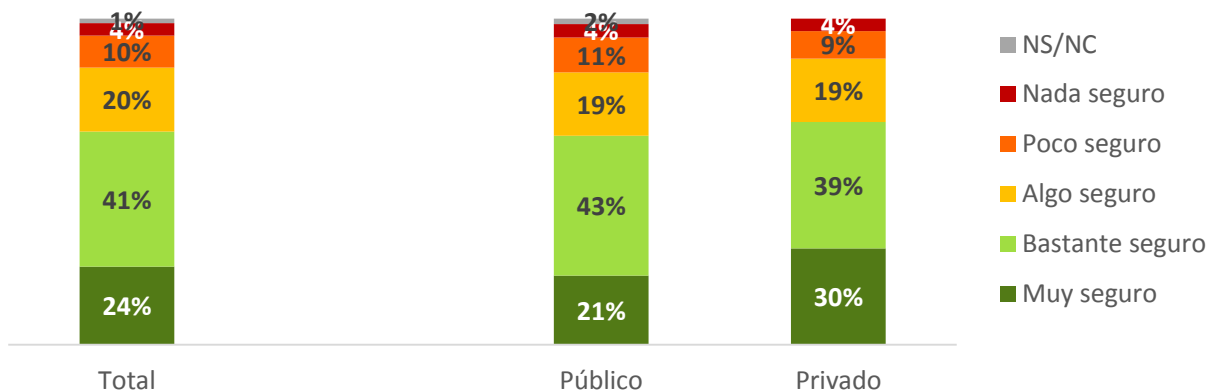
Gráfico 4.38



La percepción de seguridad es también en este caso mayor en Ciudad de la Costa, al tiempo que también se da que la de inseguridad se incrementa en el Resto de Canelones.



Gráfico 4.39



También en este caso la percepción de seguridad es mayor cuando los niños concurren a centros de enseñanza privados, siendo mayor la de inseguridad cuando lo hacen en la enseñanza pública.



5. Observacional de Eventos y Riesgos

5.a Resultados para Montevideo

ESTRUCTURA DE LA MUESTRA

Gráfico 5.1.1

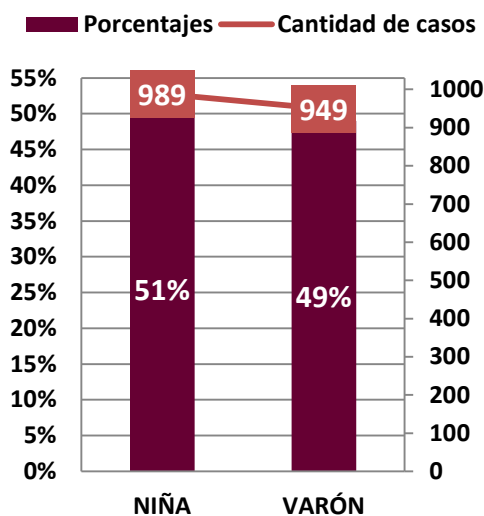


Gráfico 5.1.2

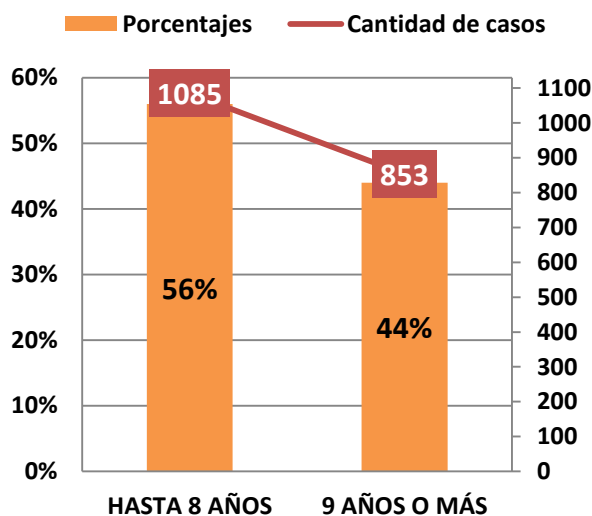


Gráfico 5.1.3

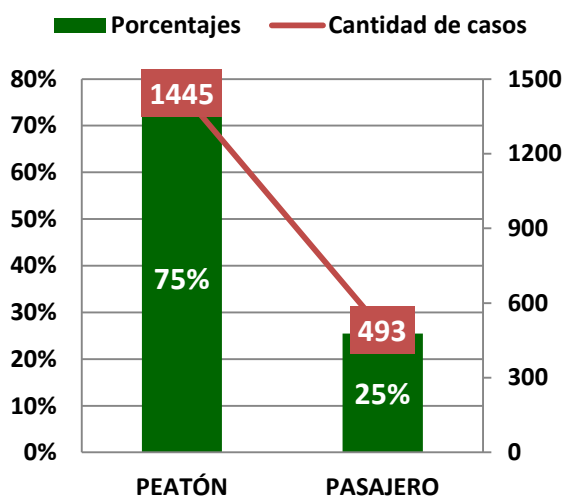


Gráfico 5.1.4

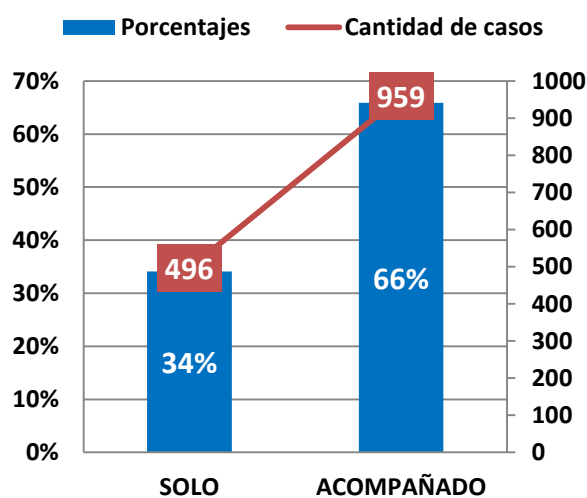


Gráfico 5.1.5

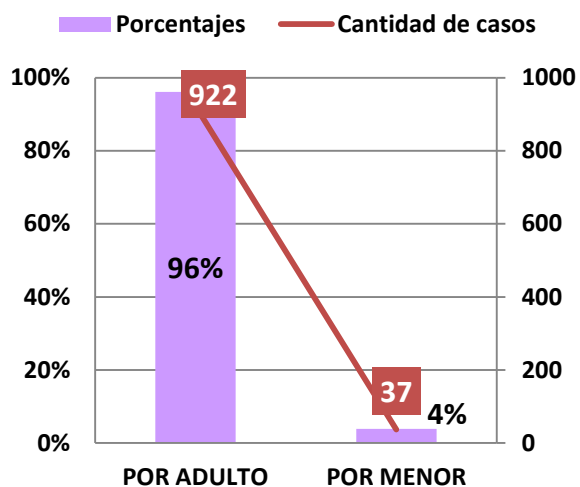


Gráfico 5.1.6

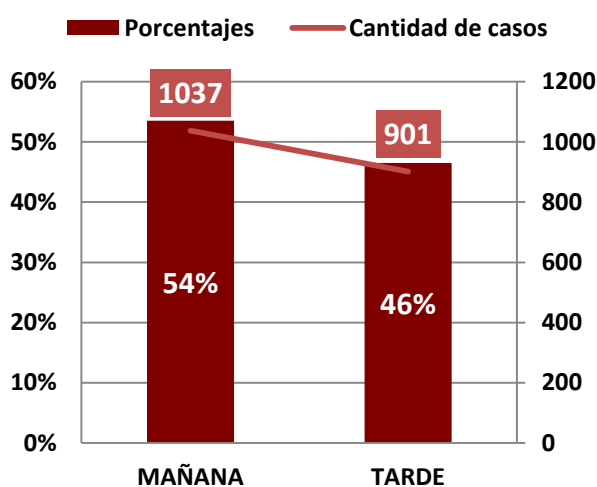
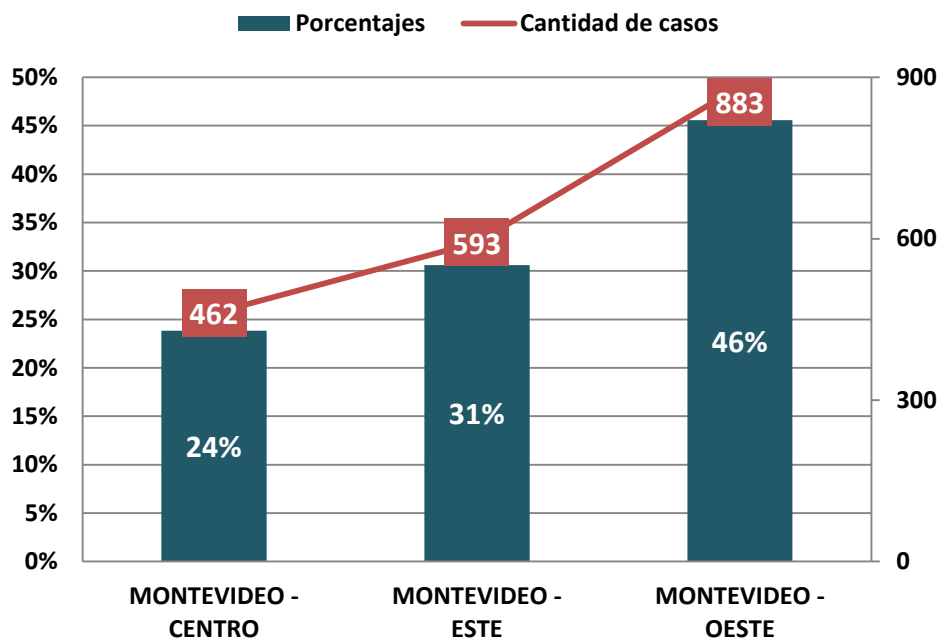


Gráfico 5.1.7



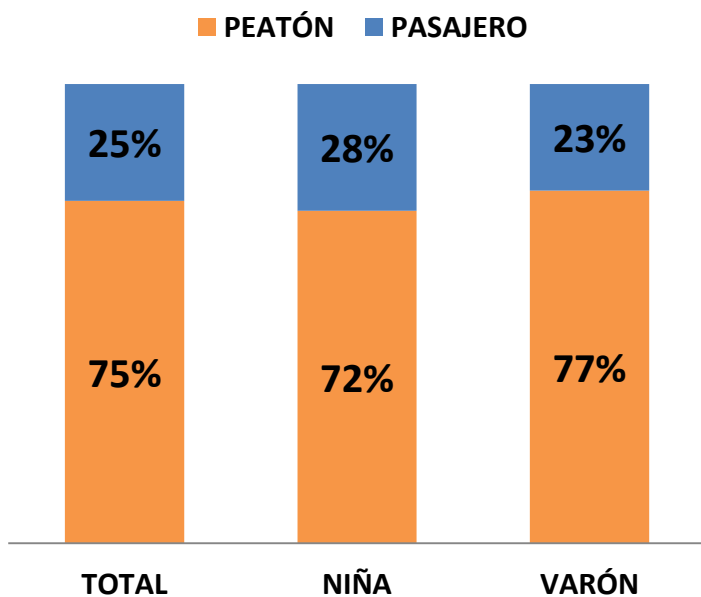
Se utilizó la categorización de la ANEP que subdivide a los centros de enseñanza de Montevideo en las zonas Centro, Este y Oeste.



NIÑOS OBSERVADOS

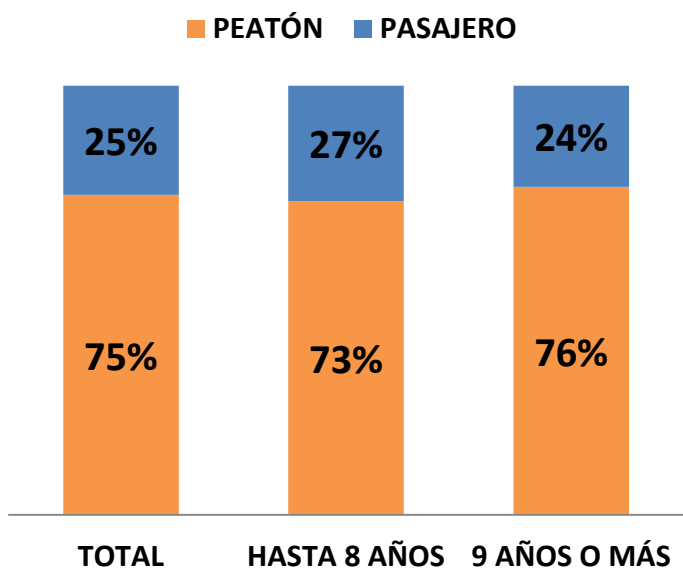
(N = 1.938 niños)

Gráfico 5.1.8



3 de cada 4 niños observados transitaban como peatones, siendo mayor su proporción entre los varones.

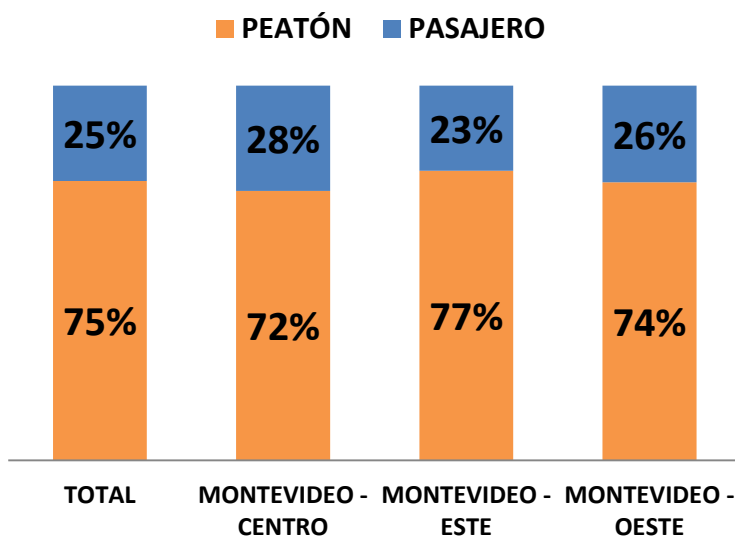
Gráfico 5.1.9



Se observa una leve mayor proporción de niños peatones entre los que tienen 9 o más años de edad.

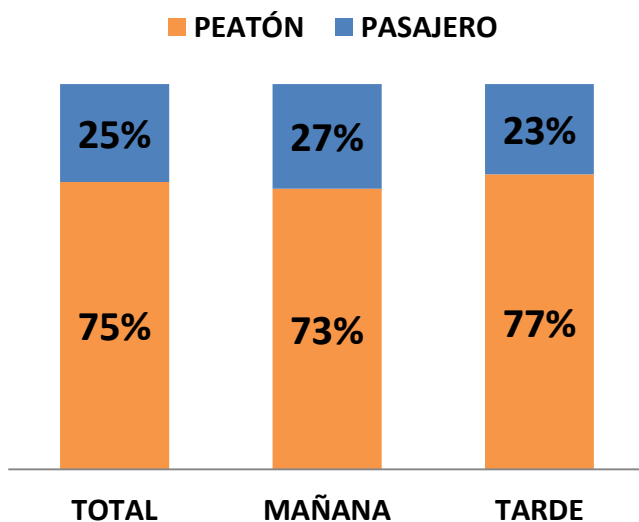


Gráfico 5.1.10



La zona Este de Montevideo es la que presenta la mayor proporción de niños peatones.

Gráfico 5.1.11



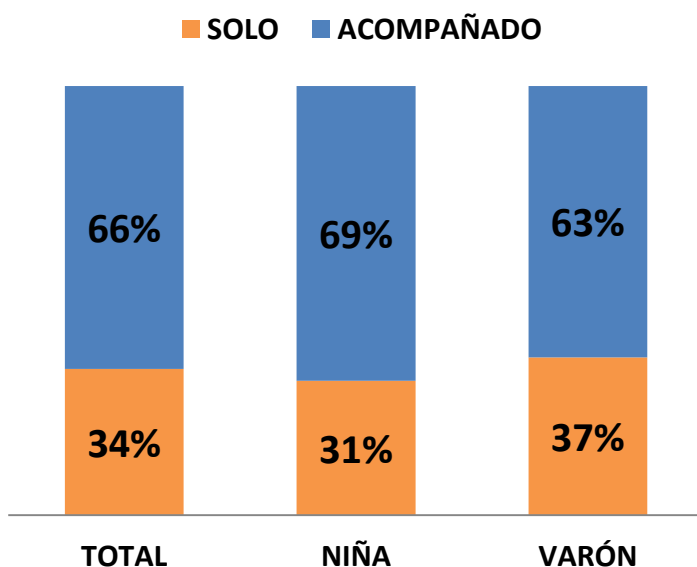
Los niños peatones se observaron en mayor medida en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS

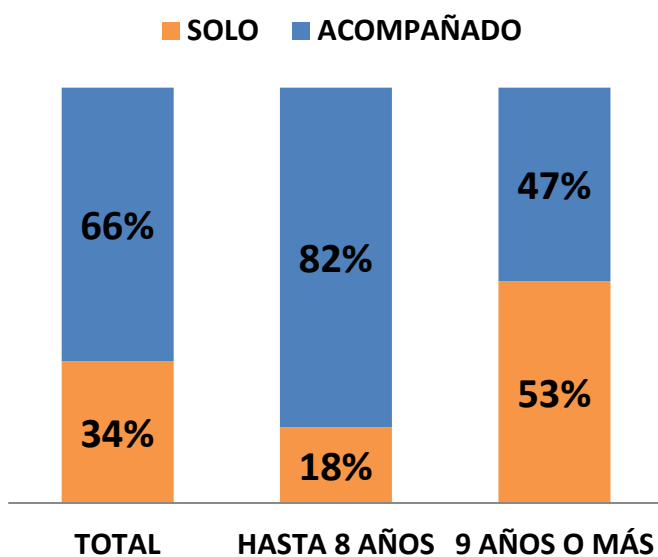
(N = 1.455 niños)

Gráfico 5.1.12



De los niños peatones, 1 de cada 3 transita solo, en mayor medida entre los varones.

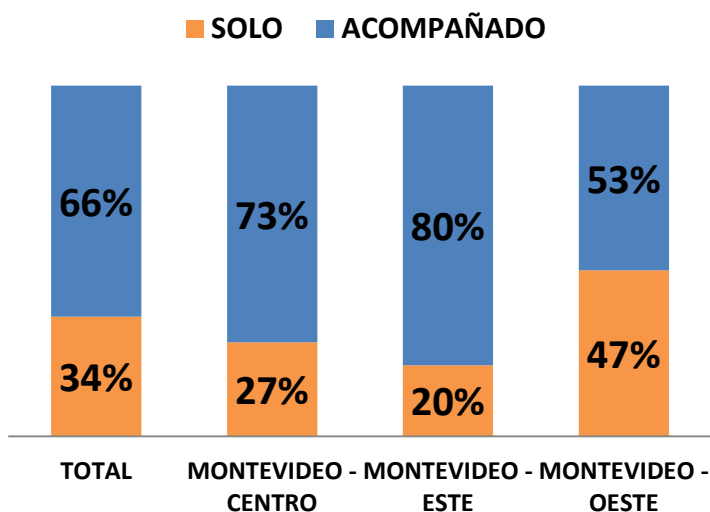
Gráfico 5.1.13



Poco más de la mitad de los niños peatones de 9 o más años de edad transitan solos, así como lo hace 1 de cada 5 de los de hasta 8 años.

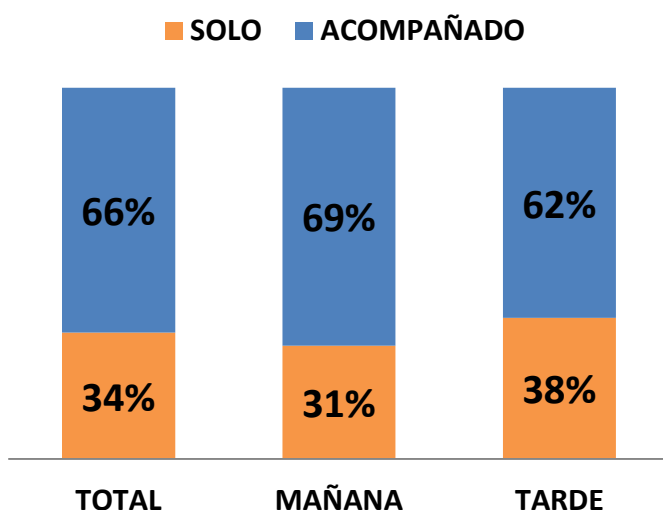


Gráfico 5.1.14



La zona Oeste es la que muestra claramente la mayor magnitud de niños peatones transitando solos, con una proporción que llega prácticamente a la mitad de los que concurren a centros educativos de esa jurisdicción.

Gráfico 5.1.15



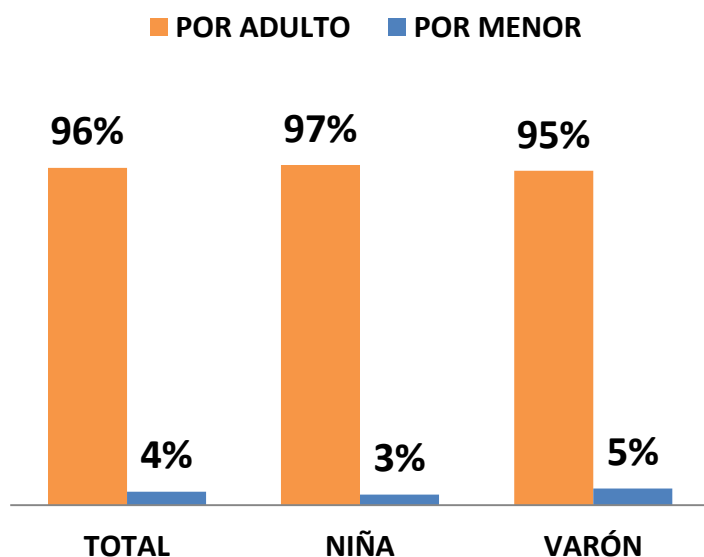
Se detecta una mayor presencia de niños peatones transitando solos en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES ACOMPAÑADOS

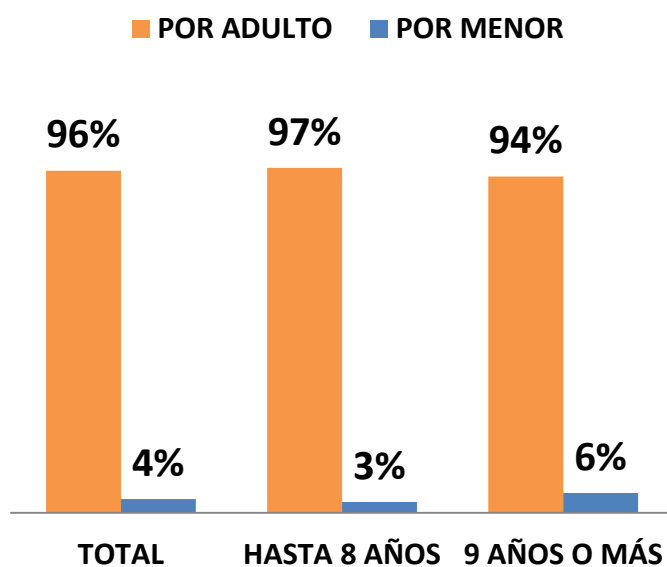
(N = 959 niños)

Gráfico 5.1.16



Una considerable mayoría de los niños peatones que transitan acompañados lo hacen con un adulto.

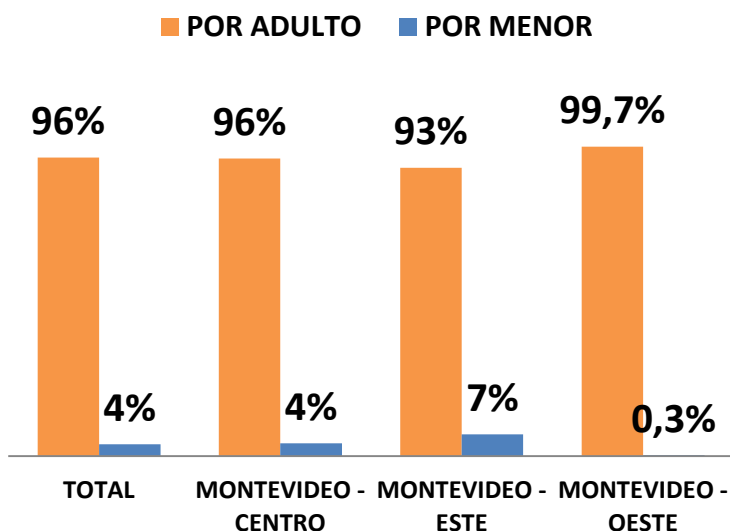
Gráfico 5.1.17



Entre los niños peatones acompañados, de hasta 8 años de edad, se da levemente una mayor presencia de un adulto acompañándolos.

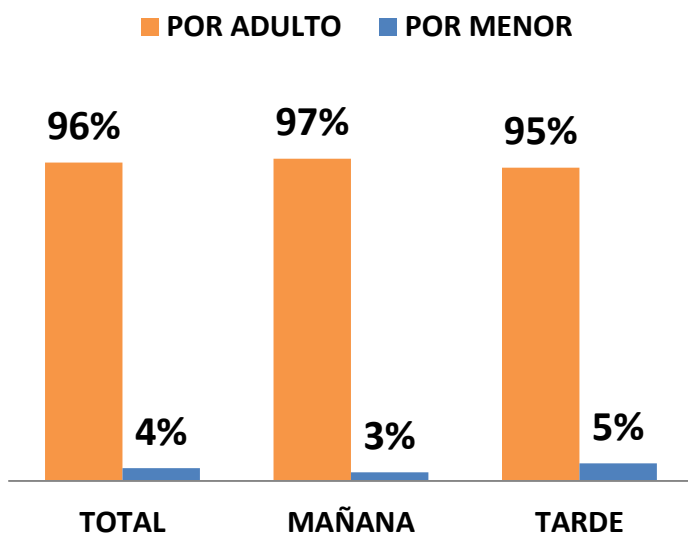


Gráfico 5.1.18



La zona Oeste presenta prácticamente una universalidad de adultos acompañando a los niños peatones que transitan acompañados; mientras que, por el contrario, en la zona Este 1 de cada 14 lo hace acompañado de un menor.

Gráfico 5.1.19



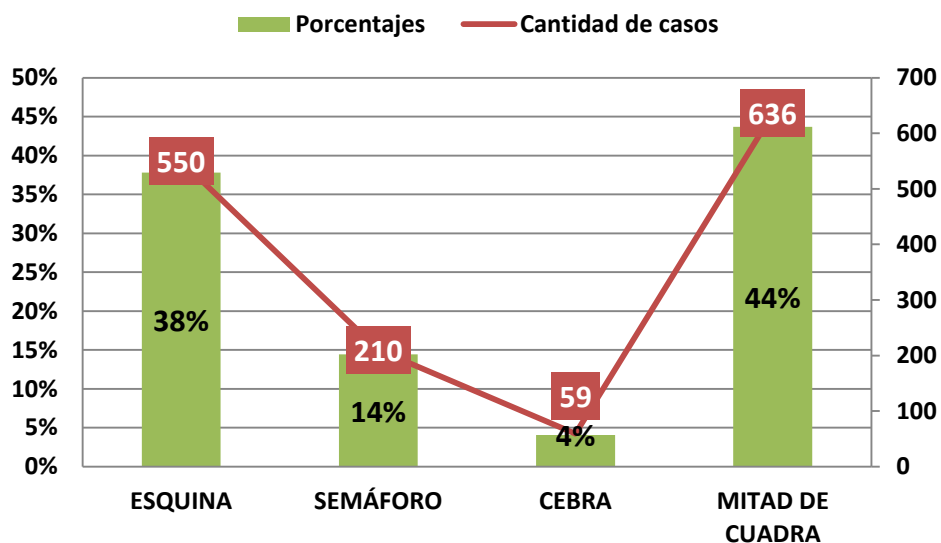
Se detecta una mínima mayor presencia de adultos acompañando a los niños peatones que transitan acompañados en el turno de la mañana.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – DÓNDE CRUZA

(N = 1.455 niños)

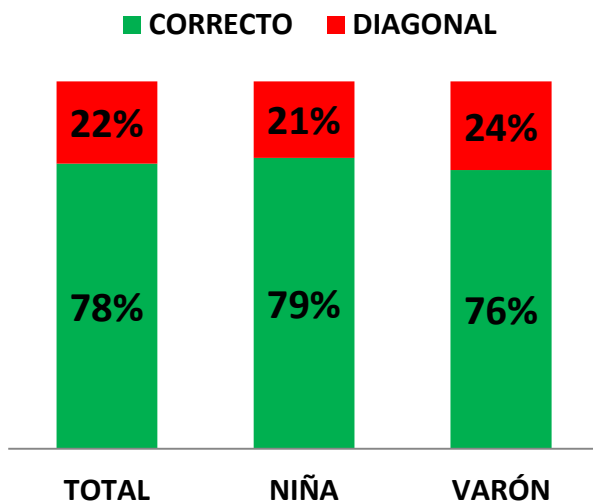
Gráfico 5.1.20



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – ESQUINA CRUCE

(N = 550 niños)

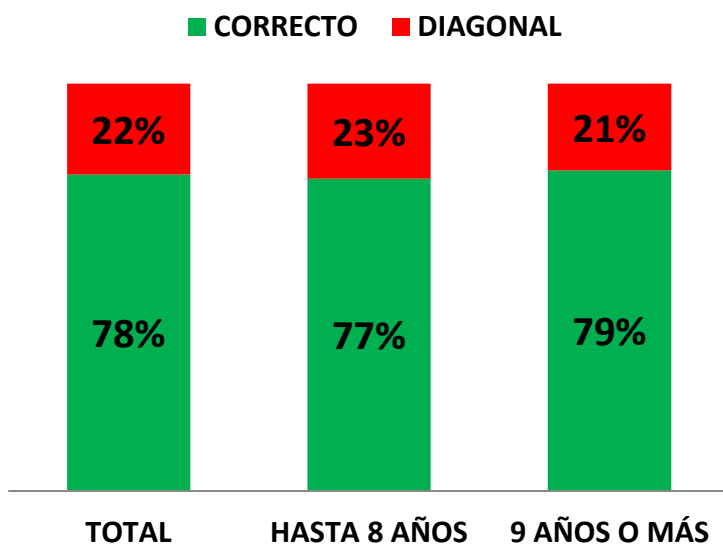
Gráfico 5.1.21



De los niños peatones que cruzan en la esquina, poco menos de 8 de cada 10 lo hacen de forma correcta y 1 de cada 5 cruza en diagonal, pasando a ser 1 de cada 4 entre los varones.

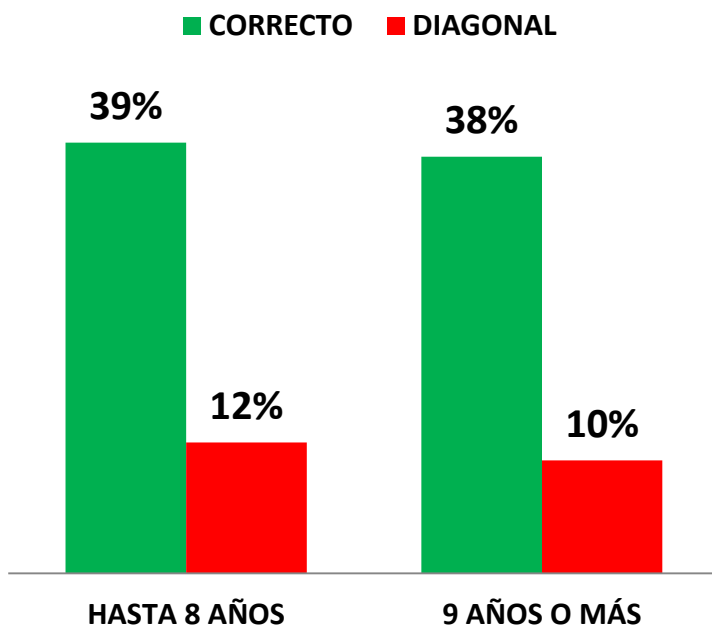


Gráfico 5.1.22



El cruzar en la esquina en diagonal se incrementa mínimamente entre los niños peatones de hasta 8 años de edad.

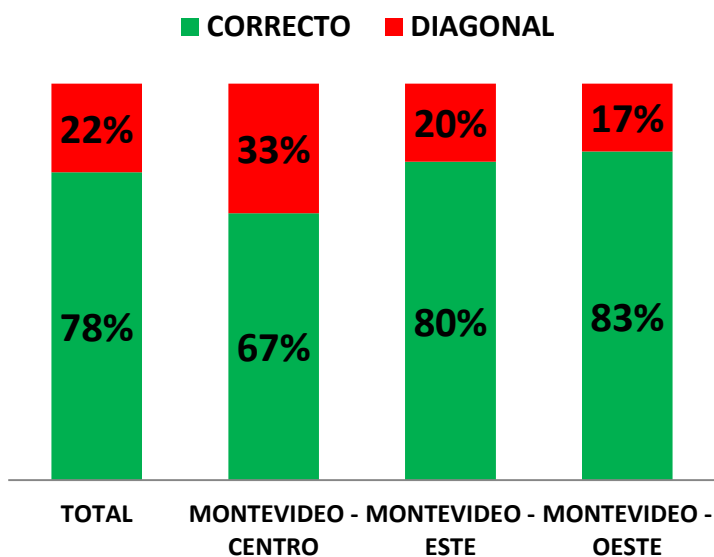
Gráfico 5.1.23



Calculando los porcentajes sobre el total, se observa que el grupo levemente más vulnerable en cuanto al cruce en la esquina es el de los niños peatones de hasta 8 años de edad.

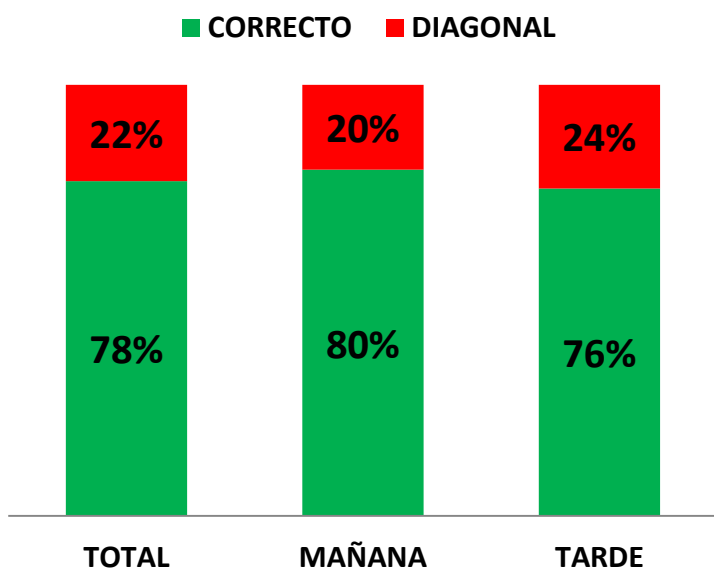


Gráfico 5.1.24



Destaca que 1 de cada 3 niños de la zona Centro de Montevideo cruza en diagonal en la esquina.

Gráfico 5.1.25



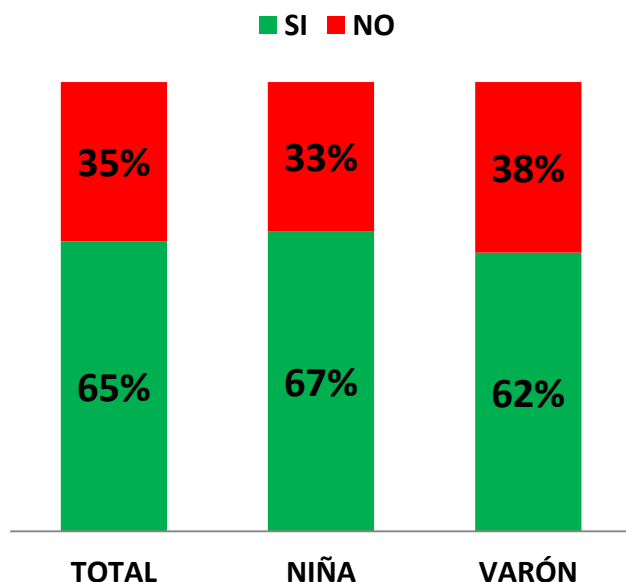
El cruce en diagonal en la esquina aparece en mayor medida en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – ESQUINA CRUCE – MIRA ANTES DE CRUZAR

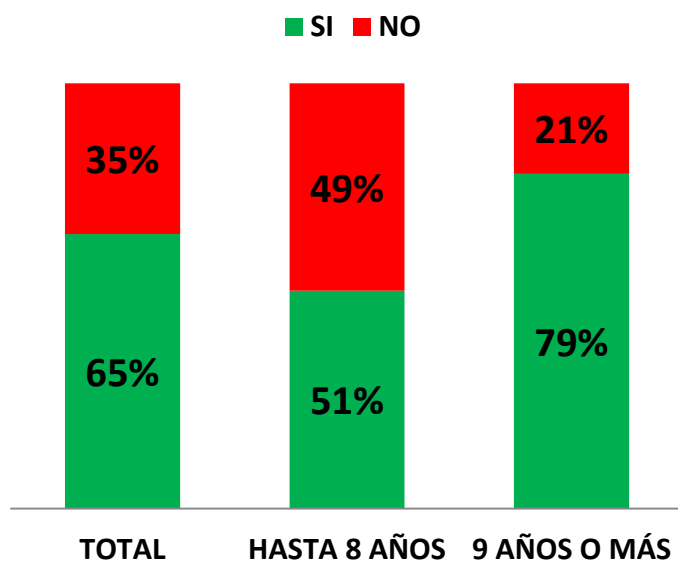
(N = 550 niños)

Gráfico 5.1.26



De los niños peatones que cruzan en la esquina, 2 de cada 3 miran antes de cruzar y 1 no lo hace, lo cual se incrementa pasando a ser prácticamente 4 de cada 10 entre los varones.

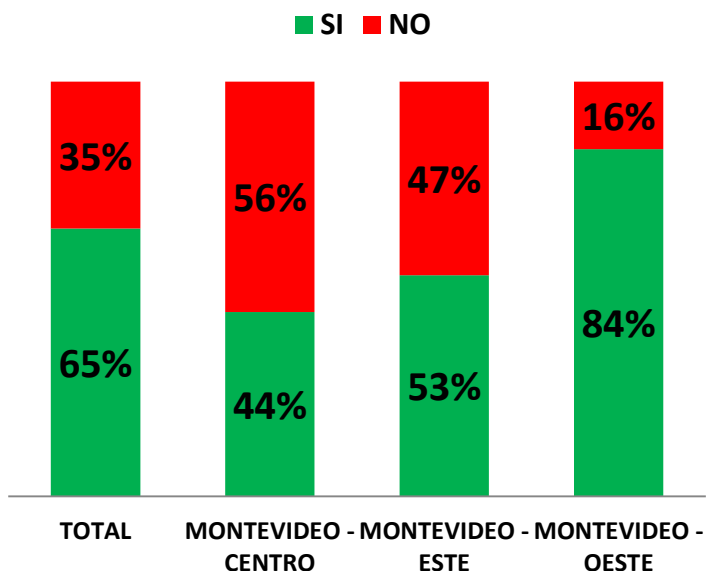
Gráfico 5.1.27



El cruce en la esquina sin mirar llega a darse prácticamente en la mitad de los niños peatones de hasta 8 años.

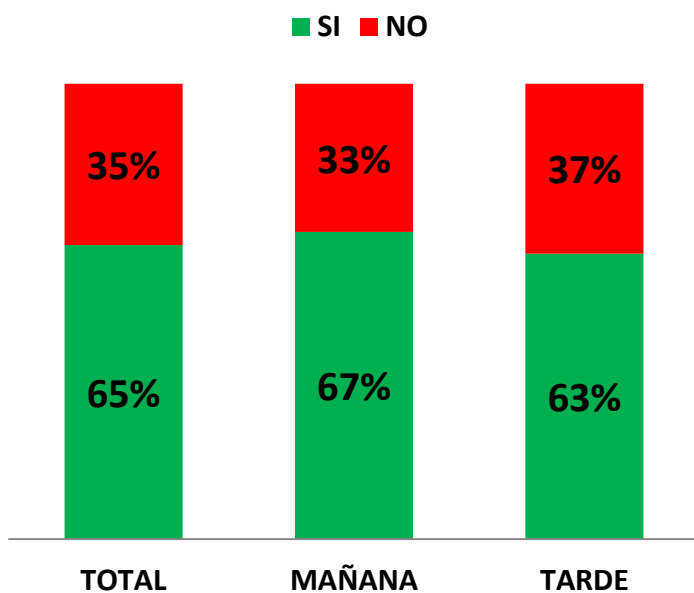


Gráfico 5.1.28



Destaca que, en poco menos de la mitad de los niños de la zona Este y en más de la mitad de los de la zona Centro de Montevideo, los niños peatones cruzan en la esquina sin mirar.

Gráfico 5.1.29



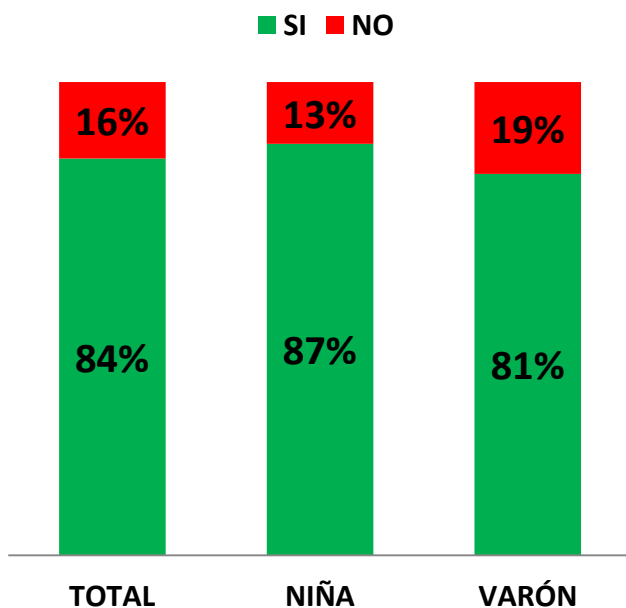
El cruce sin mirar en la esquina aparece en mayor medida en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – SEMÁFORO – RESPETA LUZ

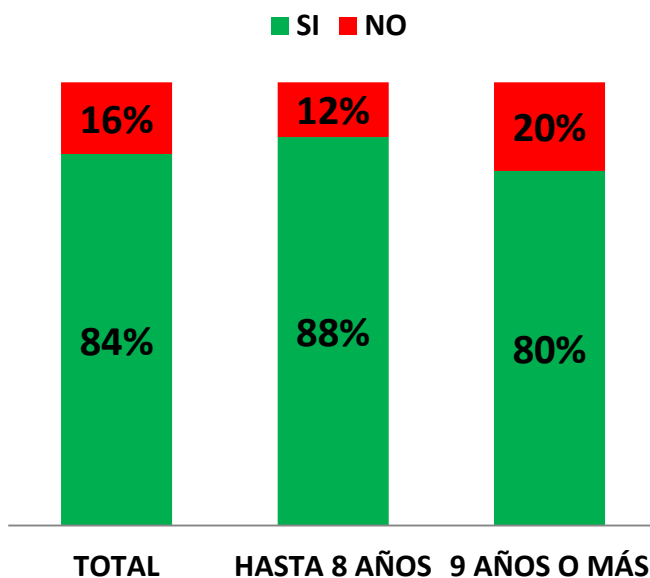
(N = 210 niños)

Gráfico 5.1.30



Al menos 8 de cada 10 niños peatones que cruzan en el semáforo respetan la luz y 1 de cada 6 no lo hace, hecho que se incrementa entre los varones con una ocurrencia en 1 de cada 5.

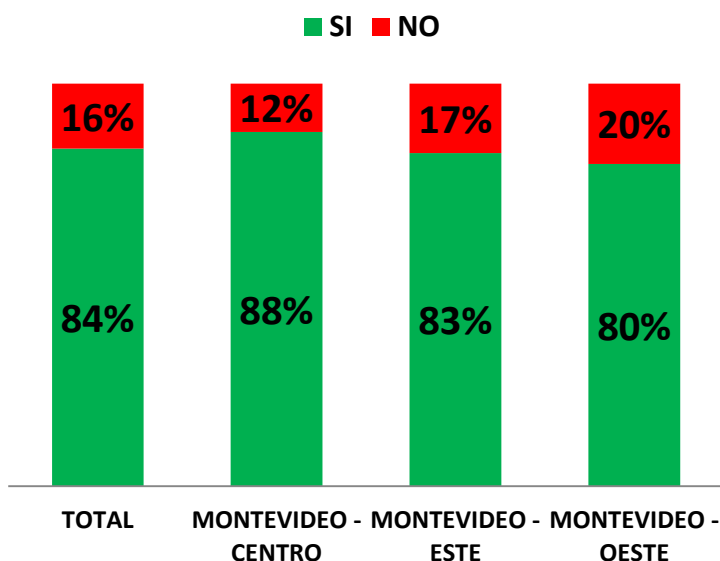
Gráfico 5.1.31



El cruce en el semáforo sin respetar la luz aumenta entre los niños peatones de 9 o más años de edad.

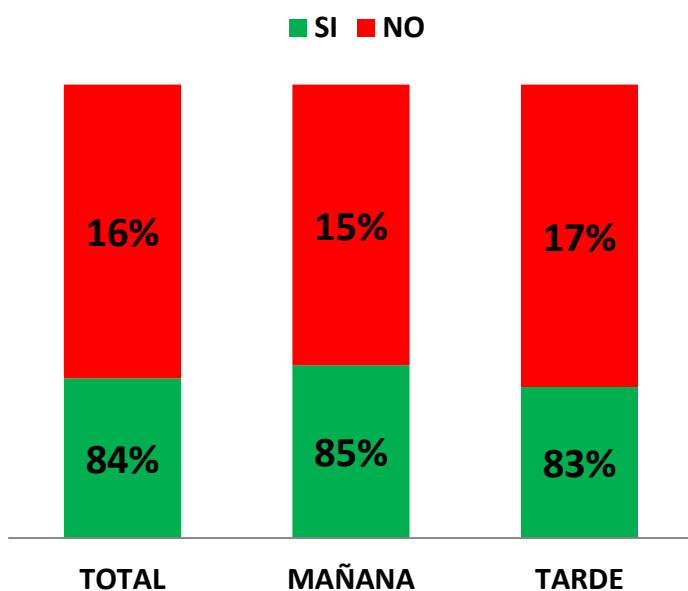


Gráfico 5.1.32



Destacan las zonas Este y más aún Oeste de Montevideo como las que registran las mayores proporciones de niños peatones que no respetan la luz al cruzar en el semáforo.

Gráfico 5.1.33



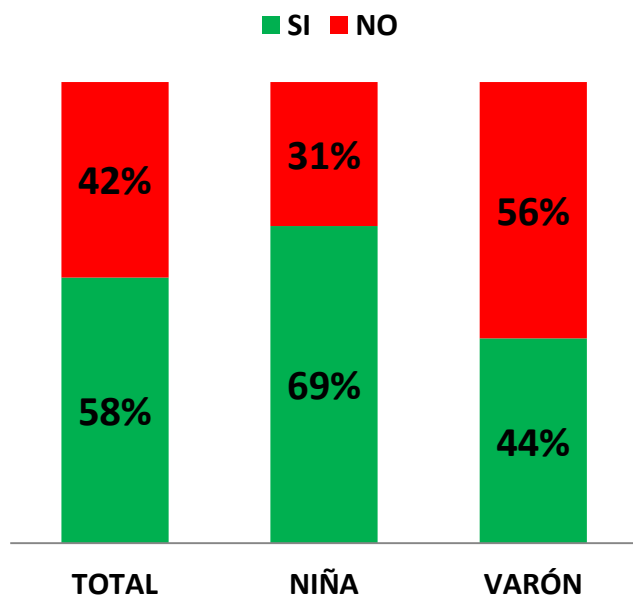
El cruce en el semáforo sin respetar la luz se observa levemente en mayor medida en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – CEBRA – MIRA ANTES DE CRUZAR

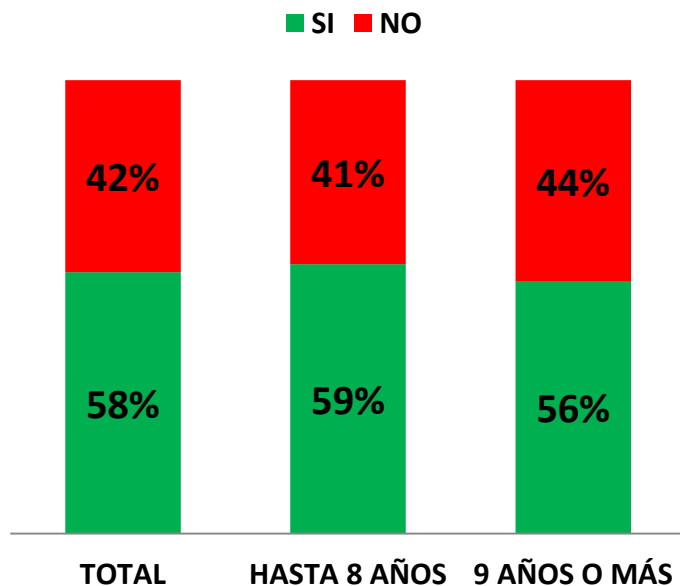
(N = 59 niños)

Gráfico 5.1.34



Prácticamente 6 de cada 10 niños peatones que cruzan en la cebra miran antes de cruzar pero 4 no lo hacen, lo cual pasa a ser mayoritario entre los varones.

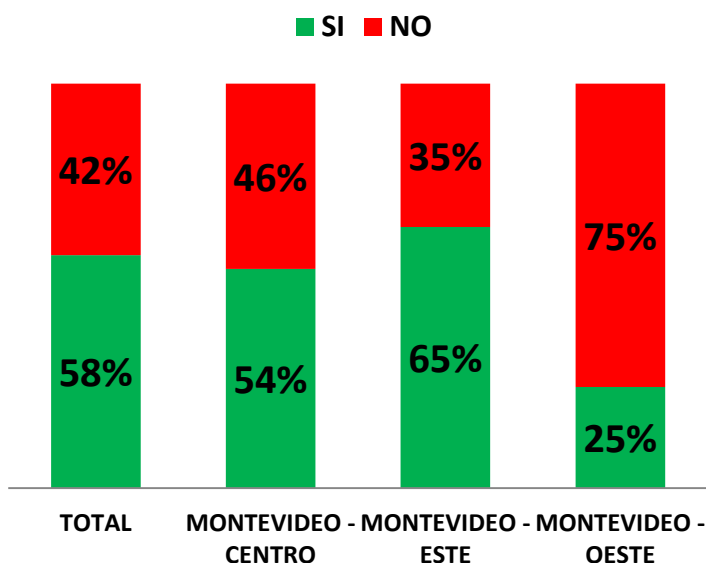
Gráfico 5.1.35



El cruce en la cebra sin mirar aumenta levemente entre los peatones de 9 o más años de edad.

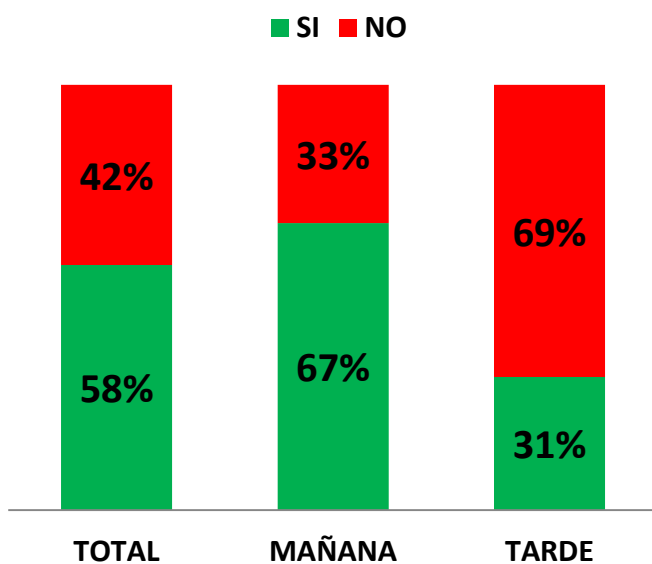


Gráfico 5.1.36



Destaca fuertemente la zona Oeste de Montevideo como la que registra la mayor magnitud (3 de cada 4) de niños peatones que cruzan por la cebra sin mirar.

Gráfico 5.1.37



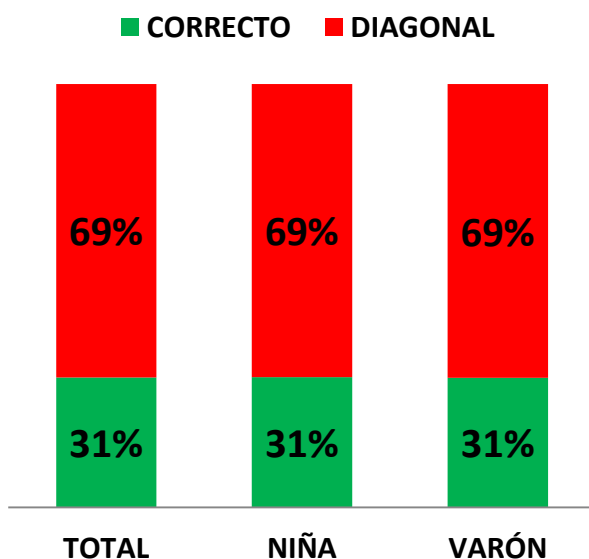
El cruce en la cebra sin mirar se incrementa nítidamente durante el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – MITAD DE CUADRA – CRUCE

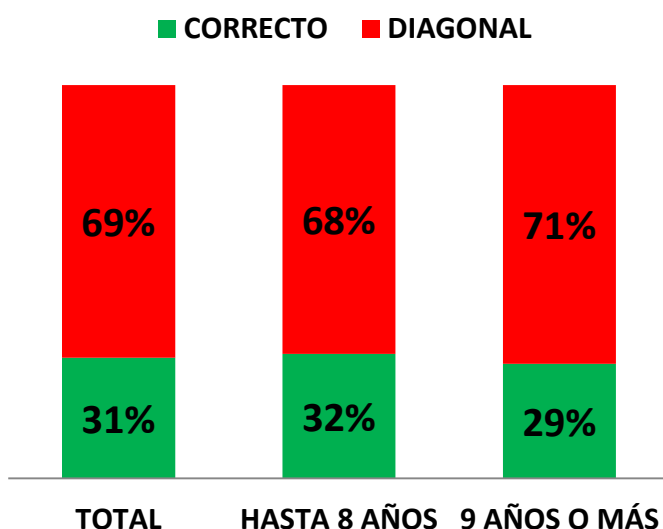
(N = 636 niños)

Gráfico 5.1.38



De los niños peatones que cruzan a mitad de cuadra destaca claramente que 7 de cada 10 lo hacen en diagonal, sin variaciones según el sexo.

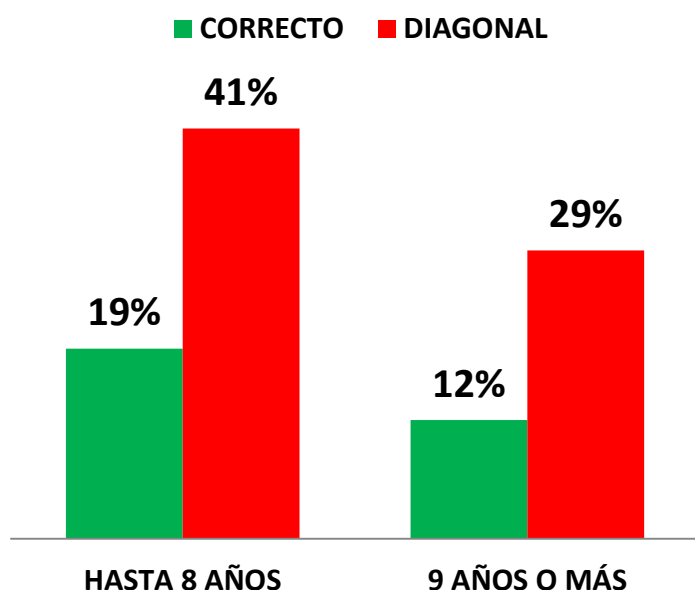
Gráfico 5.1.39



El cruzar a mitad de cuadra en diagonal aumenta levemente entre los niños peatones de 9 o más años de edad.



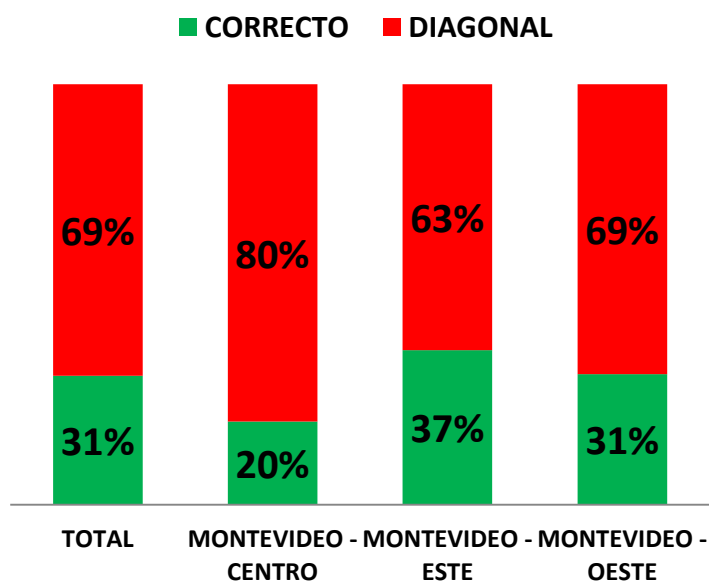
Gráfico 5.1.40



Sin embargo, al calcular los porcentajes sobre el total de niños peatones se detecta que la población en mayor riesgo cuando se cruza a mitad de cuadra es la de los niños de hasta 8 años de edad.

Esto se explica por el hecho de que de los 379 niños peatones que cruzan a mitad de cuadra y tienen hasta 8 años de edad hay 259 que lo hacen en diagonal, y de los 257 que tienen 9 años o más hay 182 que lo hacen en diagonal.

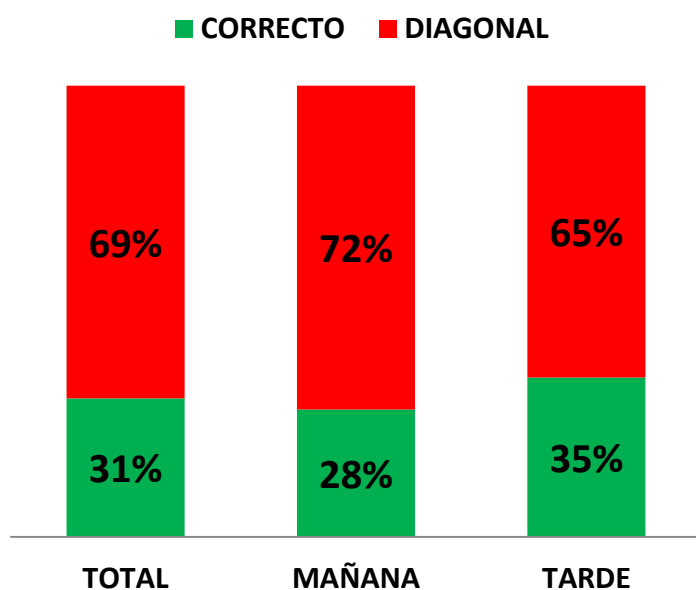
Gráfico 5.1.41



Destaca el mayor riesgo al que están expuestos los niños peatones de la zona Centro de Montevideo dada la magnitud con la que lo hacen en diagonal cuando cruzan a mitad de cuadra.



Gráfico 5.1.42



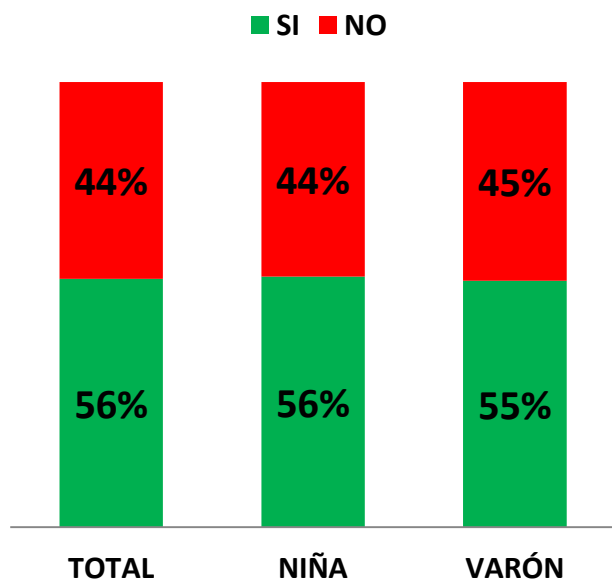
El cruce en diagonal a mitad de cuadra aparece en mayor medida en el turno de la mañana.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – MITAD DE CUADRA – MIRA ANTES DE CRUZAR

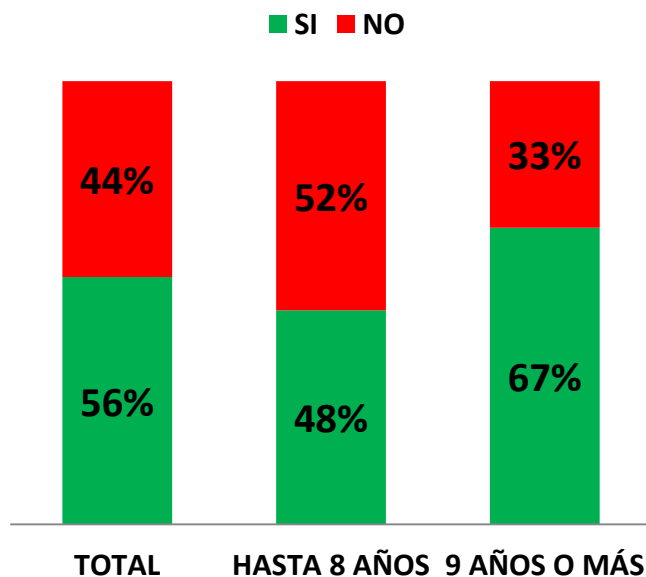
(N = 636 niños)

Gráfico 5.1.43



De los niños peatones que cruzan a mitad de cuadra destaca que 4 de cada 10 no miran antes de cruzar, lo cual no presenta variaciones significativas según el sexo.

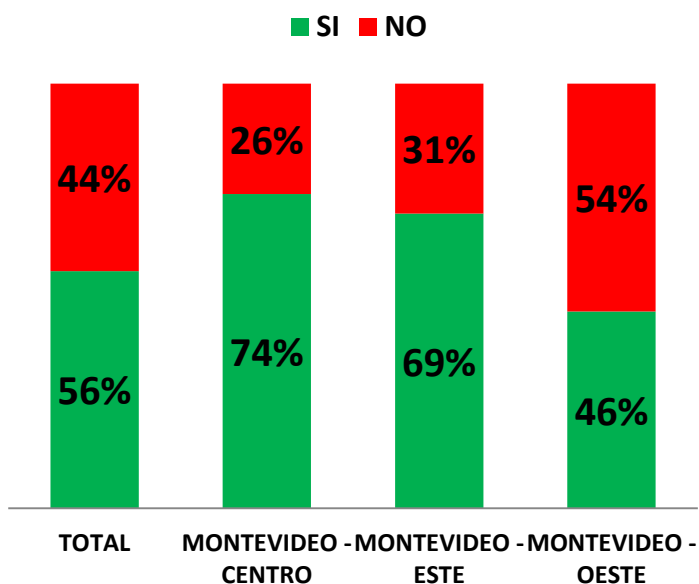
Gráfico 5.1.44



El cruzar a mitad de cuadra sin mirar pasa a ser mayoritario entre los niños peatones de hasta 8 años de edad.

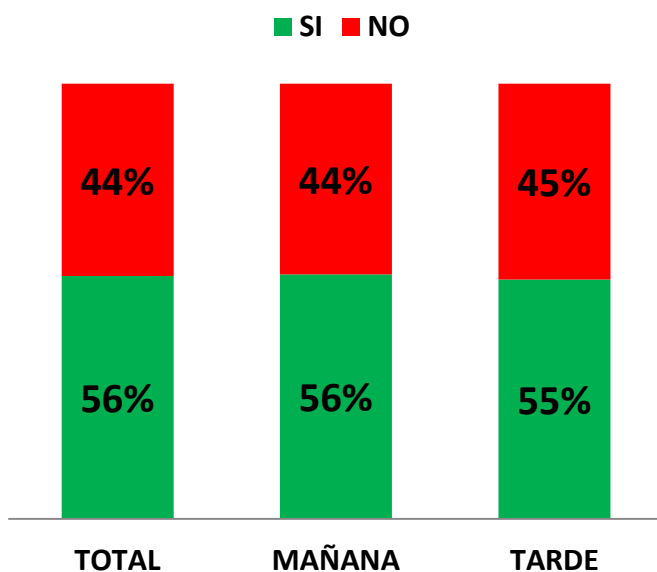


Gráfico 5.1.45



Destaca el mayor riesgo al que están expuestos los niños peatones de la zona Oeste de Montevideo dada la mayoritaria proporción con la que cruzan a mitad de cuadra sin mirar.

Gráfico 5.1.46



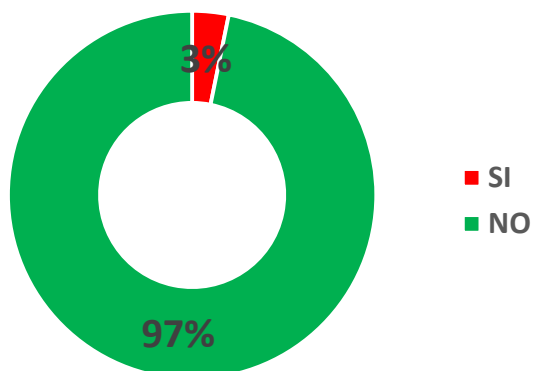
El cruce sin mirar a mitad de cuadra no presenta variaciones significativas según el turno.



DISTRACTORES – TOTAL

(N = 1.938 niños)

Gráfico 5.2.1

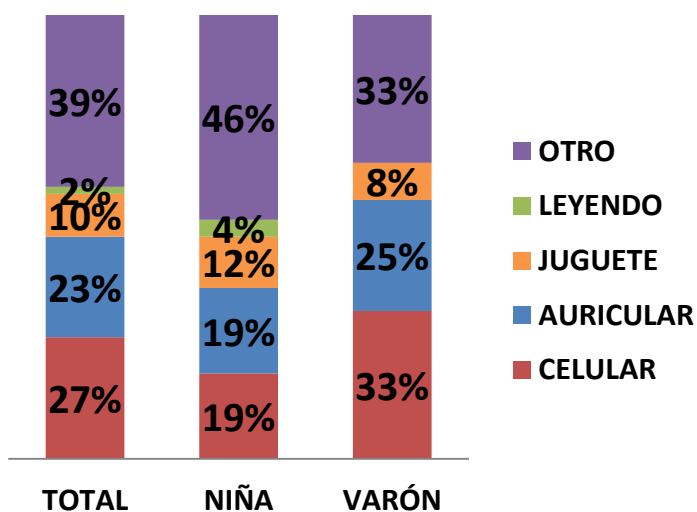


En el conjunto de los niños observados, se aprecia que la incidencia de elementos distractores es proporcionalmente baja.

DISTRACTORES – ENTRE LOS NIÑOS QUE “SÍ” LOS LLEVABAN

(N = 62 niños)

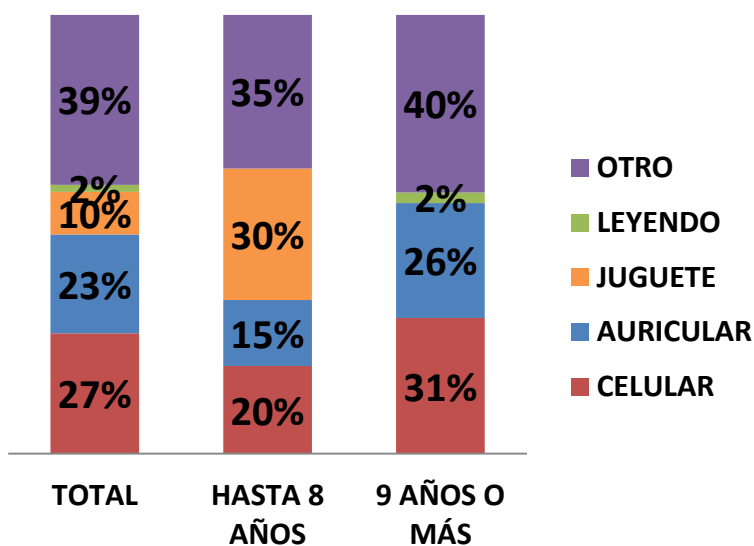
Gráfico 5.2.2



De los distractores que pudieron ser individualizados destaca el celular, seguido por el auricular, ambos con mayor grado de presencia entre los varones, mientras que entre las niñas se incrementa el juguete.

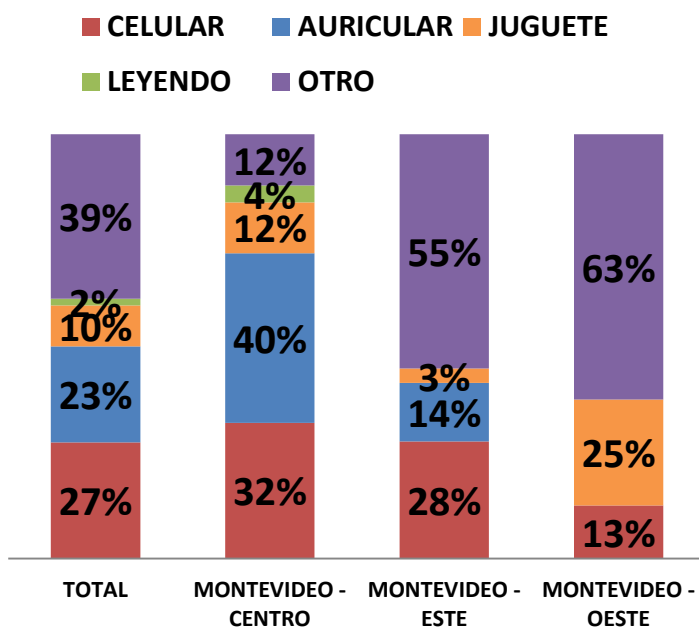


Gráfico 5.2.3



El celular y el auricular aumentan ambos su presencia entre los niños de 9 o más años de edad, mientras que el juguete se da exclusivamente entre los de hasta 8 años.

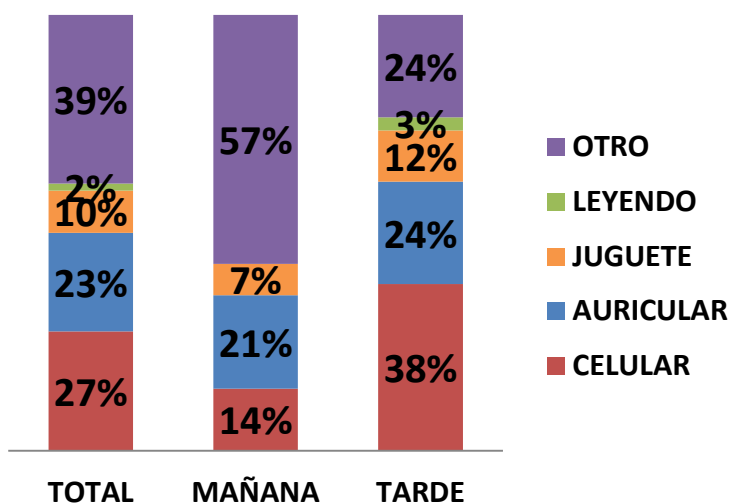
Gráfico 5.2.4



El celular destaca en las zonas Centro y Este de Montevideo, el auricular fuertemente en la zona Centro, mientras que el juguete aumenta su ocurrencia en la zona Oeste.



Gráfico 5.2.5



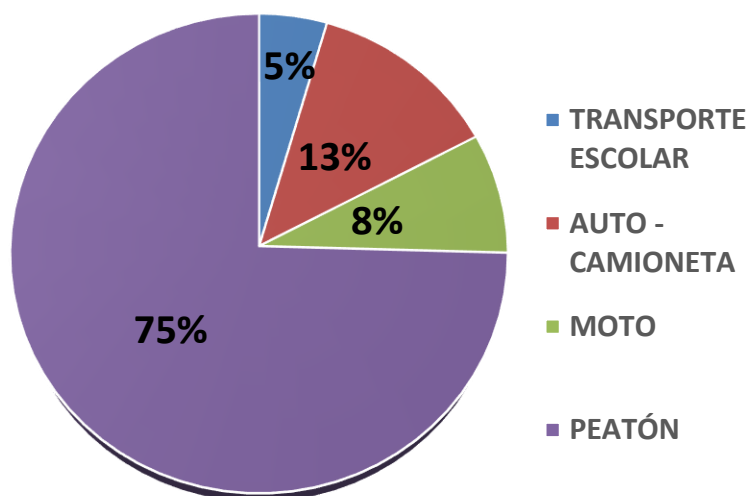
El portar el celular se da claramente en mayor medida durante la tarde, el auricular levemente también en la tarde, y también el juguete ocurre con mayor frecuencia en dicho turno.



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – TOTAL

(N = 1.938 niños)

Gráfico 5.3.1

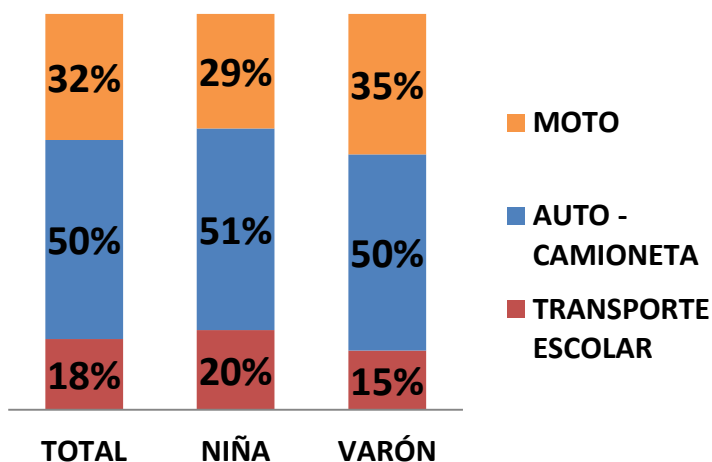


Tomando en cuenta la totalidad de los niños observados, 3 de cada 4 transitan hacia su centro de estudio como peatones, 1 de cada 8 lo hace en auto o camioneta, 1 de cada 12 en moto, y 1 de cada 22 en transporte escolar.

TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS

(N = 493 niños)

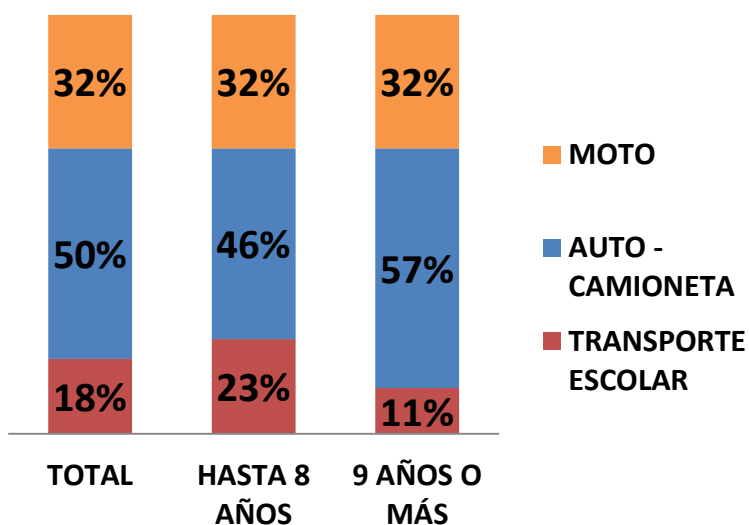
Gráfico 5.3.2



El auto o camioneta no presenta variaciones según el sexo de los niños, la moto se da con mayor frecuencia entre los varones, y el transporte escolar entre las niñas.

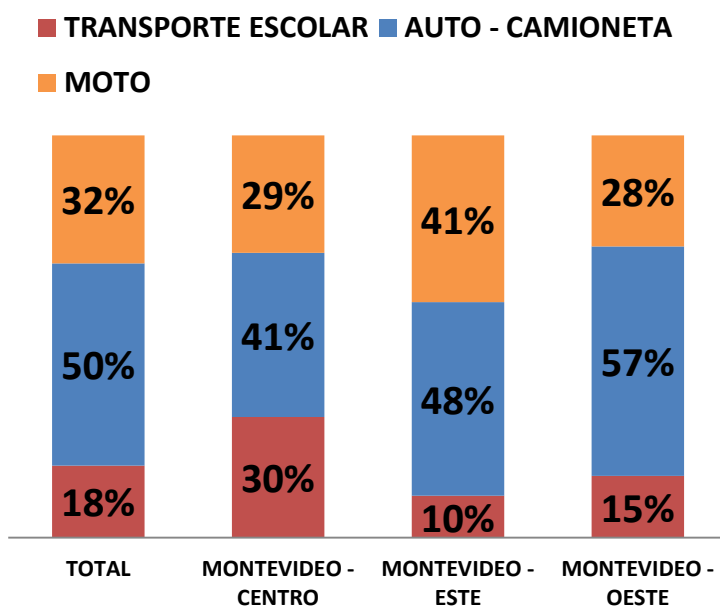


Gráfico 5.3.3



El auto o camioneta se da en mayor medida entre los niños de 9 o más años de edad, la moto no presenta variaciones según la edad de los niños pasajeros, y el transporte escolar ocurre fuertemente entre los de hasta 8 años.

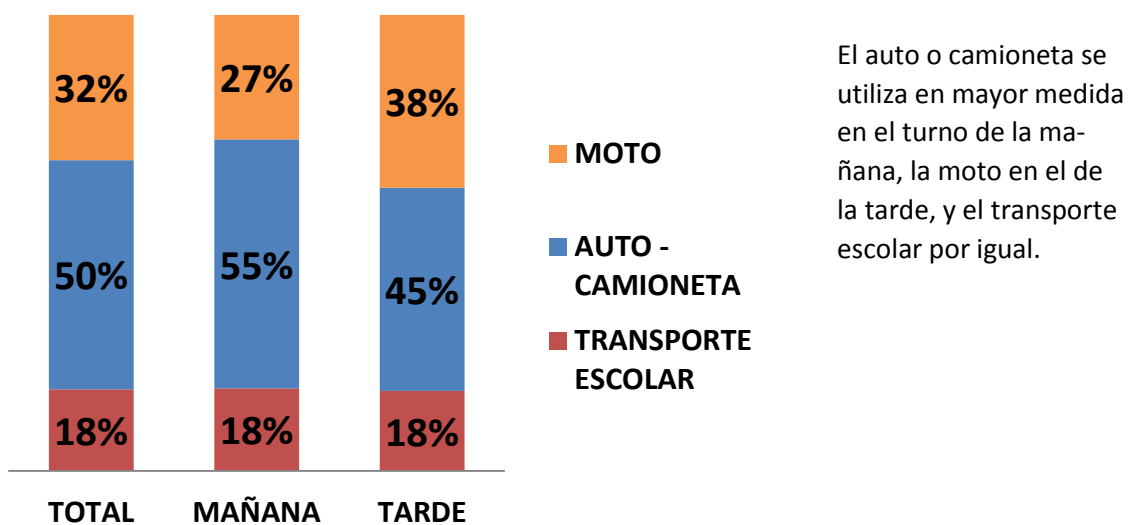
Gráfico 5.3.4



El auto o camioneta se utiliza en mayor medida para transportar a los niños pasajeros en la zona Oeste de Montevideo, la moto se utiliza en mayor grado en la zona Este, y el transporte escolar en la zona Centro.



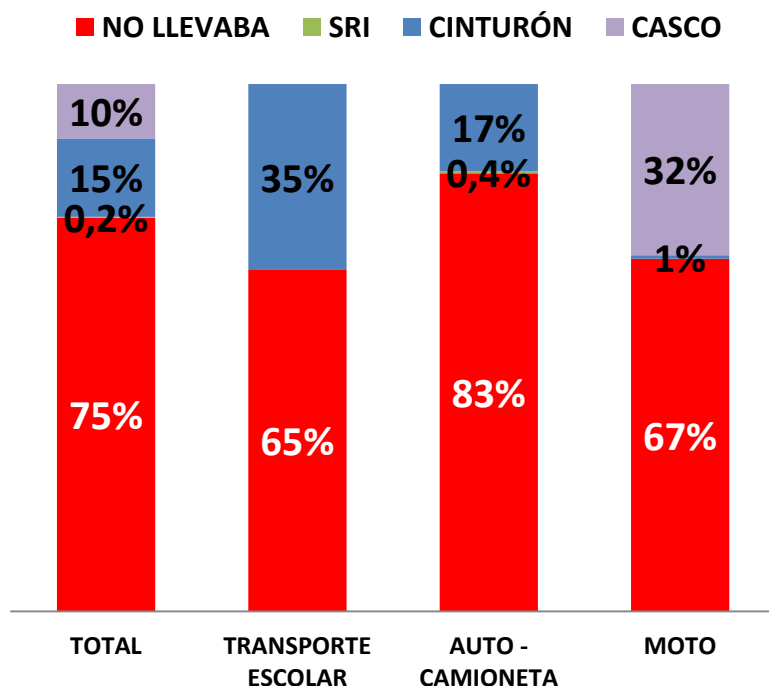
Gráfico 5.3.5



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS – MEDIDAS DE SEGURIDAD

(N = 493 niños)

Gráfico 5.3.6



Destaca claramente el hecho de que 3 de cada 4 niños pasajeros no llevaban medidas de seguridad, lo cual se incrementa a 8 de cada 10 de los que transitaban en auto o camioneta, mientras que tanto entre los que lo hacían en moto como en transporte escolar el no uso se ubica en 2 de cada 3.

Cuadro 5.1

SEXO DEL NIÑO			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
NIÑA	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		1 %		0,4 %
		CINTURÓN	38 %	19 %		18 %
		CASCO			32 %	9 %
		NO LLEVABA	62 %	80 %	68 %	73 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
VARÓN	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	CINTURÓN	30 %	13 %	1 %	11 %
		CASCO			33 %	12 %
		NO LLEVABA	70 %	87 %	65 %	77 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %



El no llevar medidas de seguridad en auto o camioneta es mayor aún entre los niños varones, el no hacerlo en moto se da levemente en mayor grado entre las niñas, y el no hacerlo en el transporte escolar aumenta entre los varones.

Cuadro 5.2

EDAD DEL NIÑO			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
MENOR DE 8 AÑOS	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		1 %		0,3 %
		CINTURÓN	42 %	13 %	1 %	16 %
		CASCO			31 %	10 %
		NO LLEVABA	58 %	86 %	68 %	74 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
9 AÑOS O MÁS	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	CINTURÓN	14 %	21 %		13 %
		CASCO			34 %	11 %
		NO LLEVABA	86 %	79 %	66 %	76 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

El no llevar medidas de seguridad en auto o camioneta es mayor aún entre los niños de hasta 8 años de edad, el no hacerlo en moto se da mínimamente en mayor grado entre los de 9 años o más, y el no hacerlo en el transporte escolar aumenta fuertemente entre los de 9 años o más.



Cuadro 5.3

JURISDICCIÓN			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
MONTEVIDEO – CENTRO	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		2 %		1 %
		CINTURÓN	15 %	25 %		15 %
		CASCO			39 %	12 %
		NO LLEVABA	85 %	74 %	61 %	73 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
MONTEVIDEO – ESTE	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	CINTURÓN	7 %	26 %	2 %	14 %
		CASCO			34 %	14 %
		NO LLEVABA	93 %	74 %	64 %	72 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
MONTEVIDEO – OESTE	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	CINTURÓN	69 %	8 %		15 %
		CASCO			27 %	7 %
		NO LLEVABA	31 %	92 %	73 %	77 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

El no llevar medidas de seguridad en auto o camioneta aumenta fuertemente entre los niños que concurren a centros educativos de la zona Oeste de Montevideo, el no hacerlo en moto también se incrementa de forma considerable en la zona Oeste, y el no hacerlo en el transporte escolar aumenta en la zona Centro y más aún en la zona Este.

Cuadro 5.4

TURNO			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
MAÑANA	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	CINTURÓN	55 %	14 %	1 %	18 %
		CASCO			34 %	9 %
		NO LLEVABA	45 %	86 %	65 %	73 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
TARDE	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		1 %		0,5 %
		CINTURÓN	8 %	21 %		11 %
		CASCO			31 %	12 %
		NO LLEVABA	92 %	78 %	69 %	77 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

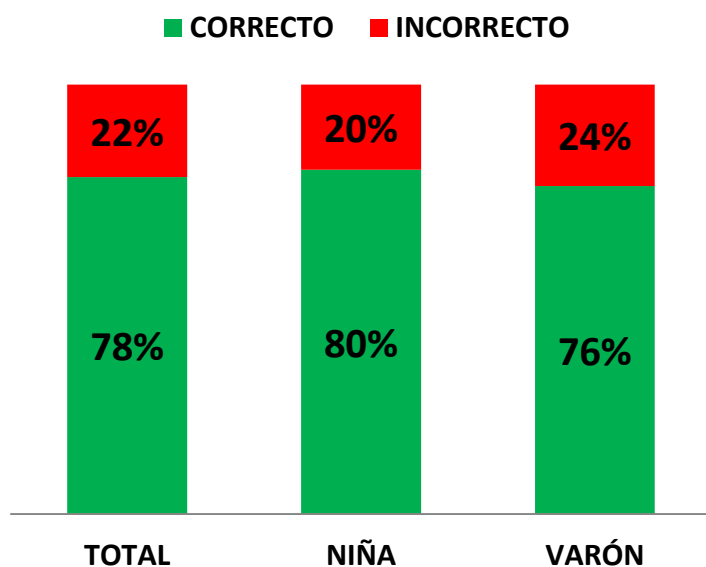


El no llevar medidas de seguridad en auto o camioneta aumenta en el turno de la mañana, el no hacerlo en moto aumenta en el turno de la tarde, y el no hacerlo en el transporte escolar aumenta notoriamente en el de la tarde.

TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS – ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO

(N = 493 niños)

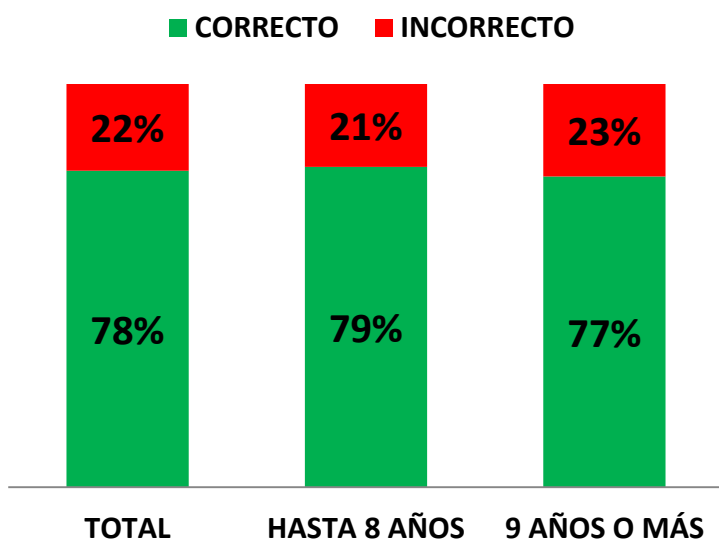
Gráfico 5.4.1



En prácticamente 8 de cada 10 niños la detención de los vehículos que los trasladan se realiza en la zona correcta, mientras que en 1 de cada 5 se lleva a cabo en una zona incorrecta, lo cual aumenta en el caso de los vehículos que llevan a varones.

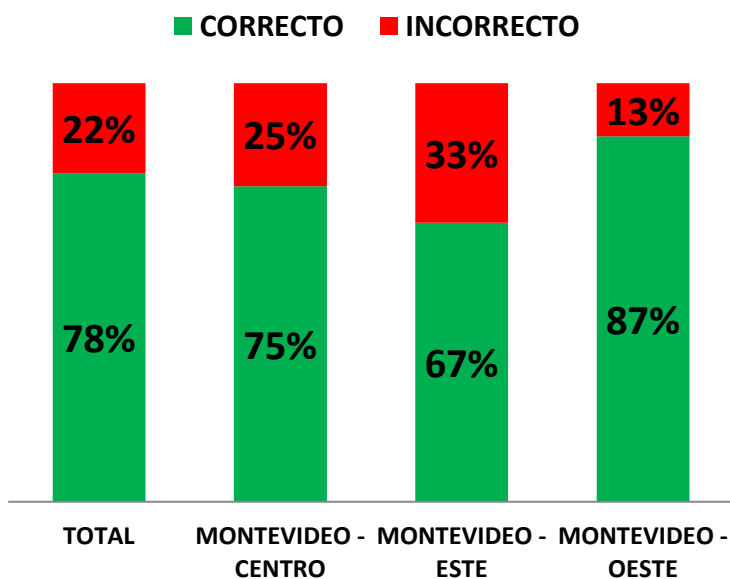


Gráfico 5.4.2



El detener el vehículo en una zona incorrecta aumenta mínimamente cuando se traslada a niños de 9 o más años de edad.

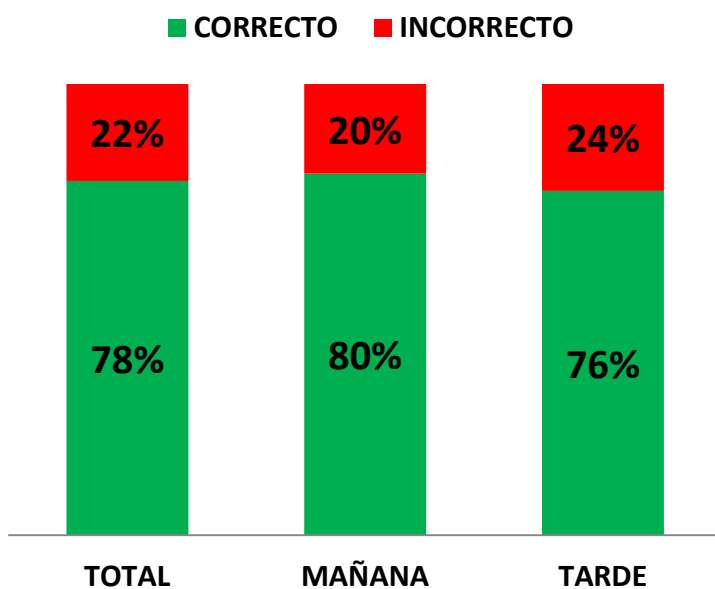
Gráfico 5.4.3



Detener el vehículo en una zona incorrecta se incrementa llegando a 1 de cada 3 niños en la zona Este de Montevideo.

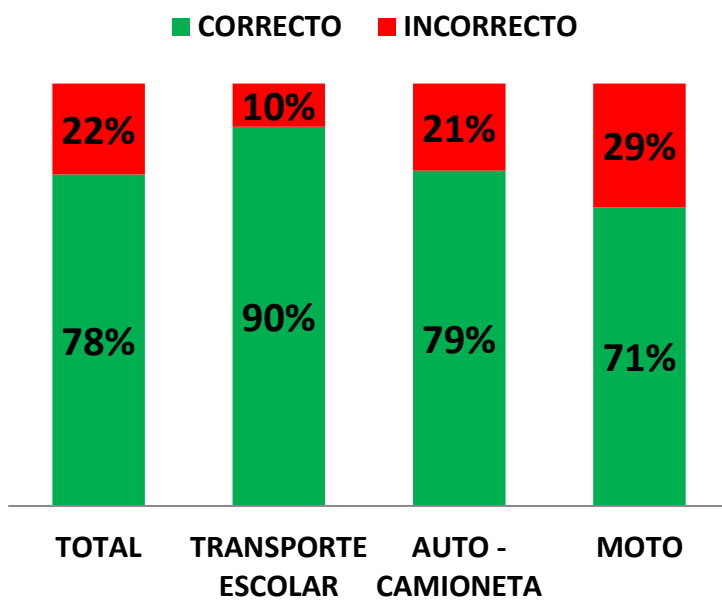


Gráfico 5.4.4



Detener el vehículo en una zona incorrecta ocurre con mayor frecuencia al transportar niños durante el turno de la tarde.

Gráfico 5.4.5



Detener el vehículo en una zona incorrecta aumenta, llegando a 3 de cada 10, entre los niños que son trasladados en moto.



5.b Resultados para Canelones

ESTRUCTURA DE LA MUESTRA

Gráfico 5.5.1

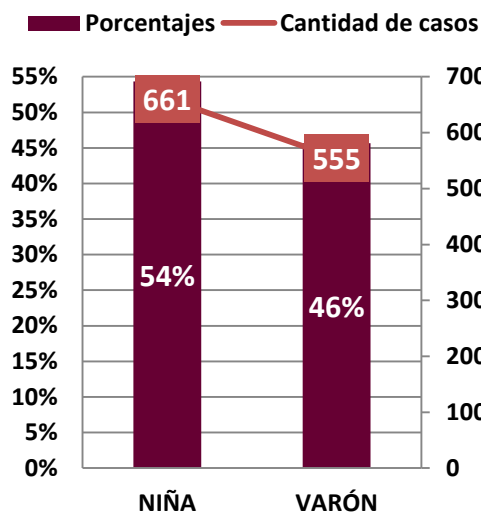


Gráfico 5.5.2

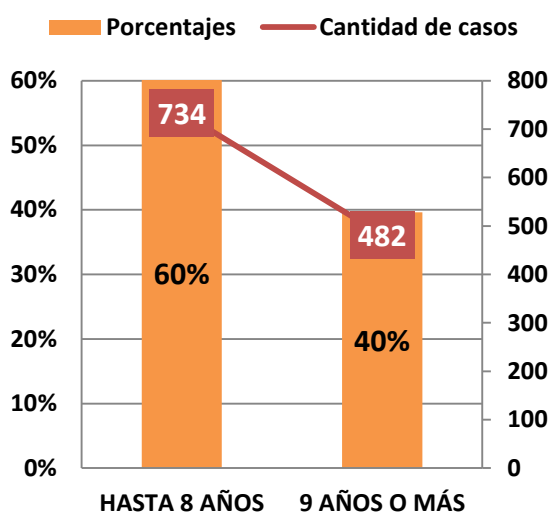


Gráfico 5.5.3

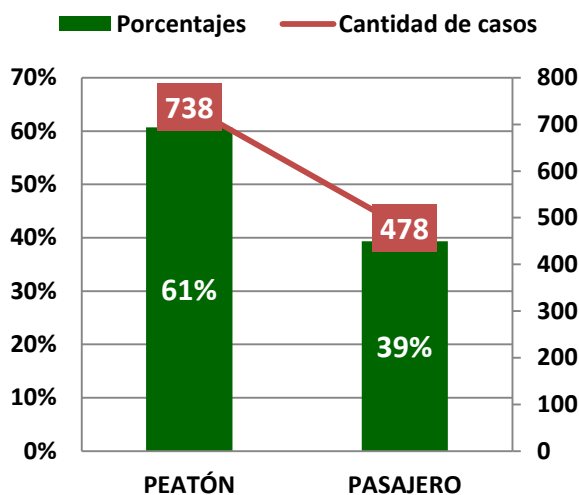


Gráfico 5.5.4

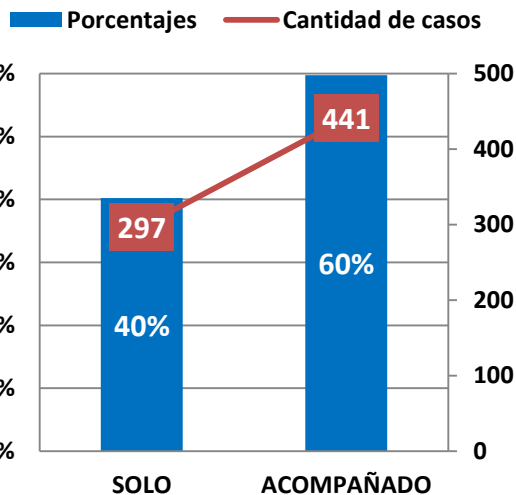


Gráfico 5.5.5

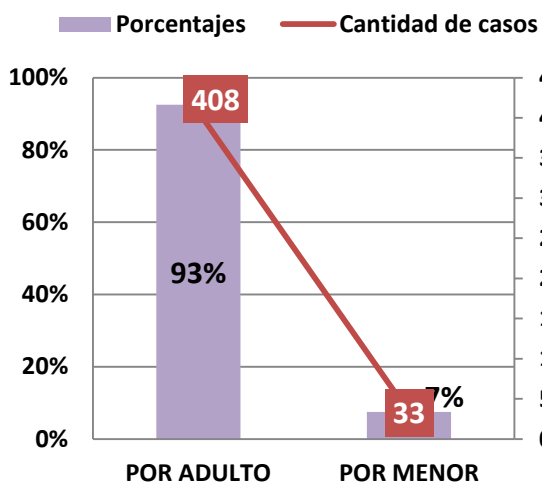


Gráfico 5.5.6

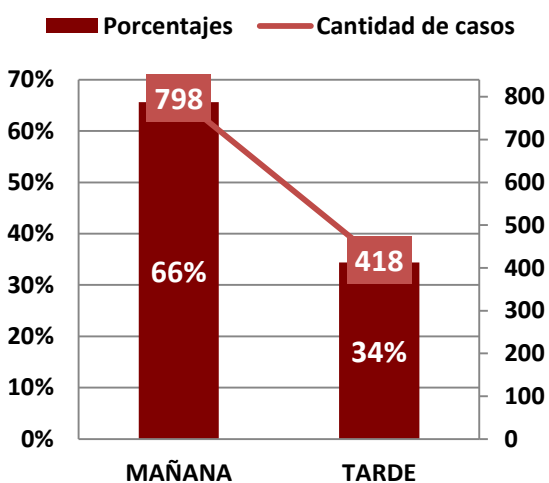
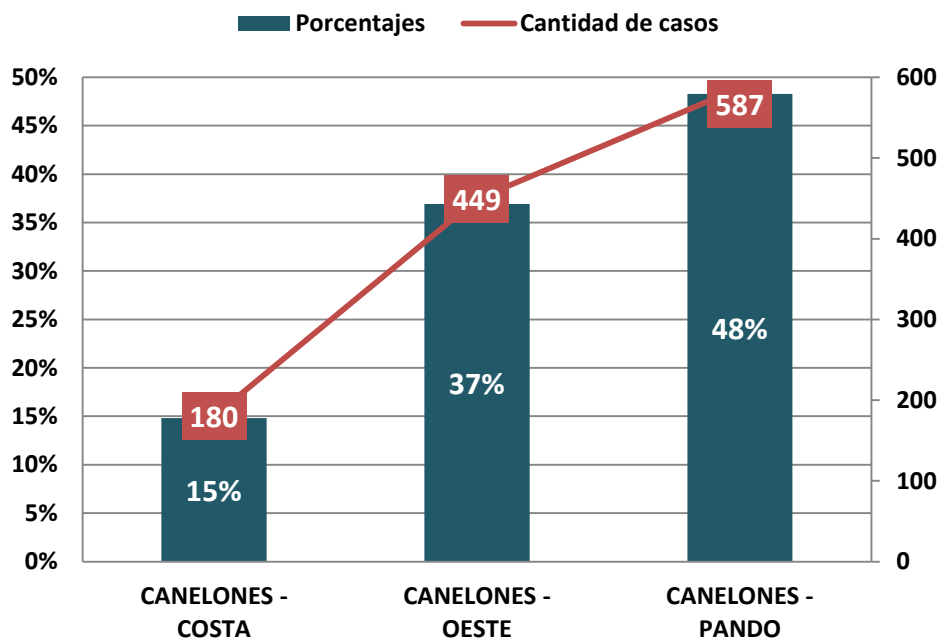


Gráfico 5.5.7



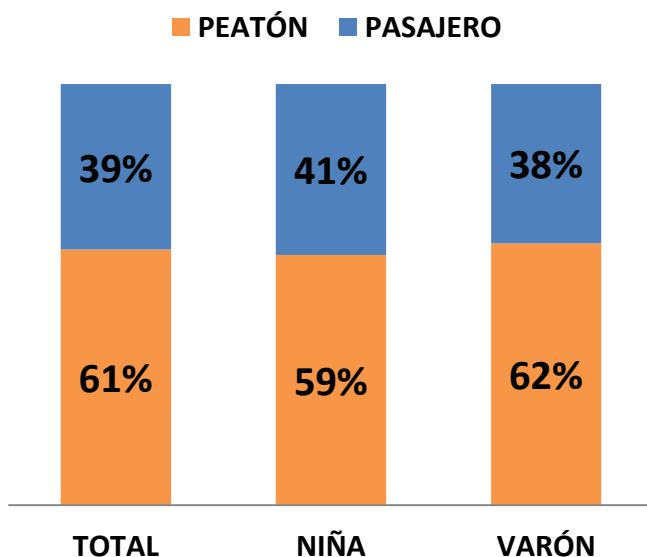
Se utilizó la categorización de la ANEP que subdivide a los centros de enseñanza de Canelones en las zonas Costa, Oeste y Pando.



NIÑOS OBSERVADOS

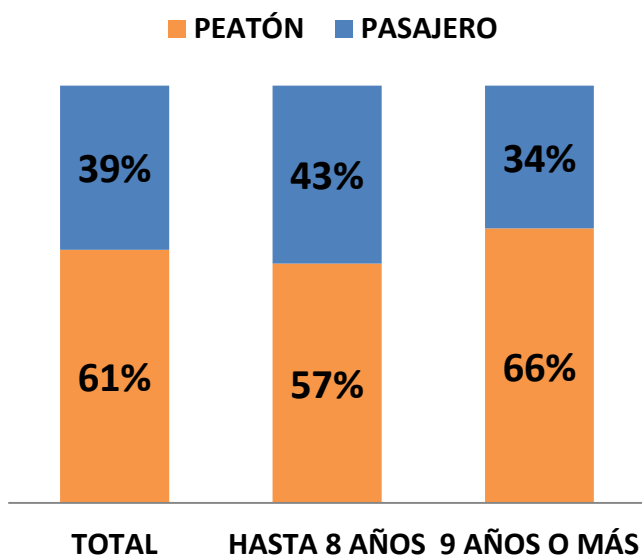
(N = 1.216 niños)

Gráfico 5.5.8



6 de cada 10 niños observados transitaban como peatones, siendo levemente mayor su proporción entre los varones.

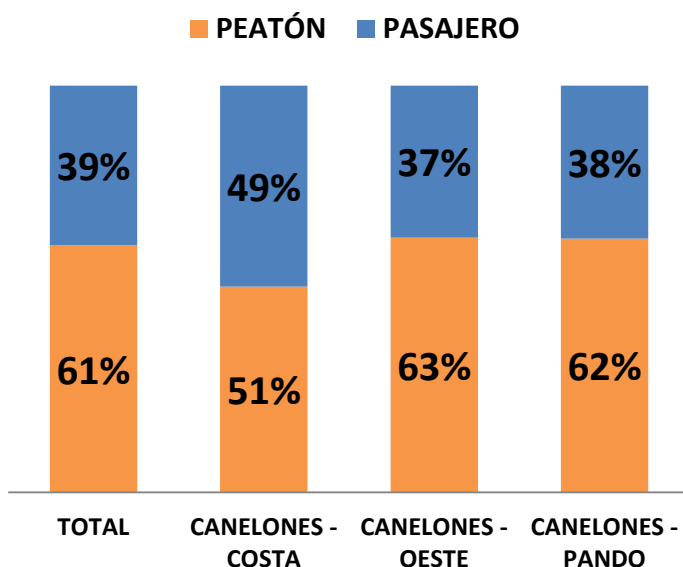
Gráfico 5.5.9



Se observa una mayor proporción de niños peatones entre los que tienen 9 o más años de edad.

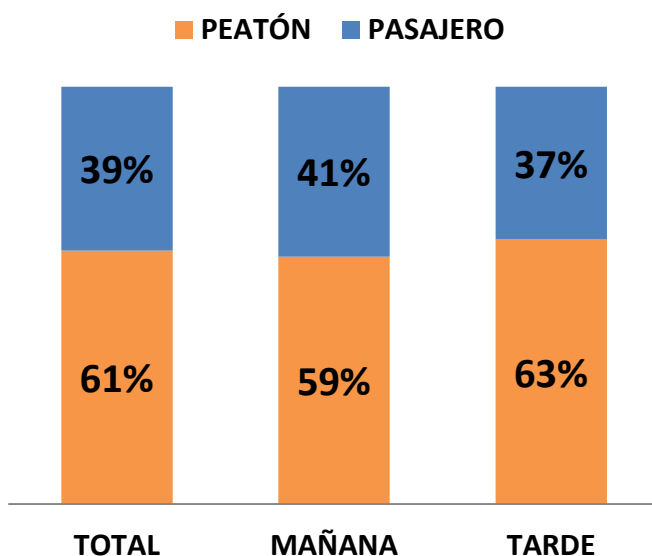


Gráfico 5.5.10



Las zonas Oeste y Pando de Canelones son las que presentan las mayores proporciones de niños peatones.

Gráfico 5.5.11



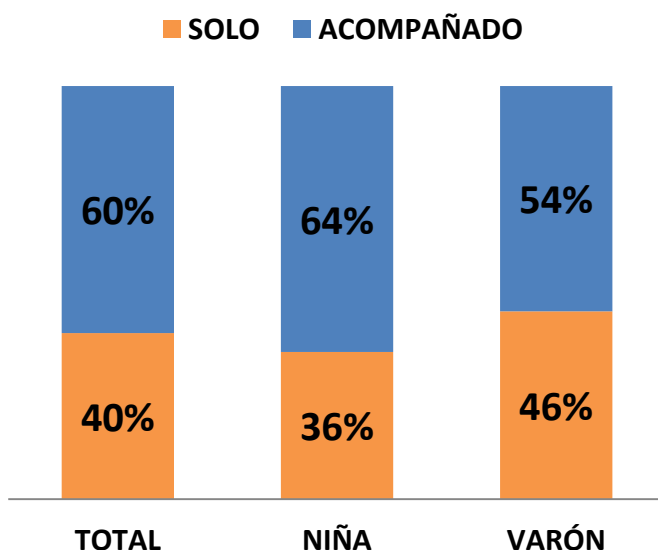
Los niños peatones se observaron en mayor medida en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS

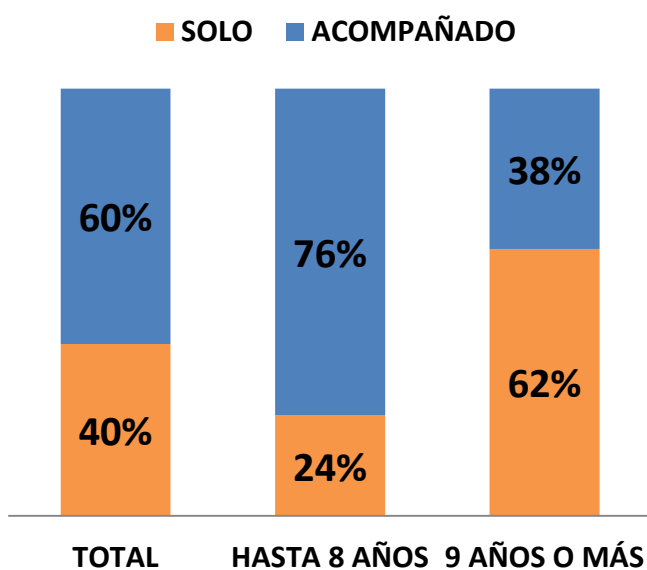
(N = 738 niños)

Gráfico 5.5.12



De los niños peatones, 4 de cada 10 transitan solos, en mayor medida entre los varones.

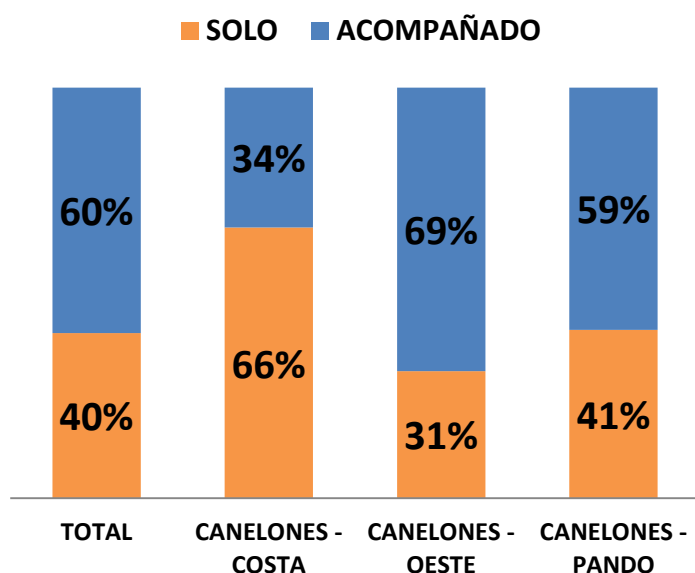
Gráfico 5.5.13



6 de cada 10 de los niños peatones de 9 o más años de edad transitan solos, así como lo hace 1 de cada 4 de los de hasta 8 años.

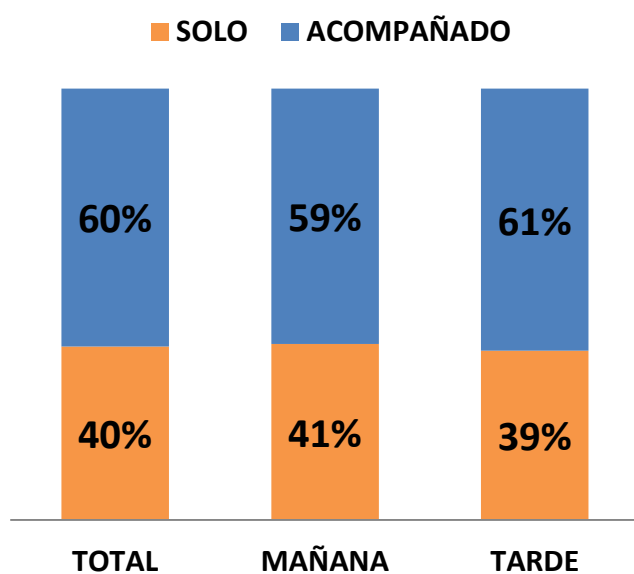


Gráfico 5.5.14



La zona Costa es la que muestra claramente la mayor magnitud de niños peatones transitando solos, con una magnitud que llega a 2 de cada 3 de los que concurren a centros educativos de esa jurisdicción.

Gráfico 5.5.15



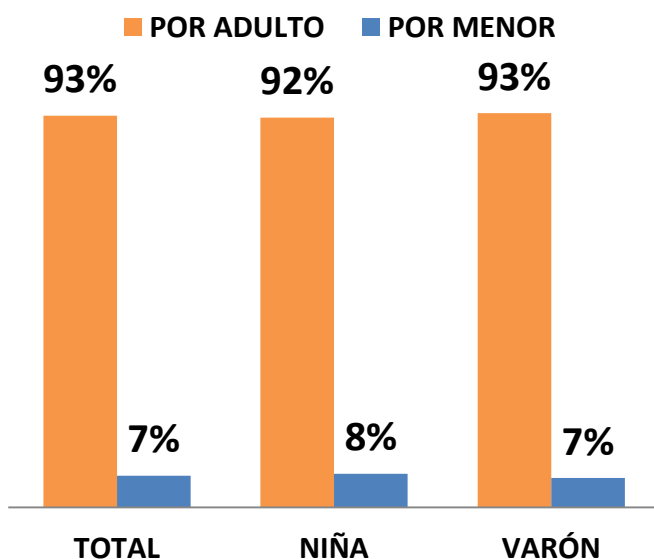
Se aprecia una mínima mayor presencia de niños peatones transitando solos en el turno de la mañana.



NIÑOS PEATONES ACOMPAÑADOS

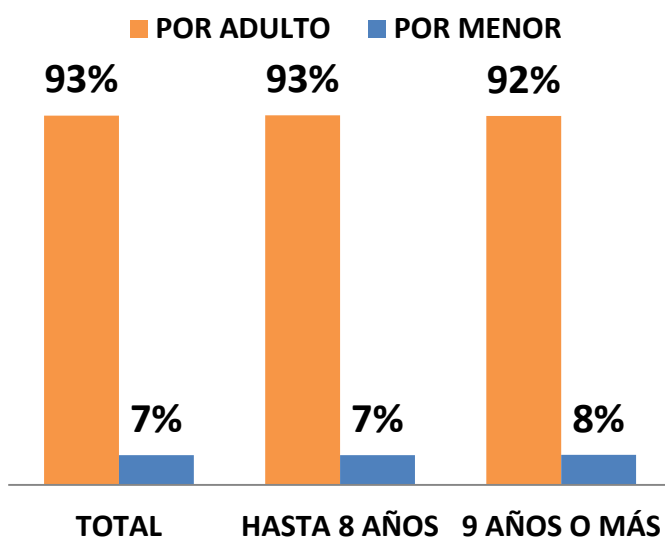
(N = 441 niños)

Gráfico 5.5.16



Una importante mayoría de los niños peatones que transitan acompañados lo hacen con un adulto, sin observarse diferencias significativas según el sexo de los niños.

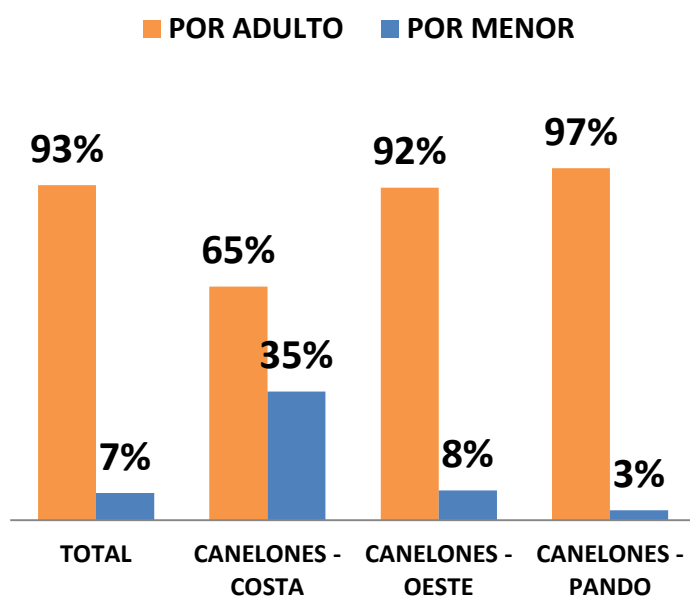
Gráfico 5.5.17



Tampoco se aprecian diferencias significativas en el tipo de acompañante según la edad de los niños peatones que transitan acompañados hacia su centro de estudio.

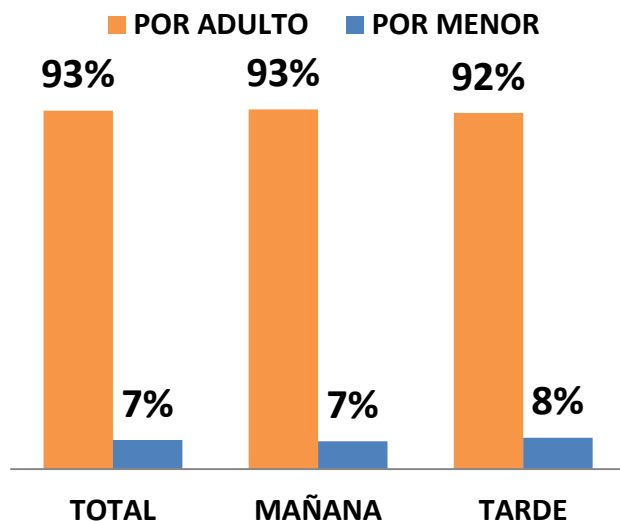


Gráfico 5.5.18



La zona Pando presenta prácticamente una universalidad de adultos acompañando a los niños peatones que transitan acompañados, mientras que por el contrario en la zona Costa 1 de cada 3 lo hace acompañado de un menor.

Gráfico 5.5.19



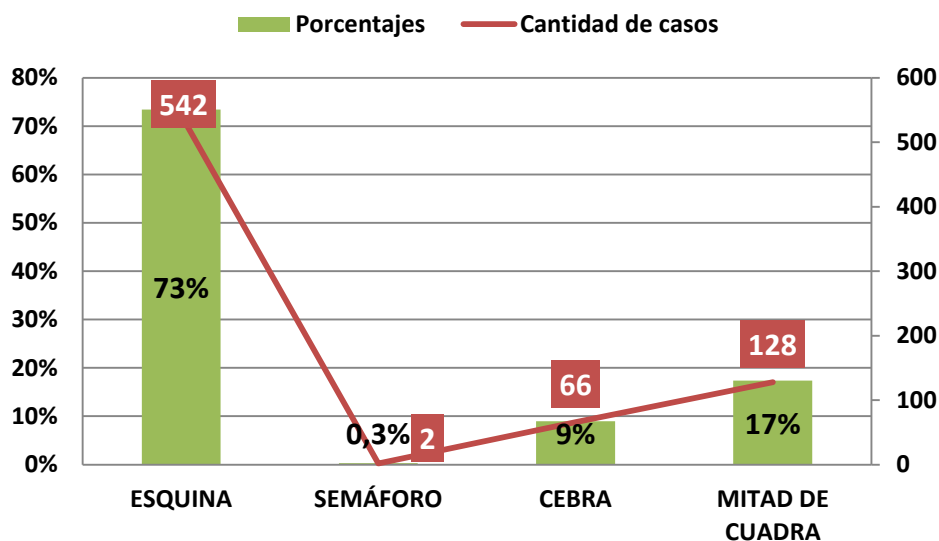
Tampoco se observan diferencias en el tipo de acompañante de los niños según el turno.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – DÓNDE CRUZA

(N = 738 niños)

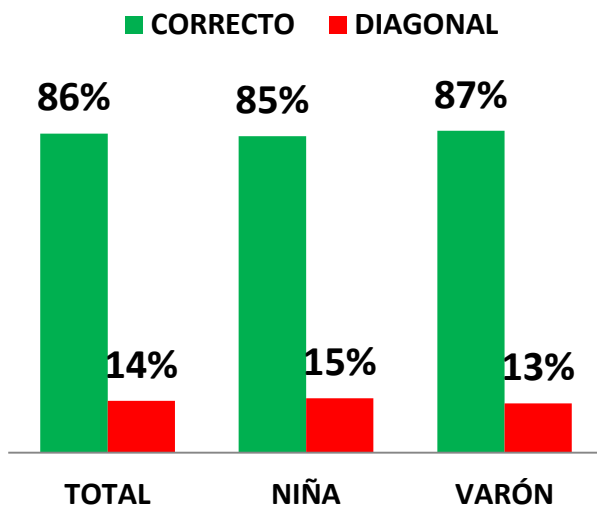
Gráfico 5.5.20



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – ESQUINA CRUCE

(N = 542 niños)

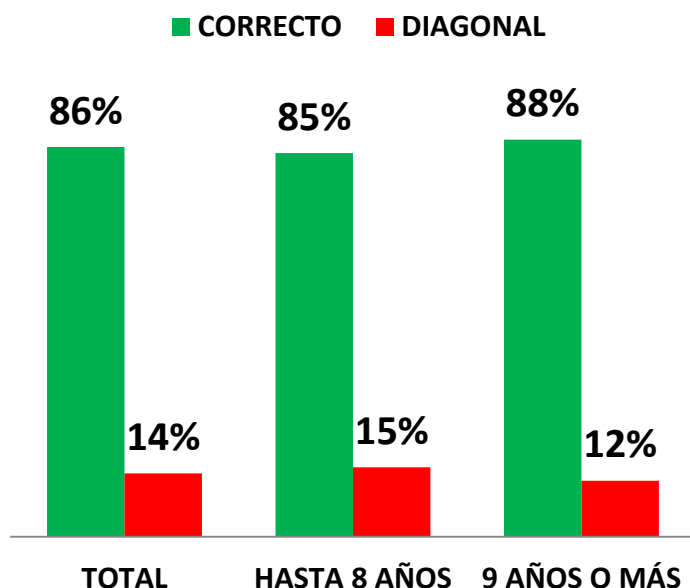
Gráfico 5.5.21



De los niños peatones que cruzan en la esquina, poco menos de 9 de cada 10 lo hacen de forma correcta, y 1 de cada 7 cruza en diagonal, lo que aumenta mínimamente entre las niñas.

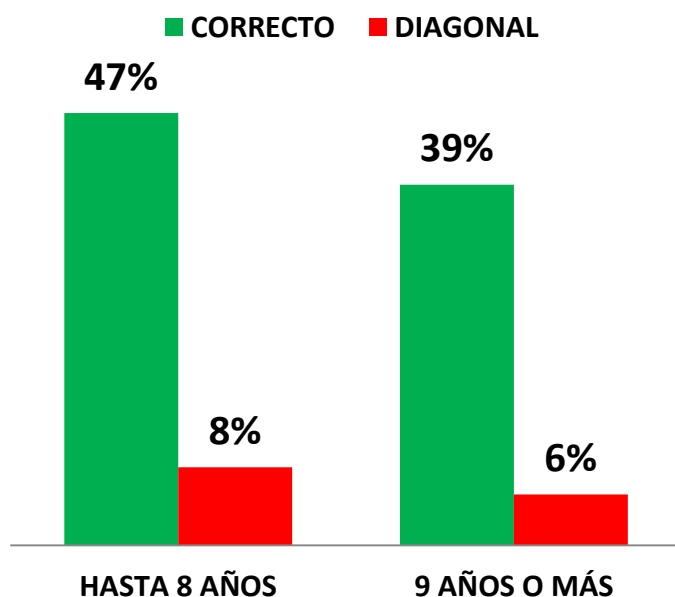


Gráfico 5.5.22



El cruzar en la esquina en diagonal se incrementa levemente entre los niños peatones de hasta 8 años de edad.

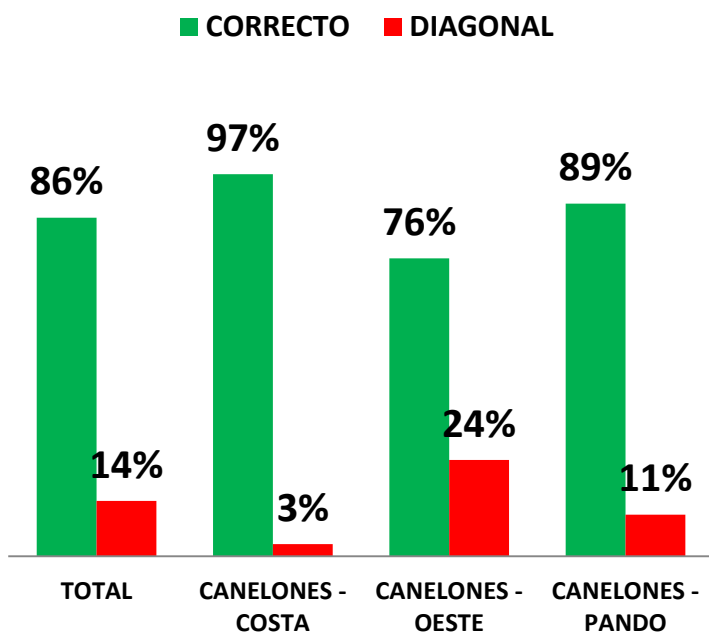
Gráfico 5.5.23



Calculando los porcentajes sobre el total, se observa que el grupo levemente más vulnerable en cuanto al cruce en la esquina es el de los niños peatones de hasta 8 años de edad.

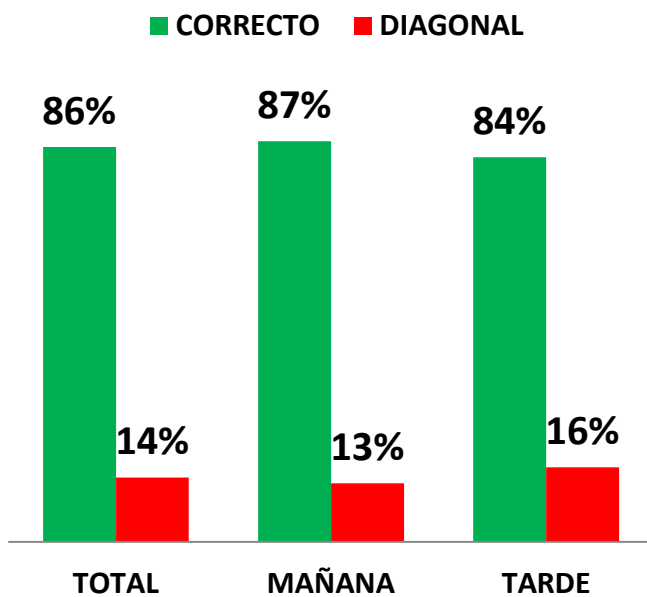


Gráfico 5.5.24



Destaca que 1 de cada 4 niños de la zona Oeste de Canelones cruza en diagonal en la esquina.

Gráfico 5.5.25



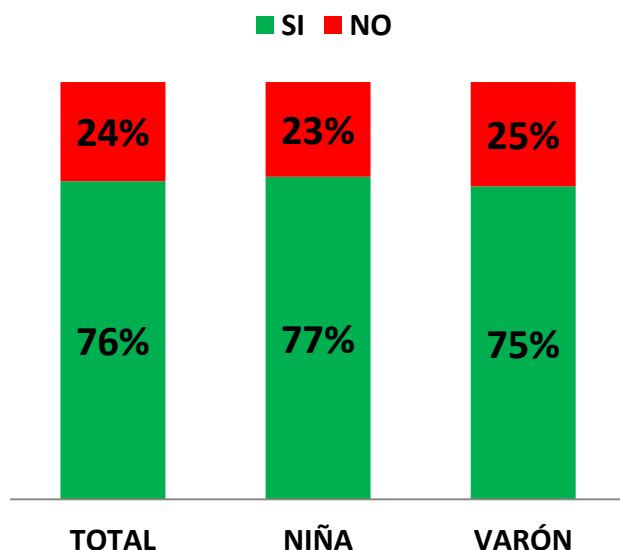
El cruce en diagonal en la esquina aparece levemente en mayor medida en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – ESQUINA CRUCE – MIRA ANTES DE CRUZAR

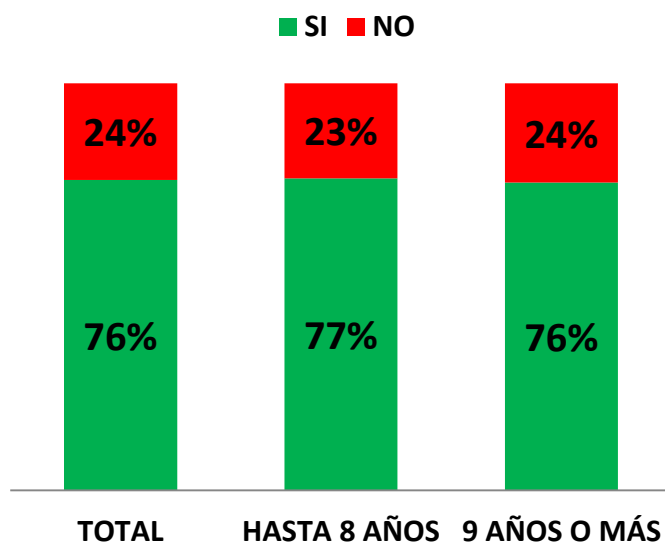
(N = 542 niños)

Gráfico 5.5.26



De los niños peatones que cruzan en la esquina, 3 de cada 4 miran antes de cruzar y 1 no lo hace, lo cual se incrementa mínimamente entre los varones.

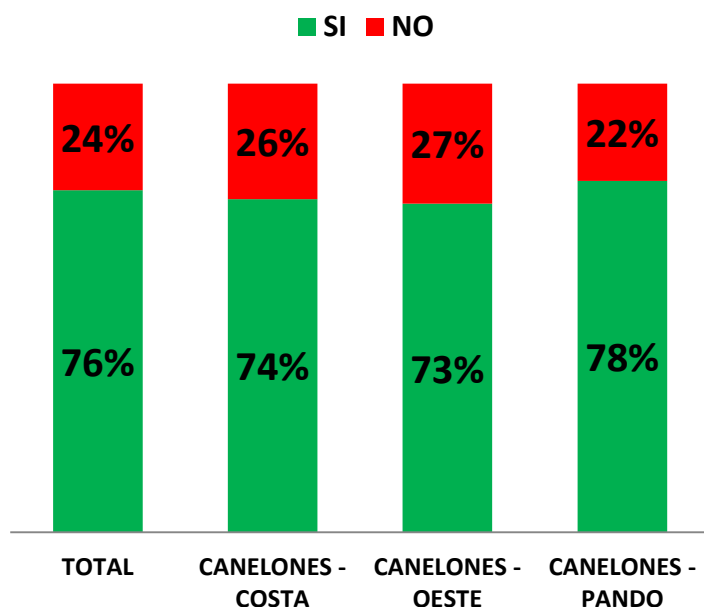
Gráfico 5.5.27



El cruce en la esquina sin mirar no presenta variaciones significativas según la edad de los niños peatones.

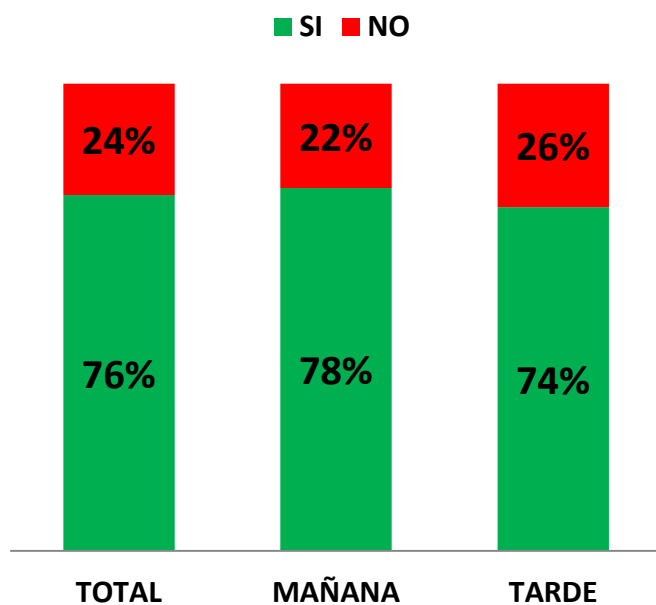


Gráfico 5.5.28



Destacan las zonas Costa y Oeste de Canelones como las que presentan las mayores proporciones de niños peatones que no miran antes de cruzar en la esquina.

Gráfico 5.5.29



El cruce sin mirar en la esquina aparece en mayor medida en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – SEMÁFORO – RESPETA LUZ

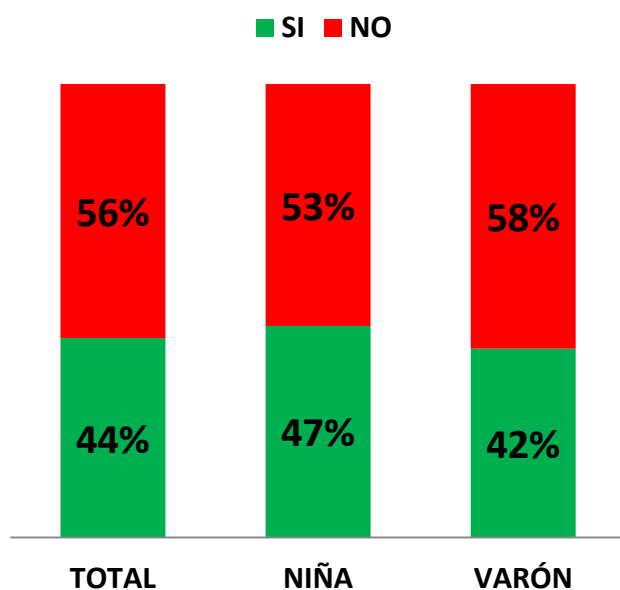
(N = 2 niños)

Se registraron solamente 2 casos de niños peatones cruzando por un semáforo, por lo cual no es posible realizar análisis al respecto.

NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – CEBRA – MIRA ANTES DE CRUZAR

(N = 66 niños)

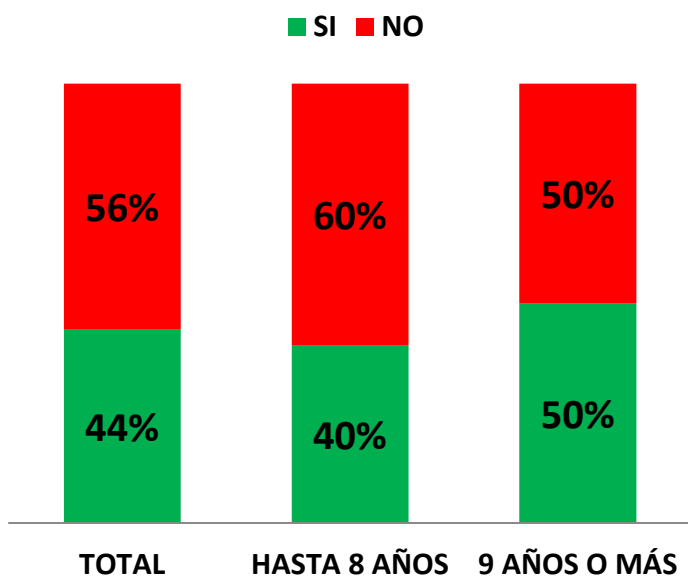
Gráfico 5.5.30



4 de cada 10 niños peatones que cruzan en la cebra miran antes de cruzar pero prácticamente 6 no lo hacen, lo cual se incrementa entre los varones.

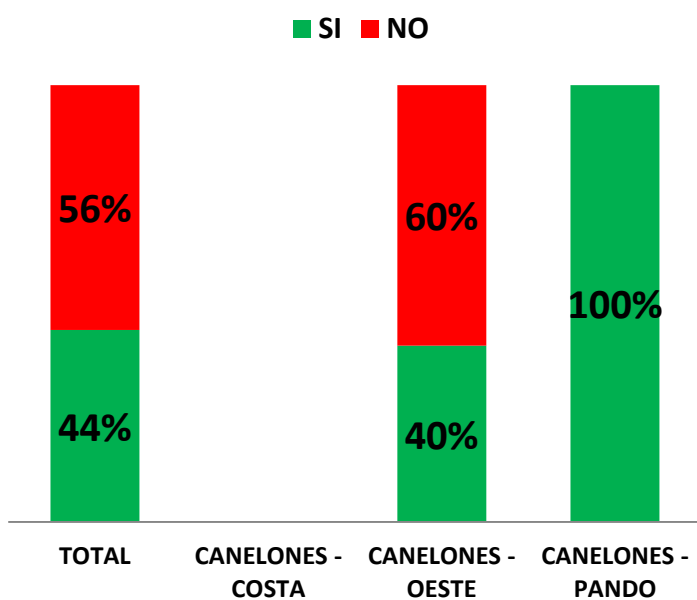


Gráfico 5.5.31



El cruce en la cebra sin mirar aumenta entre los peatones de hasta 8 años de edad.

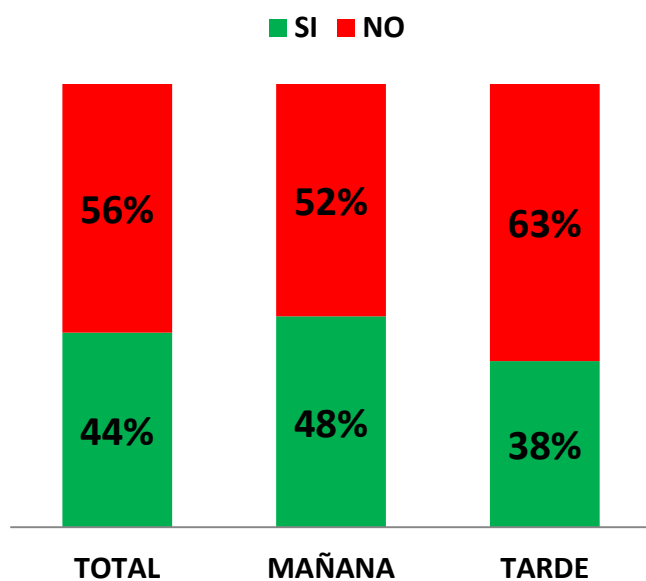
Gráfico 5.5.32



Resalta por lo positivo del cruce mirando en la cebra la zona Pando de Canelones, mientras que por lo negativo de no mirar destaca la zona Oeste.



Gráfico 5.5.33



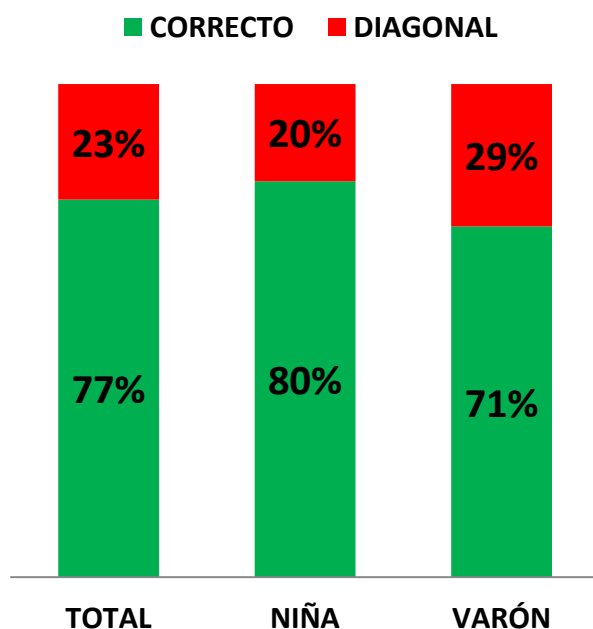
El cruce en la cebra sin mirar se incrementa durante el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – MITAD DE CUADRA – CRUCE

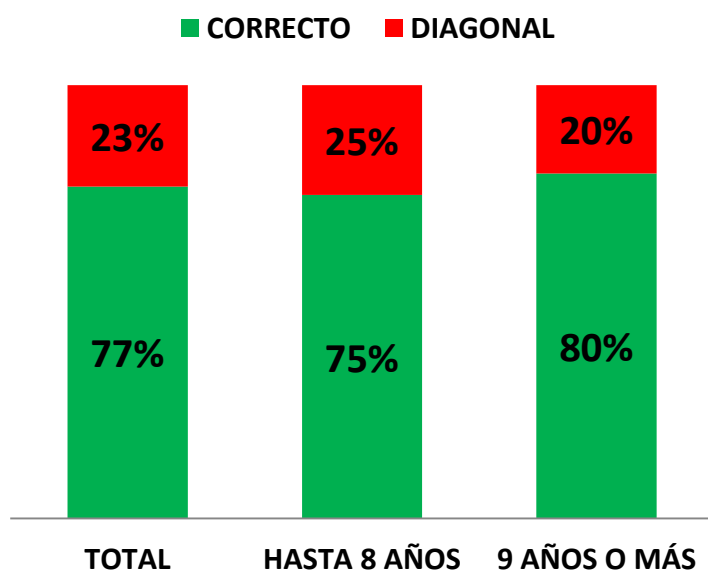
(N = 128 niños)

Gráfico 5.5.34



De los niños peatones que cruzan a mitad de cuadra destaca con claridad que prácticamente 8 de cada 10 lo hacen de forma correcta, mientras que prácticamente 1 de cada 4 lo hace en diagonal y en mayor grado entre los varones.

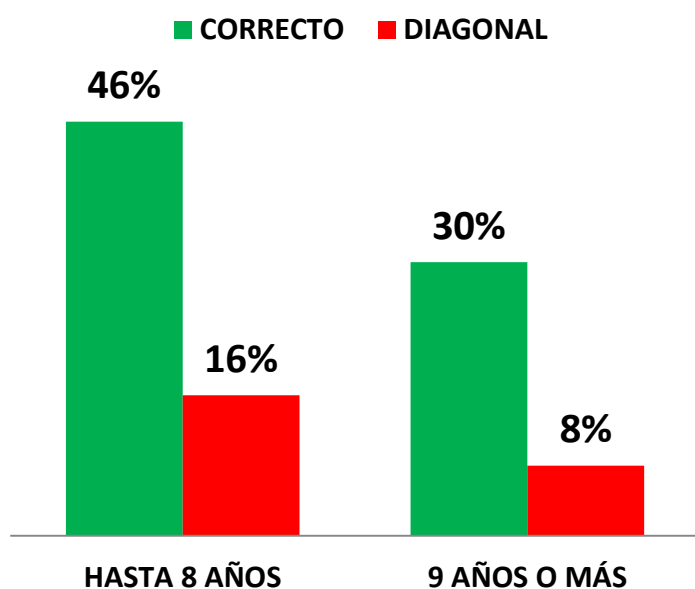
Gráfico 5.5.35



El cruzar a mitad de cuadra en diagonal aumenta entre los niños peatones de hasta 8 años de edad.

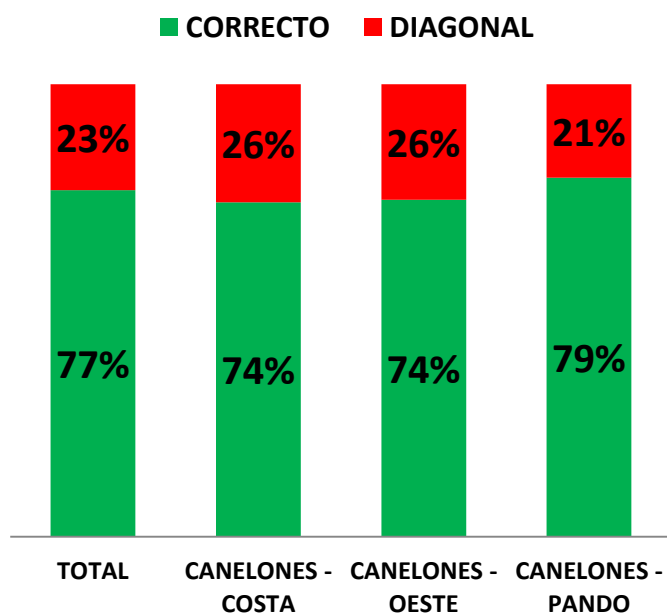


Gráfico 5.5.36



Al calcular los porcentajes sobre el total de niños peatones se hace aún más elocuente el hecho de que la población en mayor riesgo cuando se cruza a mitad de cuadra es la de los niños de hasta 8 años de edad.

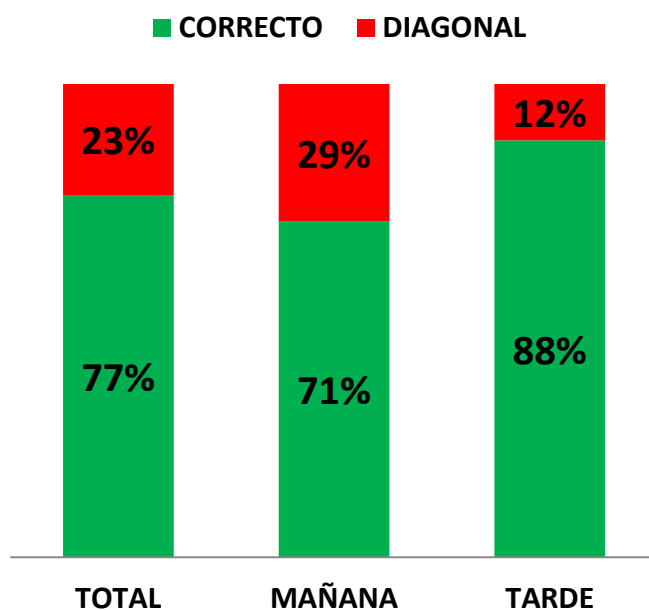
Gráfico 5.5.37



Destaca el mayor riesgo al que están expuestos los niños peatones de las zonas Costa y Oeste de Canelones, dada la magnitud con la que lo hacen en diagonal cuando cruzan a mitad de cuadra.



Gráfico 5.5.38



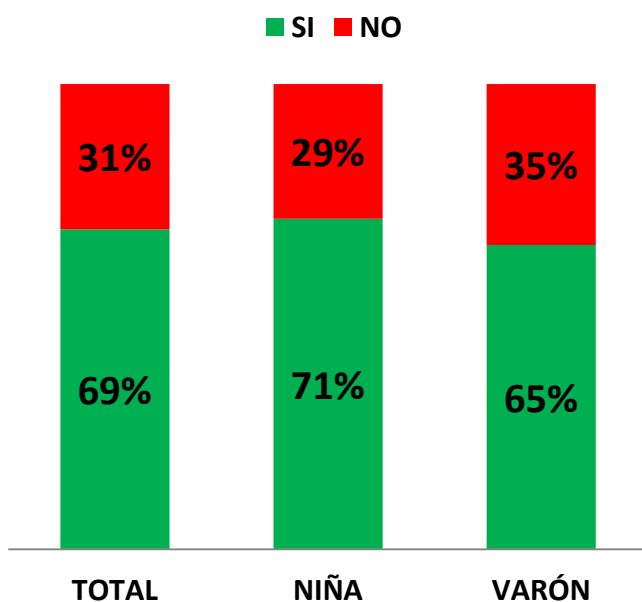
El cruce en diagonal a mitad de cuadra aparece claramente en mayor medida en el turno de la mañana.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – MITAD DE CUADRA – MIRA ANTES DE CRUZAR

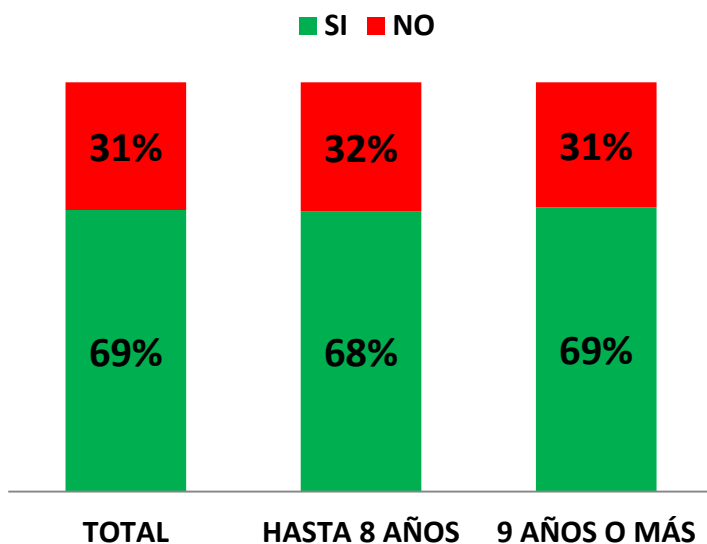
(N = 128 niños)

Gráfico 5.5.39



De los niños peatones que cruzan a mitad de cuadra destaca que 3 de cada 10 no miran antes de cruzar, lo que se incrementa entre los varones.

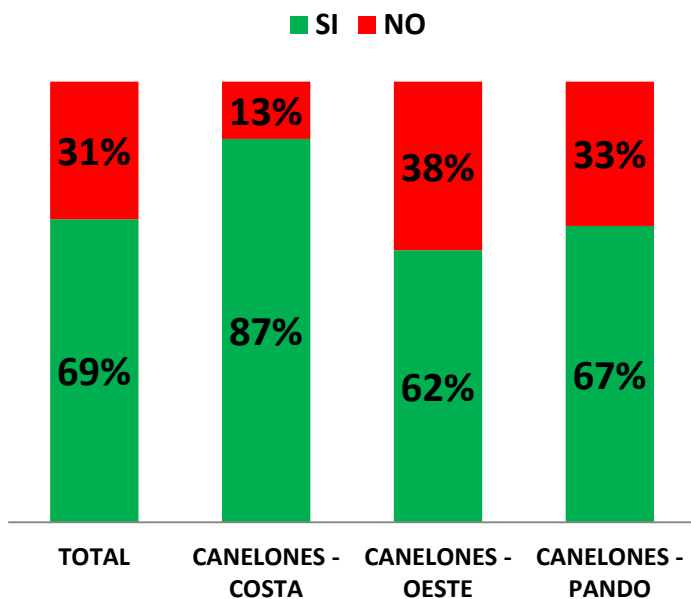
Gráfico 5.5.40



El cruzar a mitad de cuadra entre los niños peatones no presenta variaciones significativas según la edad de los mismos.

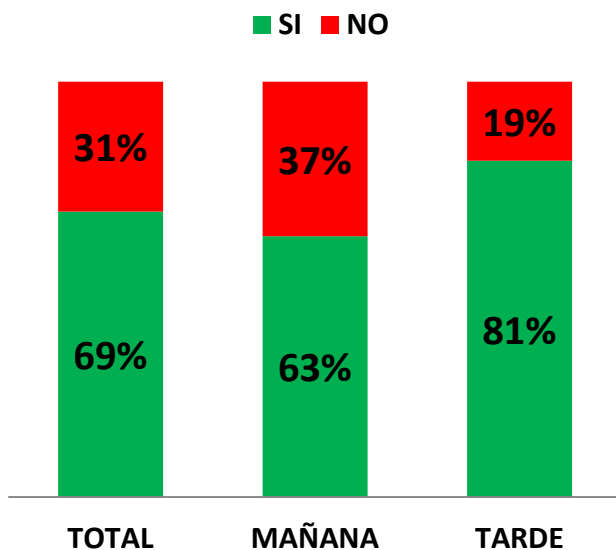


Gráfico 5.5.41



Destaca el mayor riesgo al que están expuestos los niños peatones de las zonas Pando y, sobre todo, Oeste de Canelones, donde en esta última prácticamente 4 de cada 10 cruzan a mitad de cuadra sin mirar.

Gráfico 5.5.42



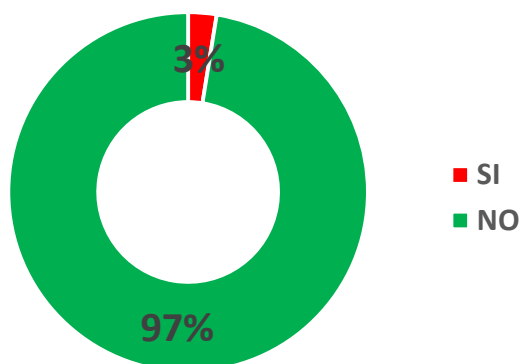
El cruce sin mirar a mitad de cuadra aumenta fuertemente en el turno de la mañana.



DISTRACTORES – TOTAL

(N = 1.216 niños)

Gráfico 5.5.43

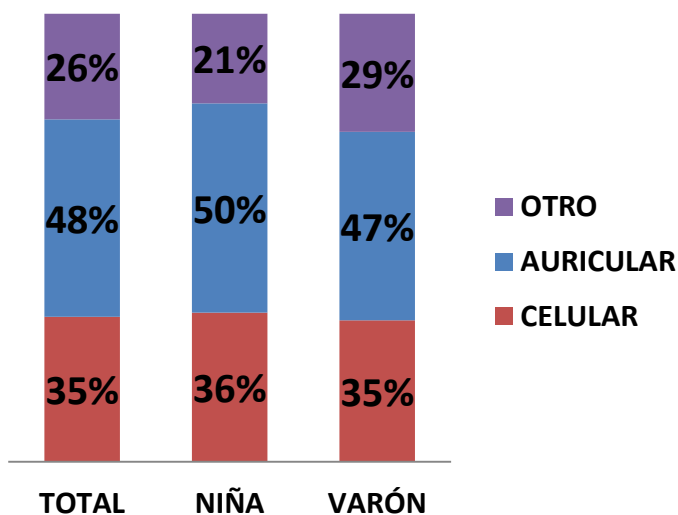


Resulta mínima la presencia de elementos distractores.

DISTRACTORES – ENTRE LOS NIÑOS QUE “SÍ” LOS LLEVABAN

(N = 31 niños)

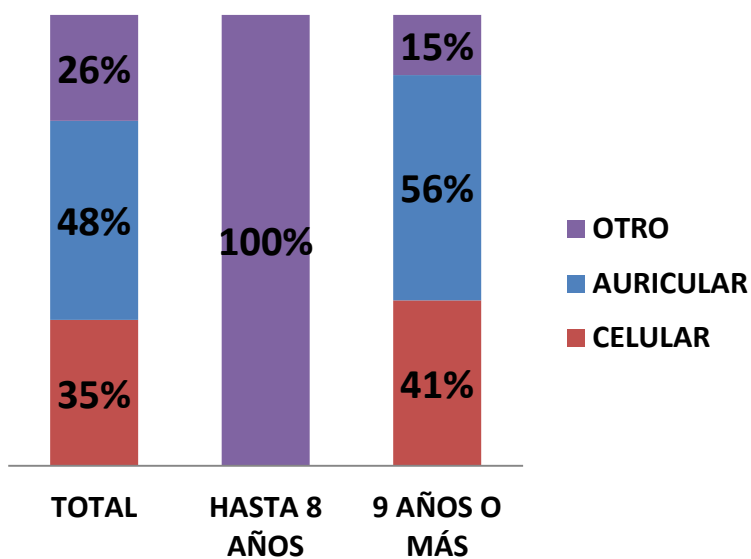
Gráfico 5.5.44



De los distractores que pudieron ser individualizados destaca el auricular, seguido por el celular; el auricular aparece levemente en mayor medida entre las niñas, mientras que el celular no presenta variaciones significativas según el sexo de los niños.

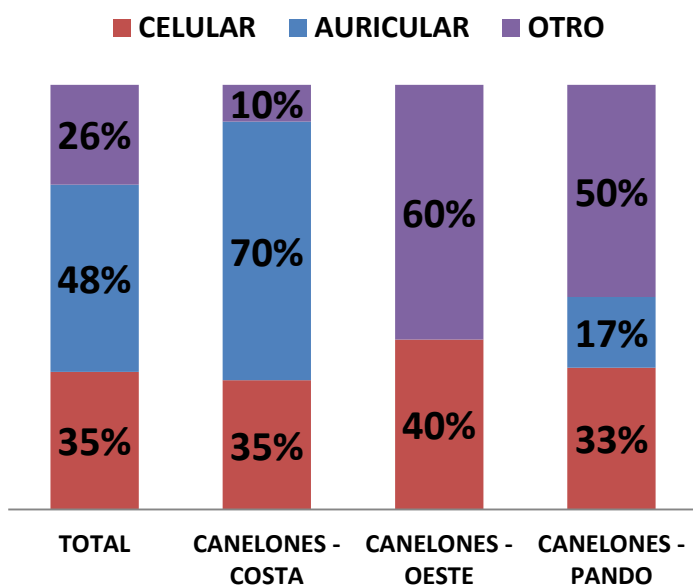


Gráfico 5.5.45



Tanto el auricular como el celular solamente pudieron ser registrados entre los niños de 9 o más años de edad.

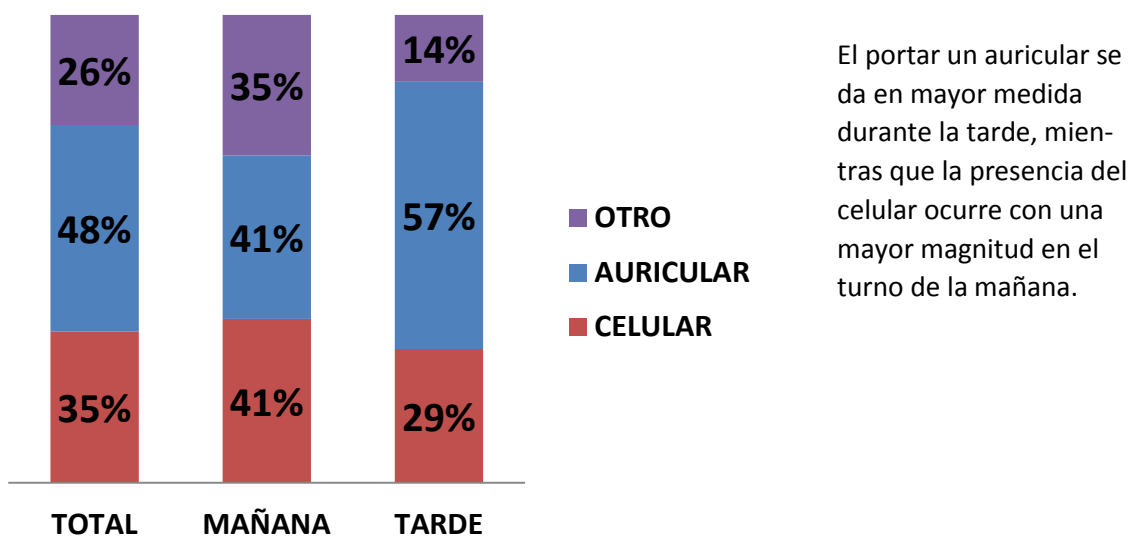
Gráfico 5.5.46



El auricular destaca en la zona Costa de Canelones, mientras que el celular aumenta en la Oeste.



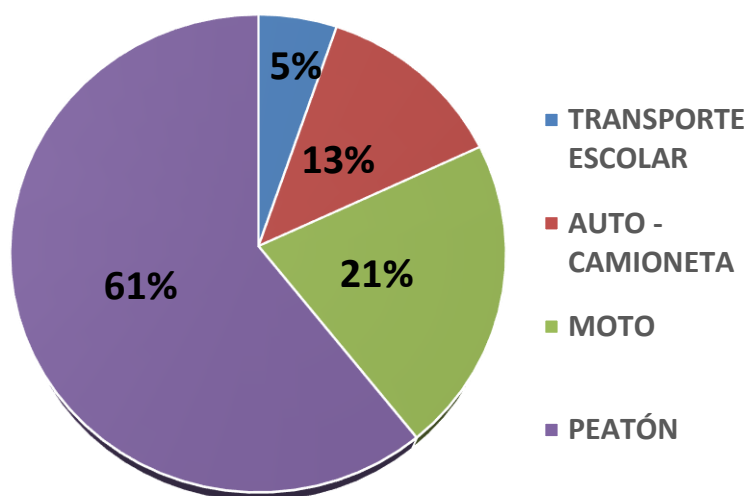
Gráfico 5.5.47



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – TOTAL

(N = 1.216 niños)

Gráfico 5.6.1

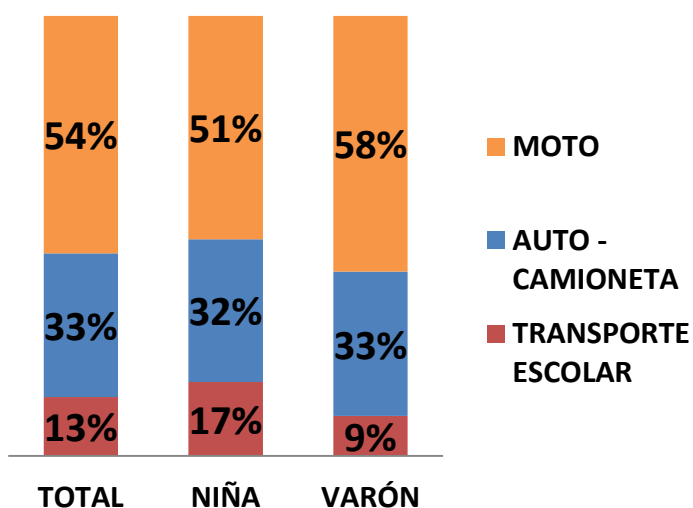


Tomando en cuenta la totalidad de los niños observados, 6 de cada 10 transitan hacia su centro de estudio como peatones, 1 de cada 5 lo hace en moto, 1 de cada 8 en auto o camioneta, y 1 de cada 19 en transporte escolar.

TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS

(N = 478 niños)

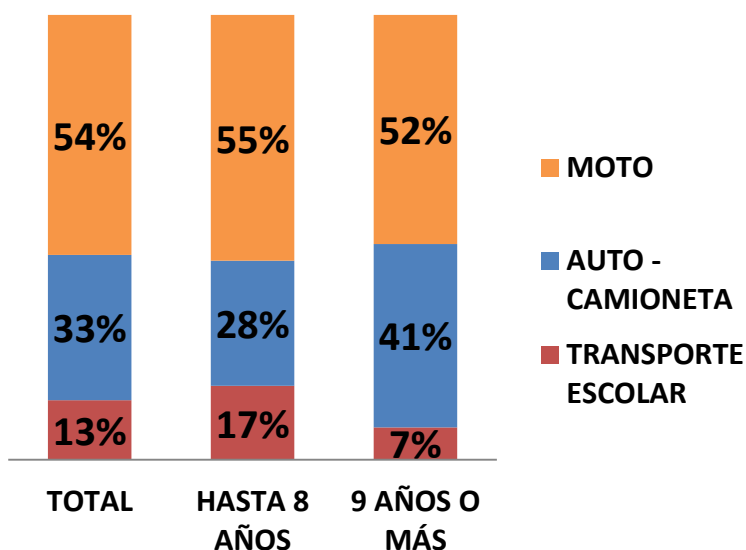
Gráfico 5.6.2



El auto o camioneta no presenta variaciones según el sexo de los niños, la moto se da con mayor frecuencia entre los varones, y el transporte escolar entre las niñas.

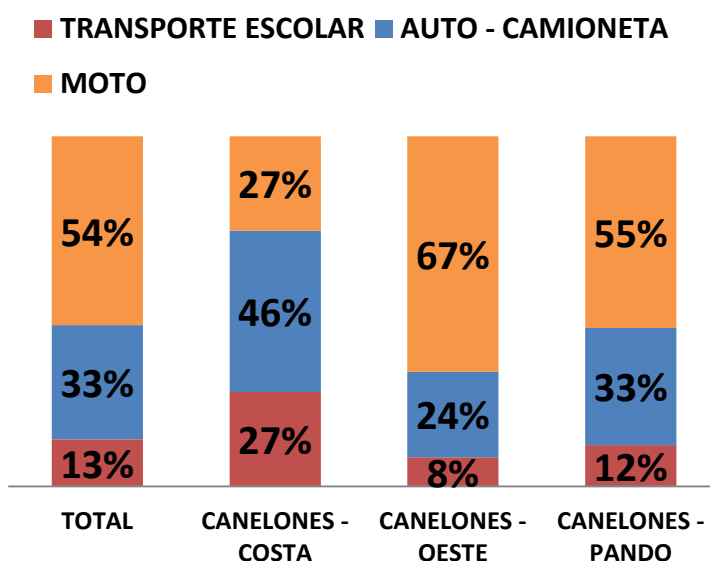


Gráfico 5.6.3



El auto o camioneta se da en mayor medida entre los niños de 9 o más años de edad, la moto se da levemente más entre los de hasta 8 años, y el transporte escolar ocurre en mayor medida entre los de hasta 8 años.

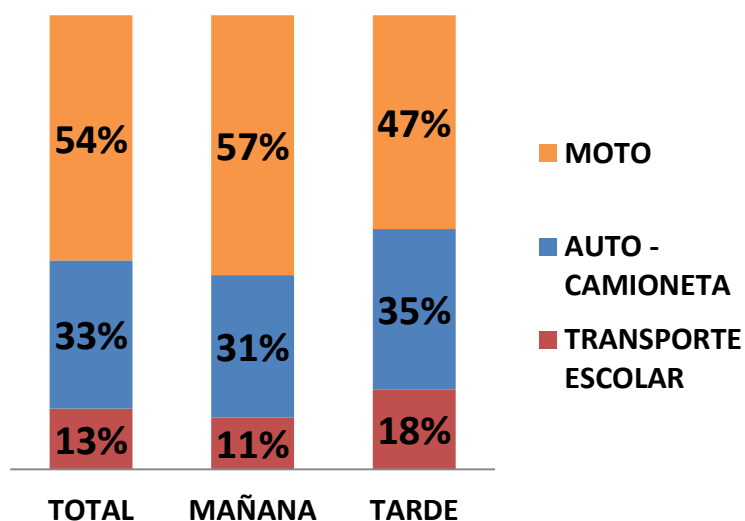
Gráfico 5.6.4



El auto o camioneta se utiliza en mayor medida para transportar a los niños pasajeros en la zona Costa de Canelones, la moto se utiliza en mayor grado en la zonas Pando y sobre todo Oeste, y el transporte escolar también en la Costa.



Gráfico 5.6.5



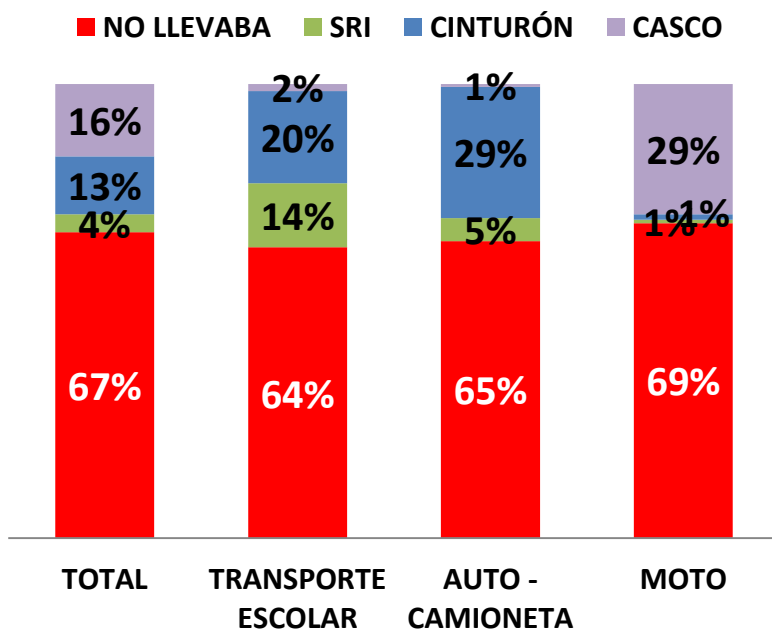
El auto o camioneta se utiliza en mayor medida en el turno de la tarde, la moto en el de la mañana, y el transporte escolar en el de la tarde.



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS – MEDIDAS DE SEGURIDAD

(N = 478 niños)

Gráfico 5.6.6



Destaca claramente el hecho de que 2 de cada 3 niños pasajeros no llevaban medidas de seguridad, lo cual a su vez se incrementa a 7 de cada 10 de los que transitaban en moto.

Cuadro 5.5

SEXO DEL NIÑO			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
NIÑA	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI	16 %	2 %	1 %	4 %
		CINTURÓN	22 %	33 %	1 %	15 %
		CASCO	2 %		30 %	16 %
		NO LLEVABA	60 %	64 %	67 %	65 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
VARÓN	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI	11 %	9 %		4 %
		CINTURÓN	16 %	23 %	1 %	10 %
		CASCO		1 %	27 %	16 %
		NO LLEVABA	74 %	67 %	72 %	70 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %



El no llevar medidas de seguridad en auto o camioneta aumenta levemente entre los niños varones, el no hacerlo en moto se incrementa en mayor medida también entre los varones, al igual que el no hacerlo en el transporte escolar.

Cuadro 5.6

EDAD DEL NIÑO			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
MENOR DE 8 AÑOS	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI	13 %	8 %	1 %	5 %
		CINTURÓN	17 %	27 %	1 %	11 %
		CASCO	2 %		24 %	14 %
		NO LLEVABA	67 %	65 %	73 %	70 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
9 AÑOS O MÁS	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI	17 %	1 %		2 %
		CINTURÓN	33 %	31 %	1 %	16 %
		CASCO		1 %	38 %	20 %
		NO LLEVABA	50 %	66 %	61 %	62 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

El no llevar medidas de seguridad en auto o camioneta no presenta variaciones significativas según la edad de los niños pasajeros, el no hacerlo en moto se incrementa entre los de hasta 8 años de edad, al igual que el no hacerlo en el transporte escolar.



Cuadro 5.7

JURISDICCIÓN			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
CANELONES – COSTA	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI	38 %	15 %	8 %	19 %
		CINTURÓN	54 %	76 %	4 %	51 %
		CASCO		2 %	75 %	21 %
		NO LLEVABA	8 %	7 %	13 %	9 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
CANELONES – OESTE	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		2 %		1 %
		CINTURÓN		12 %	1 %	4 %
		CASCO	7 %		19 %	13 %
		NO LLEVABA	93 %	85 %	81 %	83 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
CANELONES – PANDO	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		1 %		0,5 %
		CINTURÓN		12 %	1 %	5 %
		CASCO			29 %	16 %
		NO LLEVABA	100 %	86 %	70 %	79 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

El no llevar medidas de seguridad, tanto sea en auto o camioneta, moto o en el transporte escolar aumenta notoriamente entre los niños que concurren a centros educativos de las zonas Oeste y Pando de Canelones.



Cuadro 5.8

TURNO			PASAJERO – TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO – CAMIONETA	MOTO	
MAÑANA	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI	8 %	7 %		3 %
		CINTURÓN	22 %	25 %	1 %	11 %
		CASCO			25 %	14 %
		NO LLEVABA	70 %	68 %	74 %	72 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
TARDE	PASAJERO – MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI	22 %	2 %	3 %	6 %
		CINTURÓN	19 %	35 %	1 %	16 %
		CASCO	4 %	2 %	39 %	20 %
		NO LLEVABA	56 %	61 %	57 %	58 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

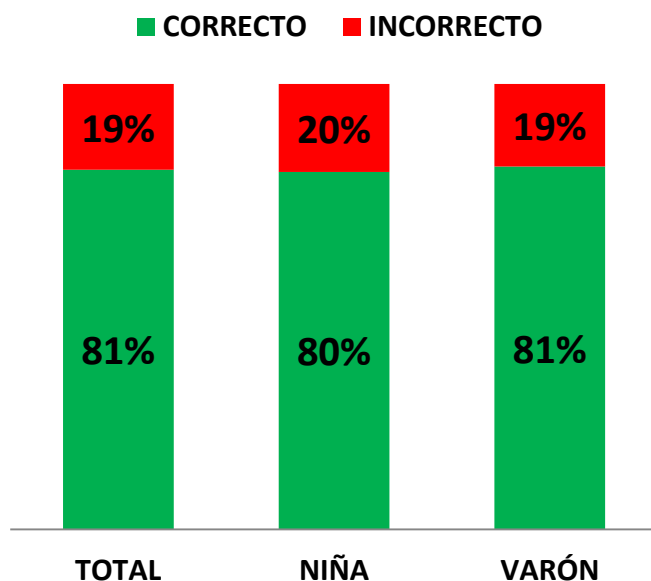
El no llevar medidas de seguridad, tanto sea en auto o camioneta, moto o transporte escolar aumenta en el turno de la mañana.



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS – ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO

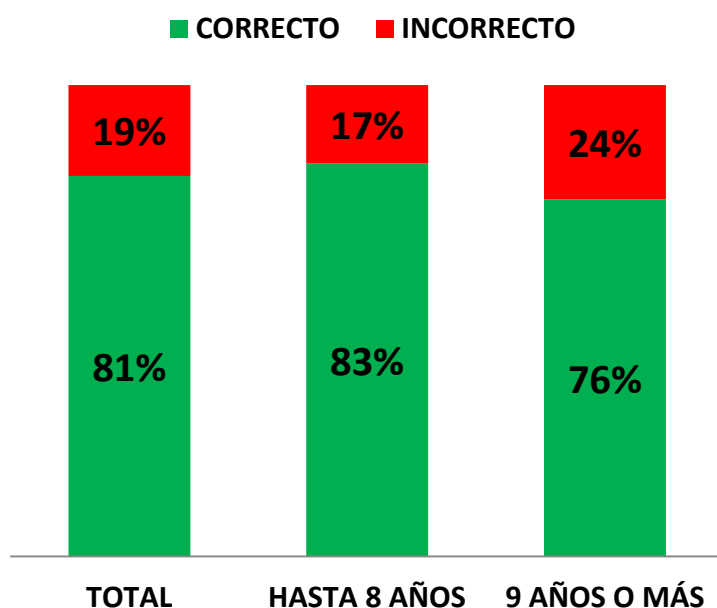
(N = 478 niños)

Gráfico 5.7.1



En 8 de cada 10 niños los vehículos que los trasladan realizan la detención en la zona correcta, mientras que en 1 de cada 5 se lleva a cabo en una incorrecta, lo cual no presenta variaciones significativas según el sexo de los niños.

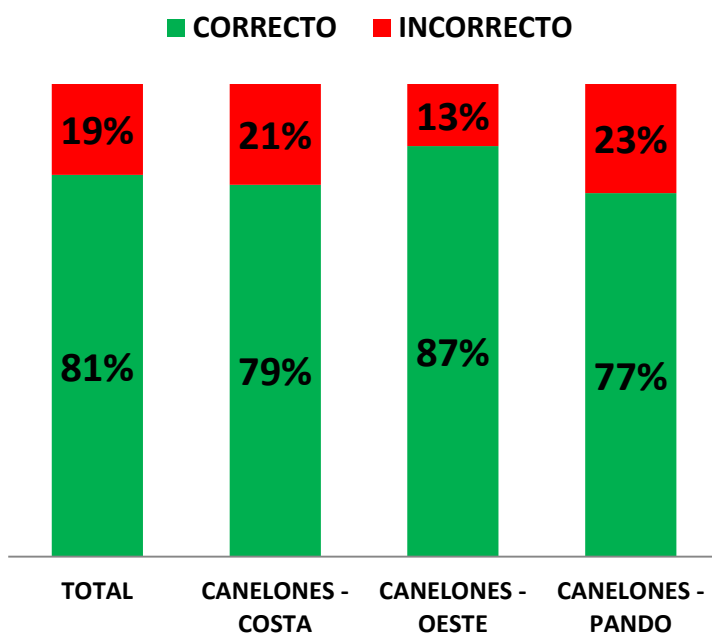
Gráfico 5.7.2



El detener el vehículo en una zona incorrecta aumenta cuando se traslada a niños de 9 años o más de edad.

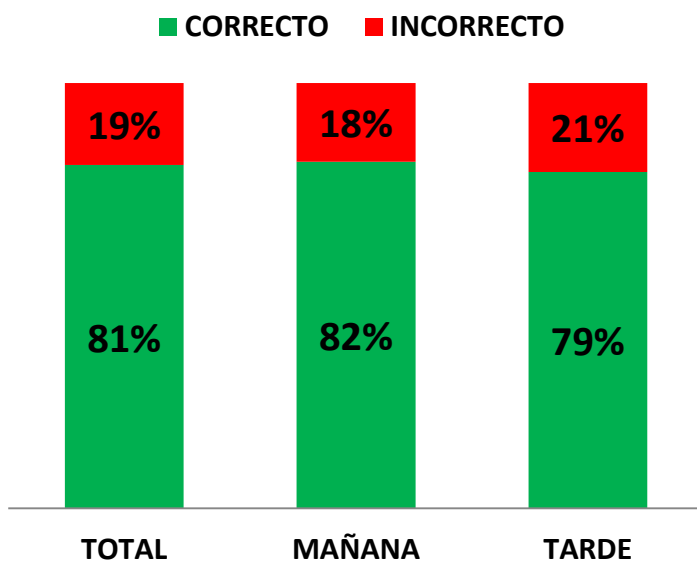


Gráfico 5.7.3



Detener el vehículo en una zona incorrecta se incrementa tanto en la zona Costa como Pando de Canelones.

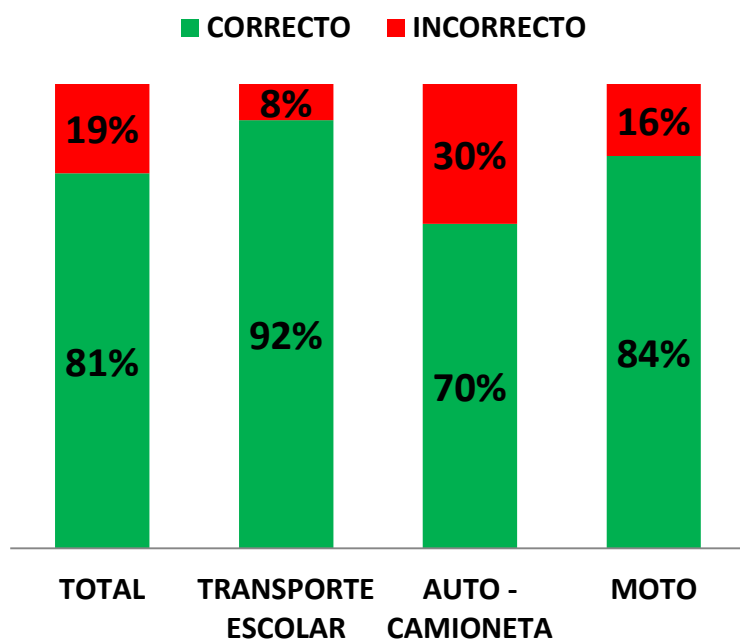
Gráfico 5.7.4



Detener el vehículo en una zona incorrecta ocurre levemente con mayor frecuencia al transportar niños durante el turno de la tarde.



Gráfico 5.7.5



Detener el vehículo en una zona incorrecta aumenta, llegando a 3 de cada 10, entre los niños que son trasladados en auto o camioneta.



6. Conclusiones preliminares

El análisis de los resultados obtenidos en los tres estudios permite extraer algunas conclusiones que son principalmente en términos de desafíos y oportunidades para mejorar.

La encuesta indica que el camino es trabajar sobre los factores de riesgo asociados a niños dentro del vehículo y como peatones, ya que son las dos principales formas en que se trasladan. Entre otros aspectos, cabe mencionar que, entre quienes viajan en auto, la mayoría son varones, mayores de 34 años y con nivel educativo alto. Sin embargo, entre quienes van caminando, la participación de la mujer es mayor, así como también personas jóvenes y de menor nivel educativo. Asimismo, la encuesta permite apreciar que los viajes son la mayoría de menos de diez minutos, y que el uso de medidas de seguridad no alcanza el deseado.

La información presentada anteriormente se complementa con lo expuesto en el estudio observacional, ya que ahí surge una vez más la necesidad de promover y fiscalizar el uso de medidas de seguridad, tanto el cinturón de seguridad en el transporte escolar, el sistema de retención infantil en los vehículos, y el casco homologado en las motos.

Además, será necesario trabajar en educación vial, principalmente en la forma correcta de cruzar en las esquinas, en los semáforos, en las cebras, trabajando en reducir la proporción de cruces a mitad de cuadra o, en su defecto, que el mismo se realice con la precaución necesaria. Esto nos presenta desafíos importantes en materia educativa.

La herramienta desarrollada por IRAP para evaluar la infraestructura vial de los entornos escolares y cómo esta protege a los peatones mostró una gran innovación, y tiene un potencial enorme para trabajar en las mejoras concretas. Si bien no forman parte de este informe, la herramienta permite saber qué medidas deberían implementarse para mejorar la calificación por estrellas de las escuelas, y de lo visto hasta el momento, son medidas que tienen un bajo costo, pero un alto impacto.

El análisis agregado que se enseñó en este informe permite extraer algunas líneas de trabajo diferentes para los departamentos estudiados. Canelones enfrenta una calificación por estrellas que, en promedio, no es satisfactoria, pero dada su heterogeneidad tiene escuelas de 1 y 5 estrellas. No obstante, Montevideo tiene concentración de las peores calificaciones en las regiones del Este y Oeste que, por lo que se aprecia en las características socioculturales de la ANEP, son los hogares con menores valores.

En síntesis, los estudios revelan la importancia de continuar promoviendo la seguridad de los niños como pasajeros de vehículos, tanto en el transporte escolar como en el auto. Por otra parte, marca la importancia de comenzar a trabajar en la seguridad de los niños peatones. En ese aspecto, el desafío principal es en materia educativa, donde se vuelve necesario trabajar con los niños, las familias y la comunidad educativa toda para mejorar estos aspectos.

Por último, el relevamiento de infraestructura plantea oportunidades de mejora en ambos departamentos; Canelones, por su heterogeneidad, debe trabajar para mejorar la infraestructura vial de los entornos escolares en todo su territorio, para así proteger a los niños peatones. No obstante, Montevideo tiene sus



principales desafíos concentrados en las regiones Este y Oeste, donde las características socioculturales de los hogares son más bajas.

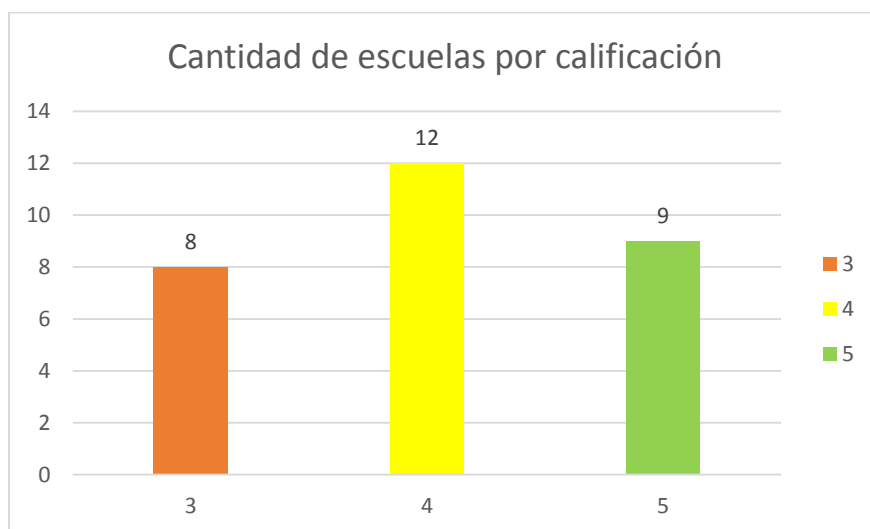


RESULTADOS CAPÍTULO ARGENTINA

7. Star Rating for Schools

A continuación se enseñan los resultados de las evaluaciones de infraestructura en los entornos escolares. Los mismos son promedios ponderados de los 5 puntos que se midieron por escuela.

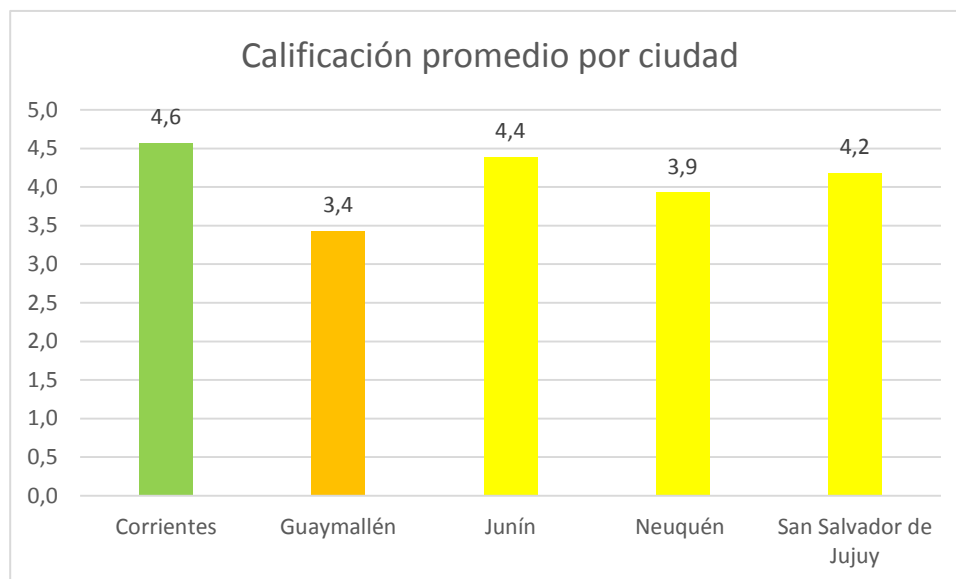
Como se mencionó anteriormente, la evaluación de infraestructura arroja una calificación entre 1 y 5, donde 3 es aceptable.



En términos generales es posible sostener que la evaluación de infraestructura arroja un buen resultado en las escuelas evaluadas de las cinco ciudades de Argentina. Del gráfico anterior se aprecia que no se encontraron escuelas de menos de 3 estrellas. Asimismo la mayoría de las escuelas obtienen una calificación de 4 estrellas.

A pesar de cierta homogeneidad en los resultados, amerita un análisis por ciudad. De ese modo se muestran los resultados promedio por ciudad.





La ciudad de Corrientes es la que tiene el promedio de calificación mayor, con la mayoría de sus escuelas 5 estrellas. Por otro lado Guaymallén es la que tiene el menor promedio, aunque superando el 3 mínimo.

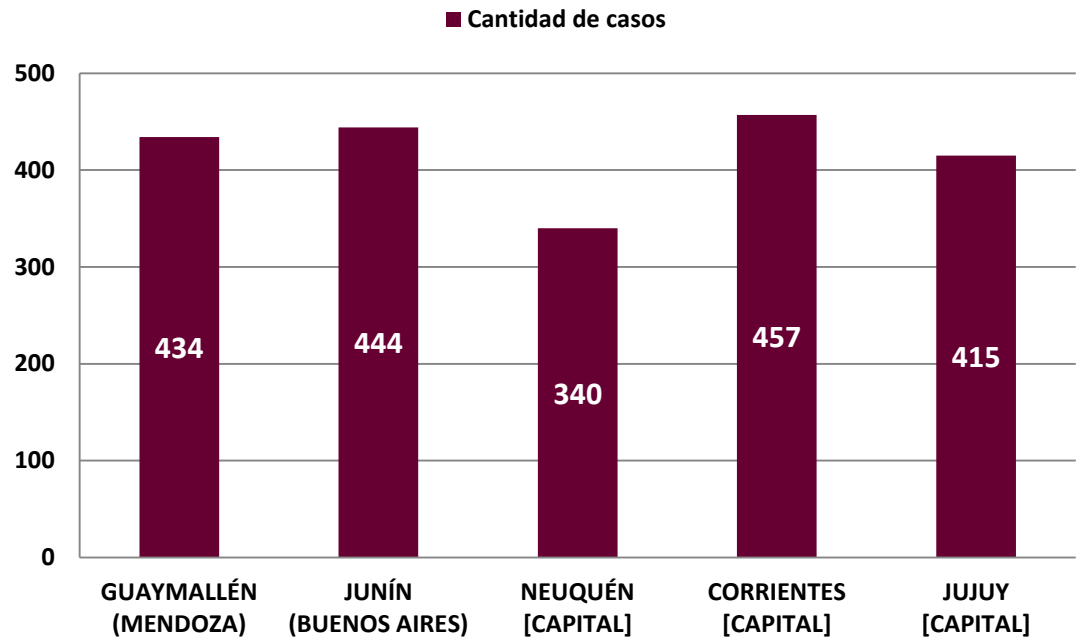
Las restantes tres ciudades muestran un resultado similar en el entorno de las 4 estrellas promedio.



8. Observacional de peatones

ESTRUCTURA DE LA MUESTRA

Gráfico 8.1



Cuadro 8.1

SEXO DEL NIÑO		CIUDAD				
		GUAYMALLÉN, MENDOZA	JUNÍN, BUENOS AIRES	NEUQUÉN [CAPITAL]	CORRIENTES [CAPITAL]	JUJUY [CAPITAL]
NIÑA	Recuento	241	234	165	218	207
	% dentro de CIUDAD	55,5 %	52,7 %	48,5 %	47,7 %	49,9 %
VARÓN	Recuento	193	210	175	239	208
	% dentro de CIUDAD	44,5 %	47,3 %	51,5 %	52,3 %	50,1 %
Total	Recuento	434	444	340	457	415
	% dentro de CIUDAD	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %



Cuadro 8.2

EDAD DEL NIÑO		CIUDAD				
		GUAYMALLÉN, MENDOZA	JUNÍN, BUENOS AIRES	NEUQUÉN [CAPITAL]	CORRIENTES [CAPITAL]	JUJUY [CAPI- TAL]
HASTA 8 AÑOS	Recuento	237	309	214	192	214
	% dentro de CIUDAD	54,6 %	69,6 %	62,9 %	42,0 %	51,6 %
9 AÑOS O MÁS	Recuento	197	135	126	265	201
	% dentro de CIUDAD	45,4 %	30,4 %	37,1 %	58,0 %	48,4 %
Total	Recuento	434	444	340	457	415
	% dentro de CIUDAD	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Cuadro 8.3

NIÑO OBSERVADO		CIUDAD				
		GUAYMALLÉN, MENDOZA	JUNÍN, BUENOS AIRES	NEUQUÉN [CAPITAL]	CORRIENTES [CAPITAL]	JUJUY [CAPI- TAL]
PEATÓN	Recuento	225	149	181	329	251
	% dentro de CIUDAD	51,8 %	33,6 %	53,2 %	72,0 %	60,5 %
PASAJERO	Recuento	209	295	159	128	164
	% dentro de CIUDAD	48,2 %	66,4 %	46,8 %	28,0 %	39,5 %
Total	Recuento	434	444	340	457	415
	% dentro de CIUDAD	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %



Cuadro 8.4

PEATÓN OBSERVADO		CIUDAD				
		GUAYMALLÉN, MENDOZA	JUNÍN, BUENOS AIRES	NEUQUÉN [CAPITAL]	CORRIENTES [CAPITAL]	JUJUY [CAPI- TAL]
SOLO	Recuento	43	32	78	69	41
	% dentro de CIUDAD	19,1 %	21,5 %	43,1 %	21,0 %	16,3 %
ACOMPA- ÑADO	Recuento	182	117	103	260	210
	% dentro de CIUDAD	80,9 %	78,5 %	56,9 %	79,0 %	83,7 %
Total	Recuento	225	149	181	329	251
	% dentro de CIUDAD	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Cuadro 8.5

VA ACOMPAÑADO		CIUDAD				
		GUAYMALLÉN, MENDOZA	JUNÍN, BUENOS AIRES	NEUQUÉN [CAPITAL]	CORRIENTES [CAPITAL]	JUJUY [CAPI- TAL]
POR ADULTO	Recuento	181	114	94	260	150
	% dentro de CIUDAD	99,5 %	97,4 %	91,3 %	100,0 %	71,4 %
POR MENOR	Recuento	1	3	9		60
	% dentro de CIUDAD	0,5 %	2,6 %	8,7 %		28,6 %
Total	Recuento	182	117	103	260	210
	% dentro de CIUDAD	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %



Cuadro 8.6

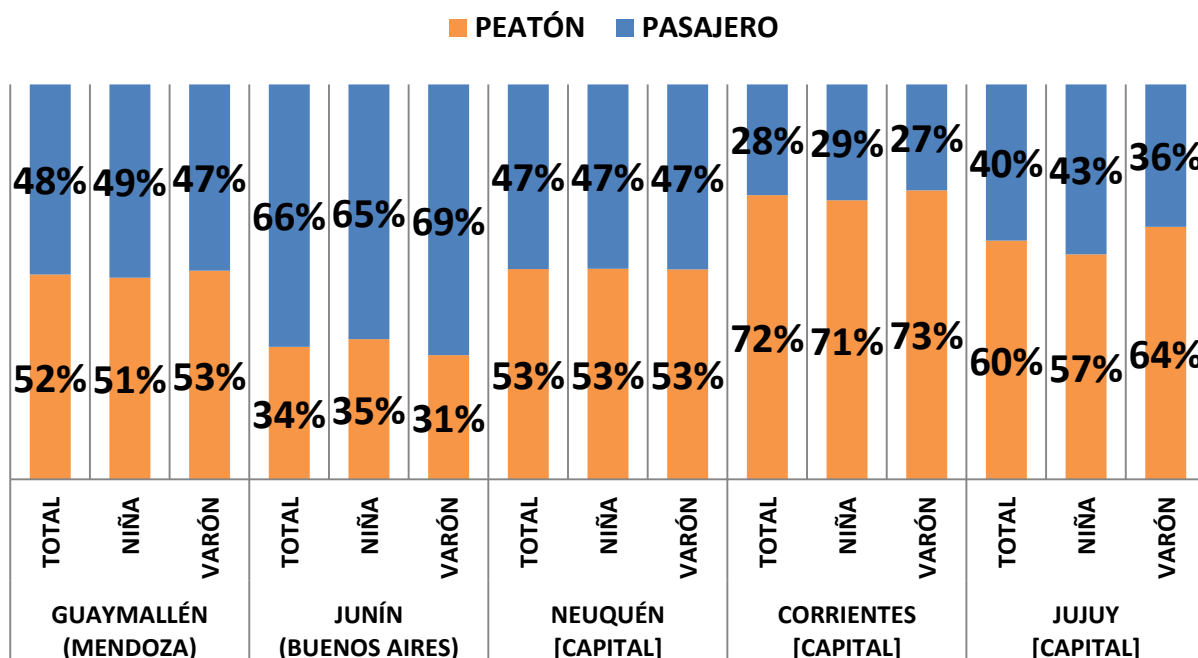
TURNO		CIUDAD				
		GUAYMALLÉN, MENDOZA	JUNÍN, BUENOS AIRES	NEUQUÉN [CAPITAL]	CORRIENTES [CAPITAL]	JUJUY [CAPI- TAL]
MAÑANA	Recuento	253	211	242	307	324
	% dentro de CIUDAD	58,3 %	47,5 %	71,2 %	67,2 %	78,1 %
TARDE	Recuento	181	233	98	150	91
	% dentro de CIUDAD	41,7 %	52,5 %	28,8 %	32,8 %	21,9 %
Total	Recuento	434	444	340	457	415
	% dentro de CIUDAD	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

NIÑOS OBSERVADOS

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	434
Junín (Buenos Aires)	444
Neuquén (Capital)	340
Corrientes (Capital)	457
Jujuy (Capital)	415



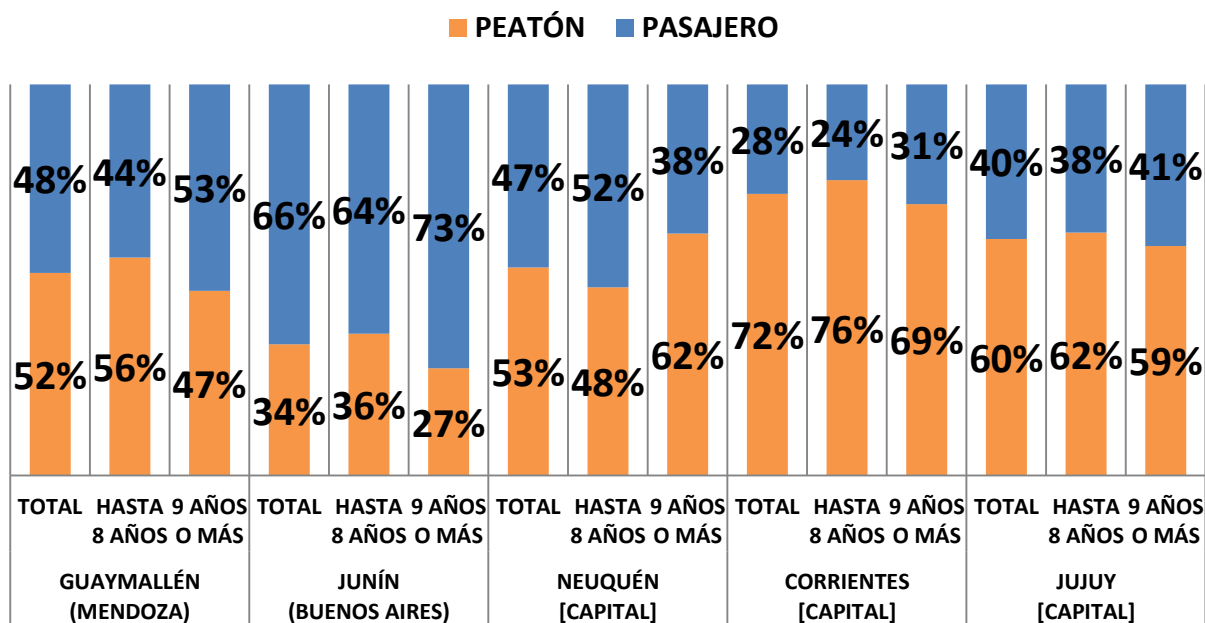
Gráfico 8.2



En Guaymallén la mitad de los niños observados transitaban como peatones, siendo mínimamente mayor su proporción entre los varones. En Junín uno de cada tres transitaban como peatones, siendo mayor su proporción entre las niñas. En Neuquén la mitad de los niños observados transitaban como peatones, sin apreciarse variaciones según el sexo de los mismos. En Corrientes siete de cada diez niños transitaban como peatones, siendo mínimamente mayor su proporción entre los varones. En Jujuy seis de cada diez niños transitaban como peatones, siendo mayor su proporción entre los varones.

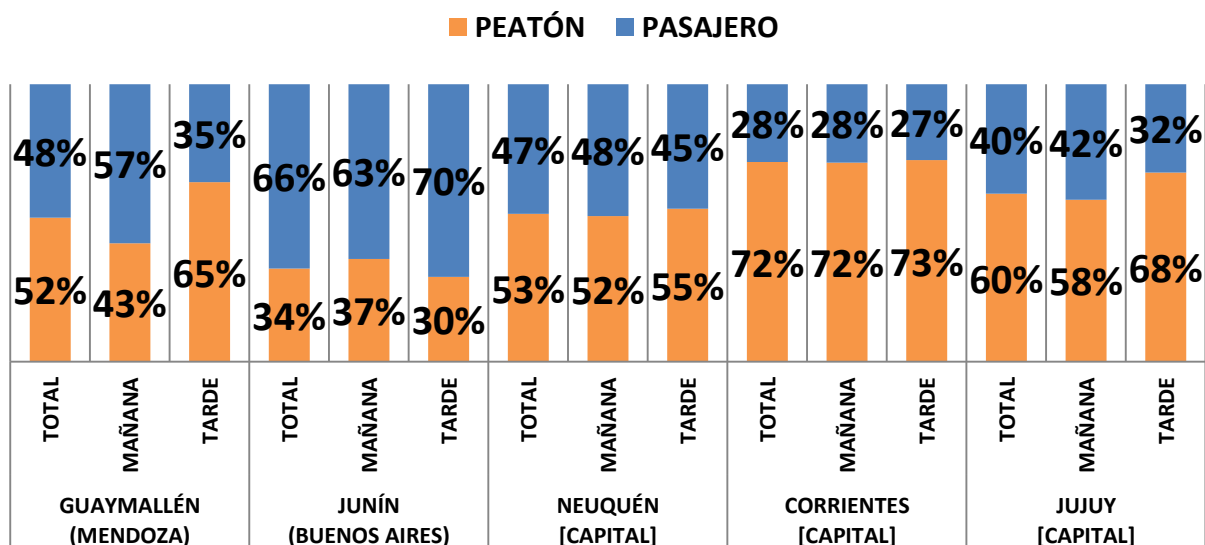


Gráfico 8.3



En Guaymallén, Junín, Corrientes y Jujuy (levemente en esta última) aumenta la proporción de niños peatones entre los que tienen hasta 8 años de edad. En Neuquén es mayor la proporción de niños peatones entre los que tienen 9 años o más de edad.

Gráfico 8.4



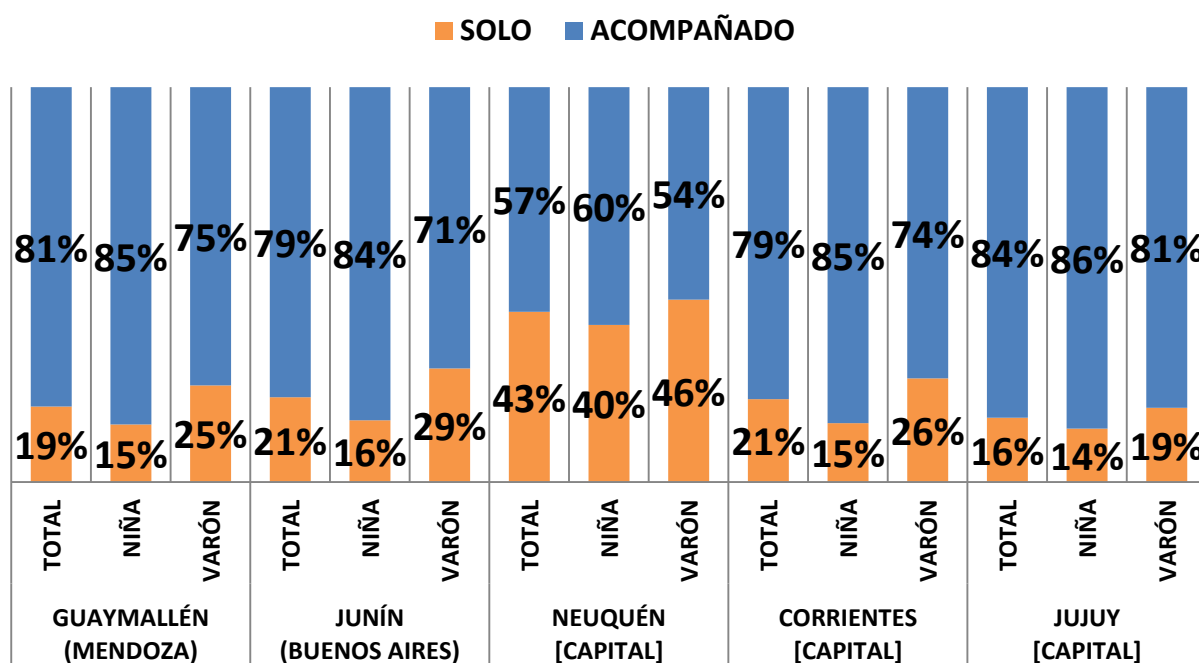
En Guaymallén, Neuquén (mínimamente) y Jujuy aumenta la proporción de niños peatones en el turno de la tarde, en Junín se incrementa en la mañana, mientras que en Corrientes no se observan variaciones significativas.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	225
Junín (Buenos Aires)	149
Neuquén (Capital)	181
Corrientes (Capital)	329
Jujuy (Capital)	251

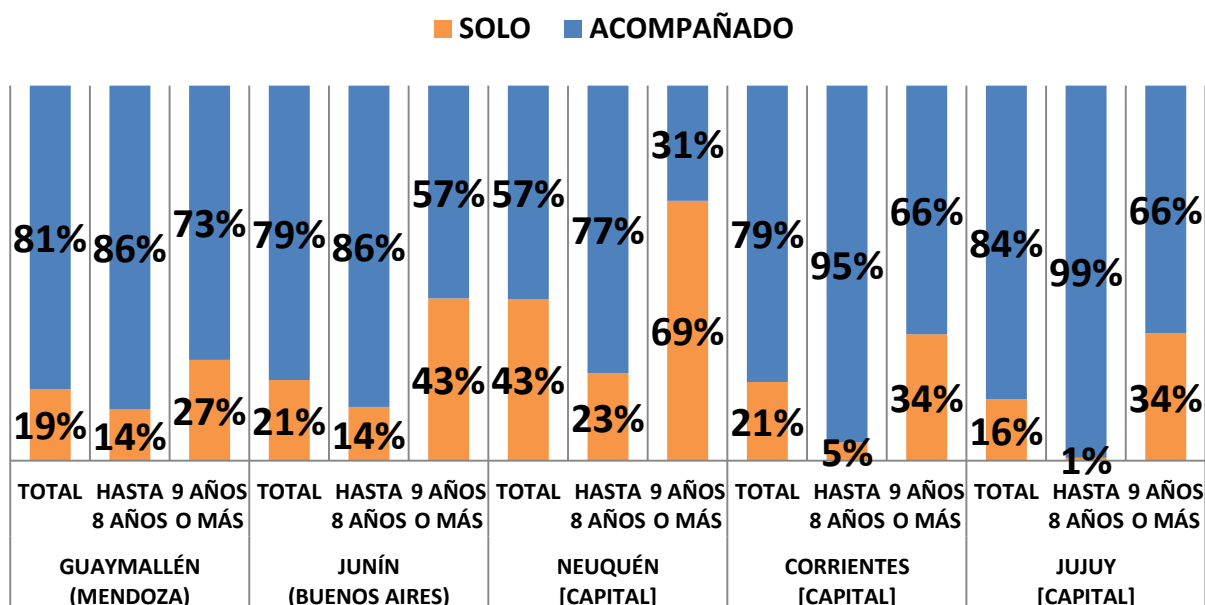
Gráfico 8.5



En Guaymallén, Junín y Corrientes uno de cada cinco de los niños peatones transita solo, en Neuquén lo hacen cuatro de cada diez, mientras que en Jujuy lo hace uno de cada seis; y en todas las ciudades estudiadas es mayor la proporción de niños peatones transitando solos entre los varones.

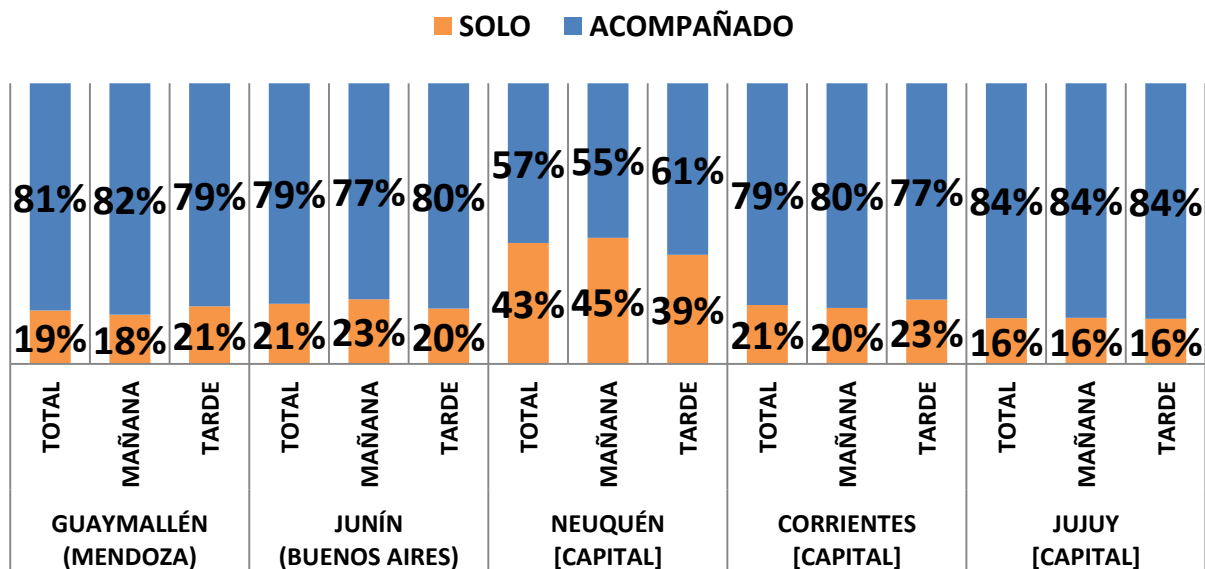


Gráfico 8.6



En todas las ciudades estudiadas es mayor la proporción de niños peatones transitando solos entre los que tienen 9 años o más de edad.

Gráfico 8.7



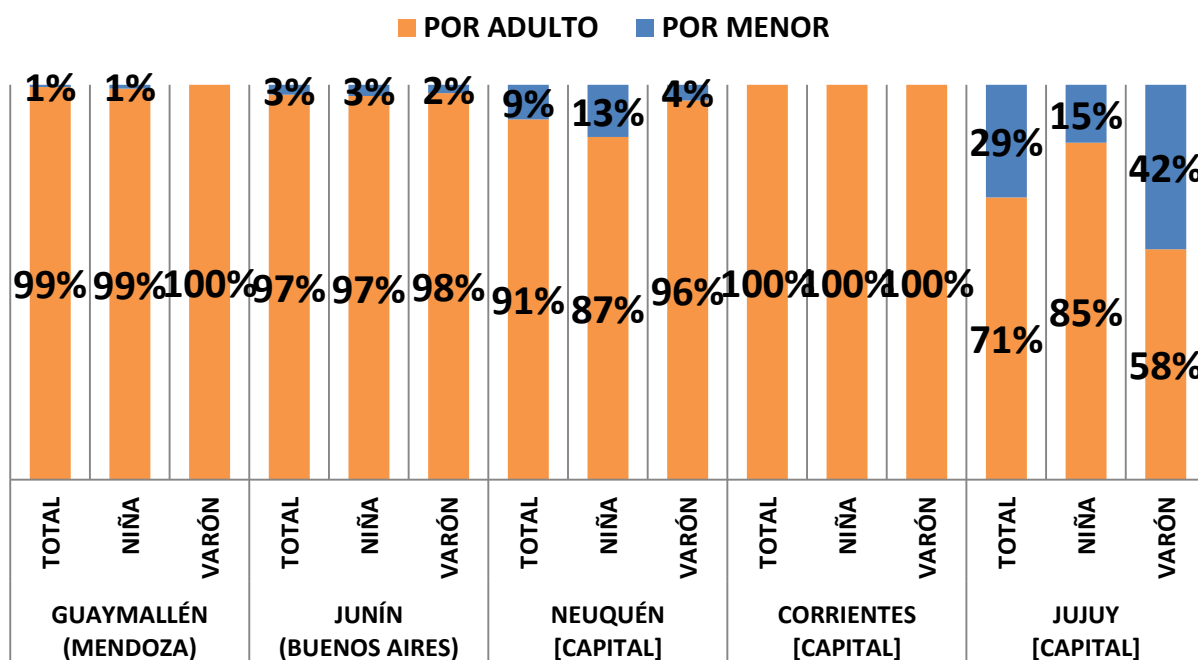
En Guaymallén y Corrientes (levemente en ambos casos) aumenta la proporción de niños peatones transitando solos en el turno de la tarde, en Junín aumenta levemente en el de la mañana, mientras que en Jujuy no se observan variaciones.



NIÑOS PEATONES ACOMPAÑADOS

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	182
Junín (Buenos Aires)	117
Neuquén (Capital)	103
Corrientes (Capital)	260
Jujuy (Capital)	210

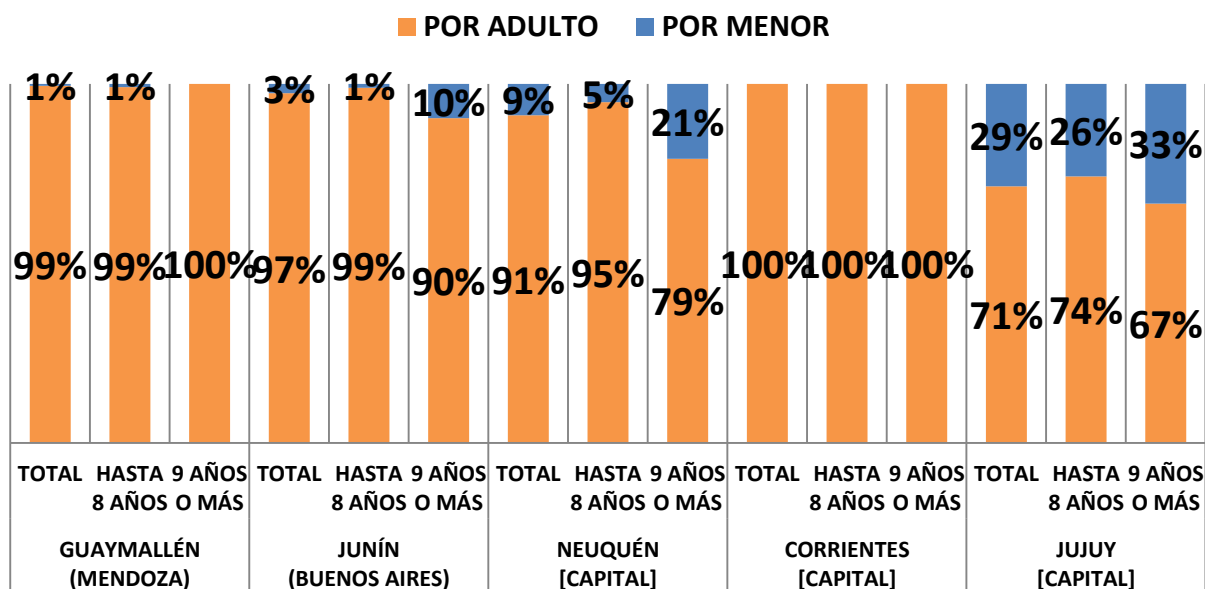
Gráfico 8.8



En Corrientes la totalidad de los niños peatones que transitaban acompañados lo hacía por un adulto, en Guaymallén y Junín ello está prácticamente universalizado; en Neuquén se verifica una ocurrencia en nueve de cada diez y aumentando la proporción de niñas que transitan acompañadas por un menor; mientras que Jujuy registra siete de cada diez acompañados por un adulto pero detectándose que cuatro de cada diez varones lo hacen acompañados por un menor.

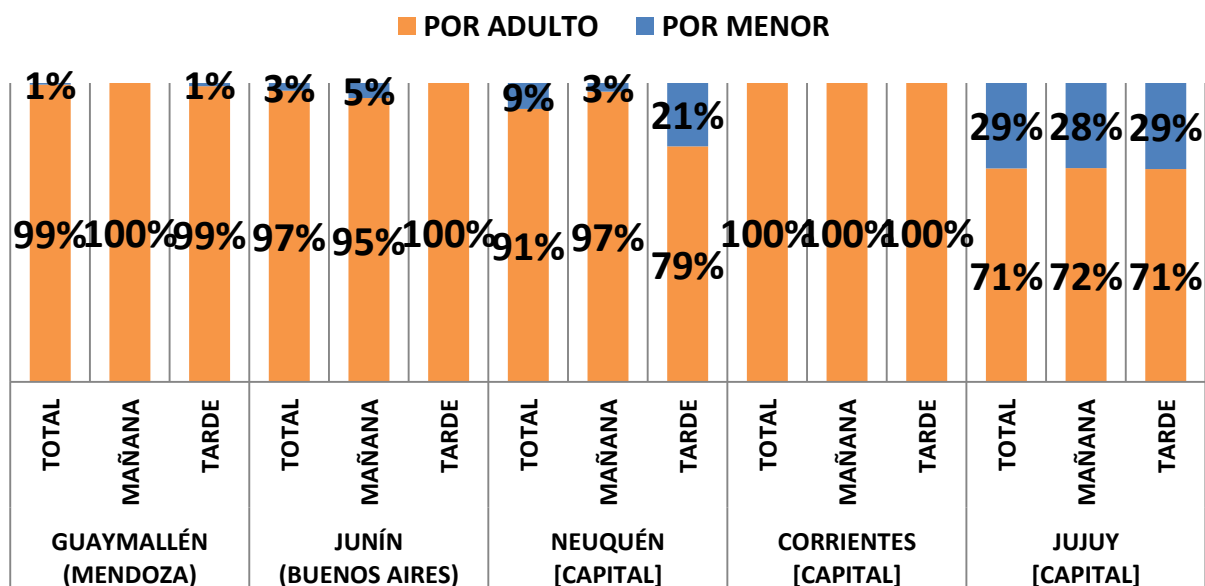


Gráfico 8.9



Tanto en Junín y Neuquén (fuertemente) como en Jujuy aumenta la proporción de niños peatones acompañados por un menor entre los que tienen 9 años o más de edad.

Gráfico 8.10



En Junín los únicos casos de niños peatones acompañados por un menor se dan en el turno de la mañana, en Neuquén se dan claramente en el de la tarde, mientras que en Jujuy no se aprecian diferencias significativas.

NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – DÓNDE CRUZA

Gráfico 8.11

Guaymallén (Mendoza)

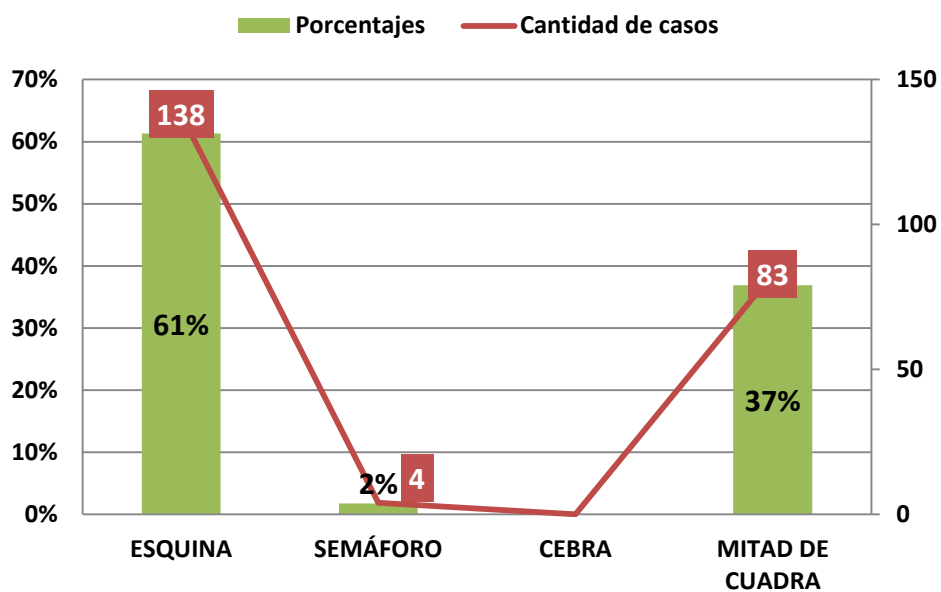


Gráfico 8.12

Junín (Buenos Aires)

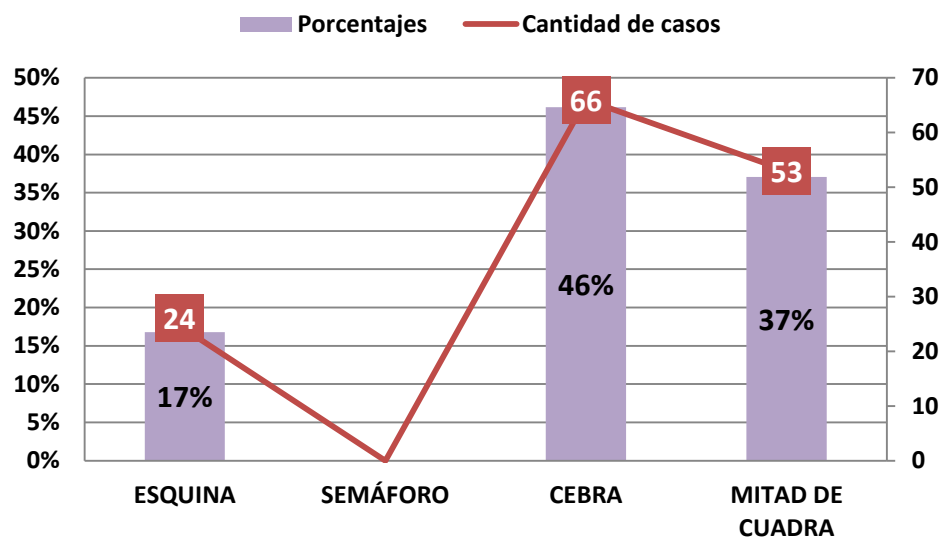


Gráfico 8.13

Neuquén (Capital)

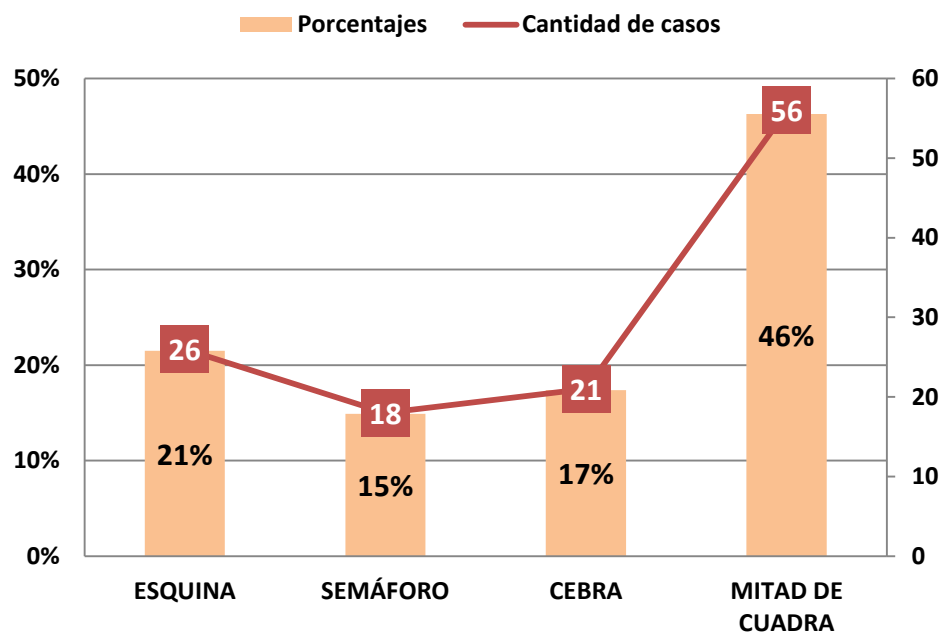


Gráfico 8.14

Corrientes (Capital)

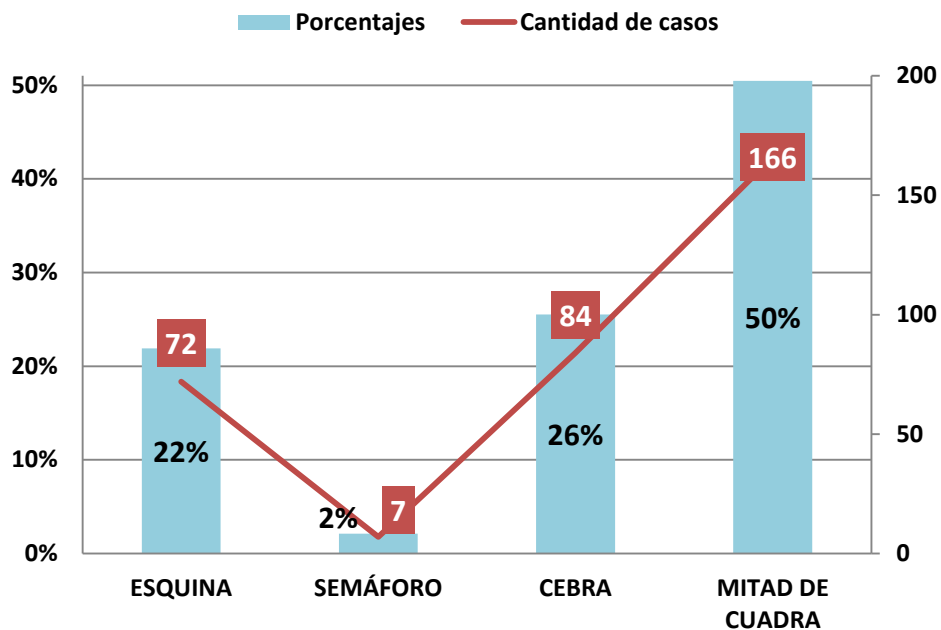
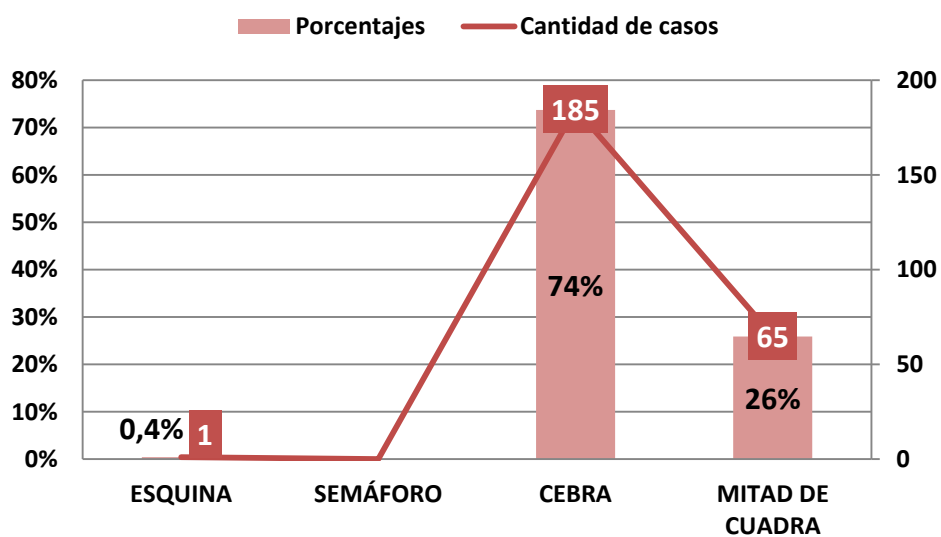


Gráfico 8.15

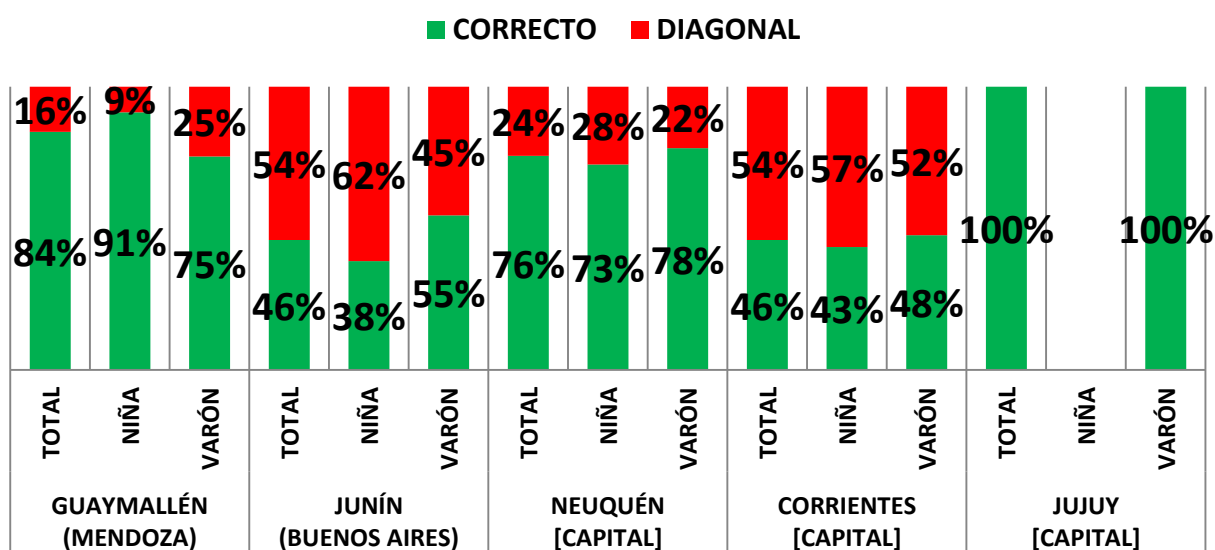
Jujuy (Capital)



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – ESQUINA CRUCE

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	138
Junín (Buenos Aires)	24
Neuquén (Capital)	26
Corrientes (Capital)	72
Jujuy (Capital)	1

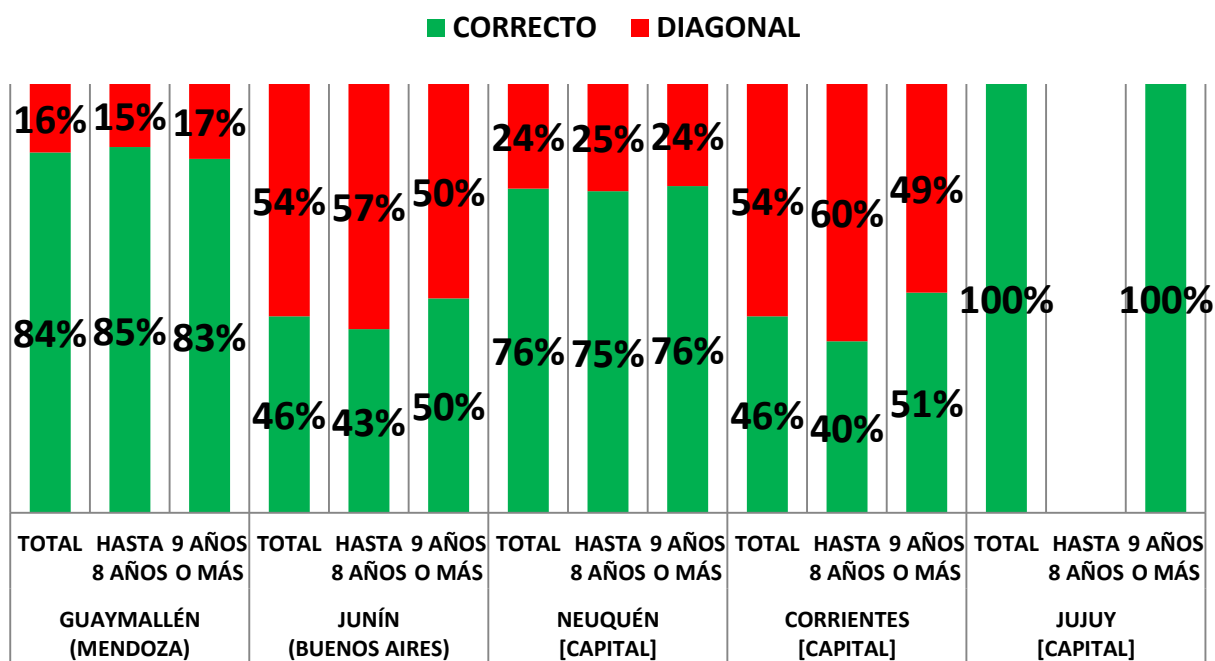
Gráfico 8.16



Dejando de lado a Jujuy por tratarse de un solo caso, de los niños peatones que cruzan en la esquina destaca Guaymallén donde ocho de cada diez lo hacen de forma correcta, en Neuquén lo hacen tres de cada cuatro, mientras que tanto en Junín como en Corrientes menos de la mitad lo hacen de forma correcta. En Guaymallén los que lo hacen en mayor grado en diagonal son los varones, mientras que por el contrario tanto en Neuquén y Junín como en Corrientes son las niñas las que en mayor medida cruzan en la esquina en diagonal.



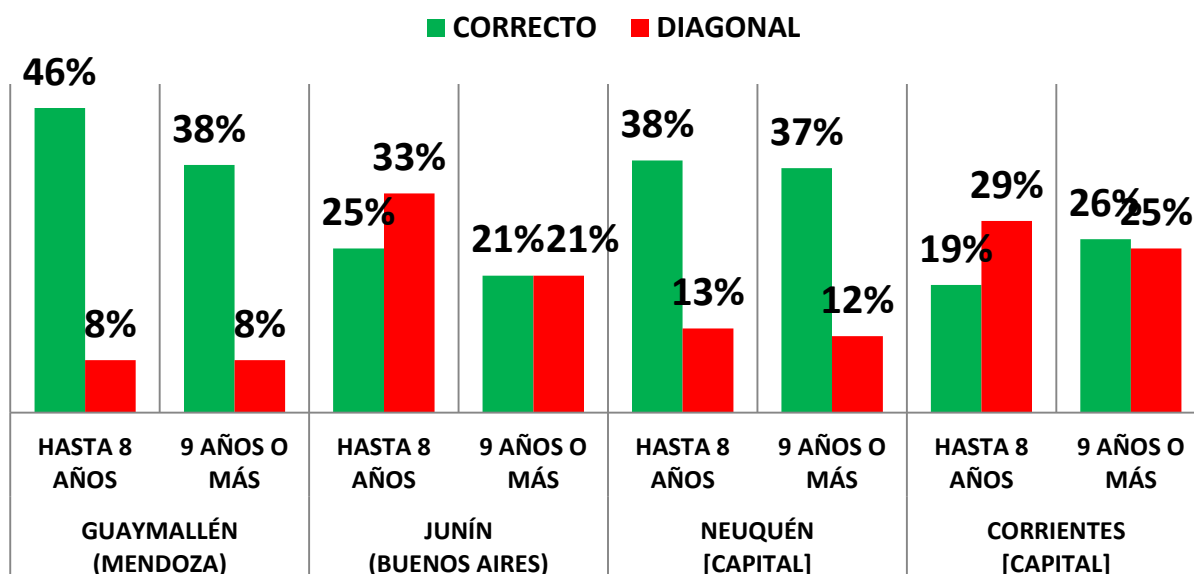
Gráfico 8.17



En Guaymallén es mínimamente mayor la proporción de niños peatones de 9 años o más de edad que cruzan en la esquina en diagonal, en Neuquén no se aprecian variaciones significativas según la edad de los mismos, mientras que tanto en Junín como en Corrientes ello se da en mayor medida entre los de hasta 8 años.

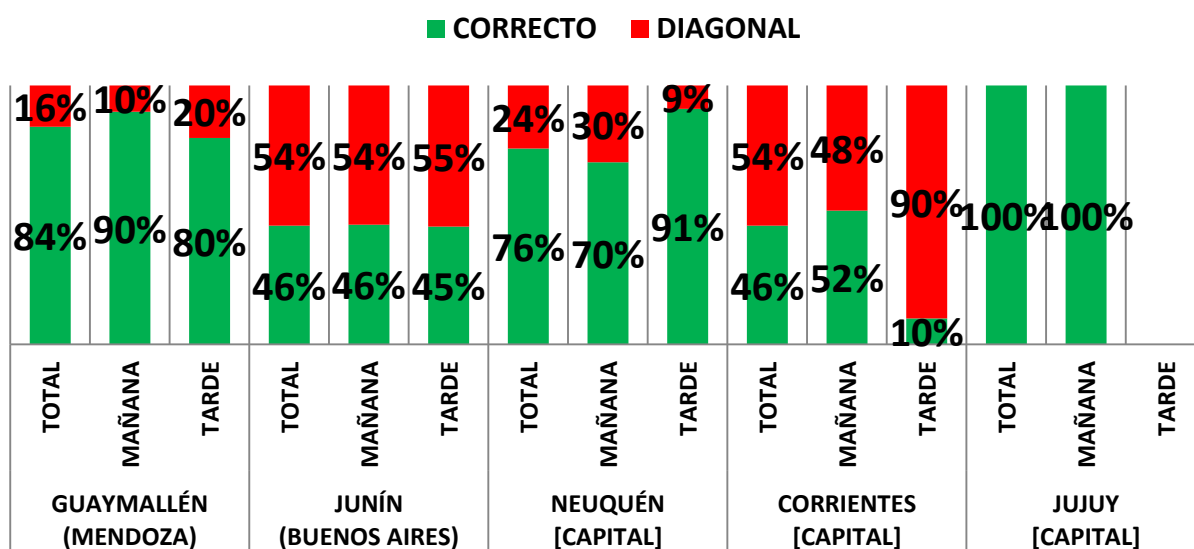


Gráfico 8.18



Al calcular los porcentajes según el total de los niños peatones se observa que la población en mayor riesgo —cruzan en diagonal— se detecta en los de hasta 8 años de edad en Junín (es uno de cada tres), seguido por los de hasta 8 años en Corrientes (son tres de cada diez).

Gráfico 8.19

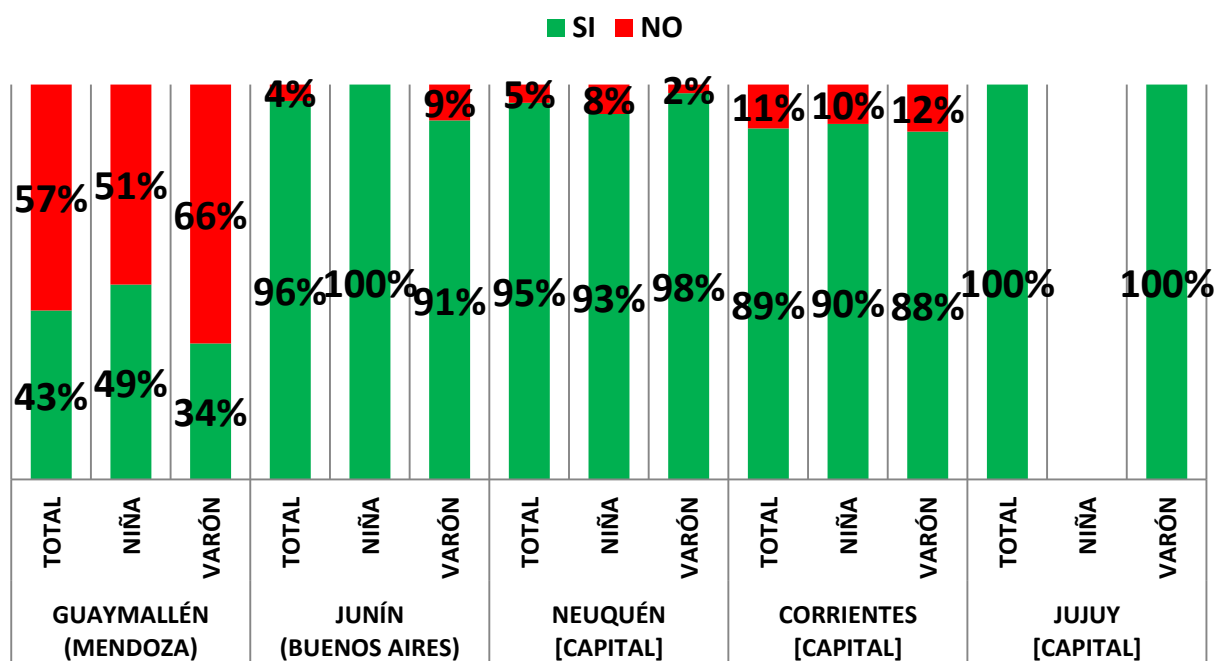


En Guaymallén, y fundamentalmente en Corrientes, es mayor la proporción de niños peatones que cruzan en diagonal por la esquina en el turno de la tarde, en Neuquén ello ocurre en la mañana, mientras que en Junín no se aprecian variaciones significativas.

NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – ESQUINA CRUCE – MIRA ANTES DE CRUZAR

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	138
Junín (Buenos Aires)	24
Neuquén (Capital)	26
Corrientes (Capital)	72
Jujuy (Capital)	1

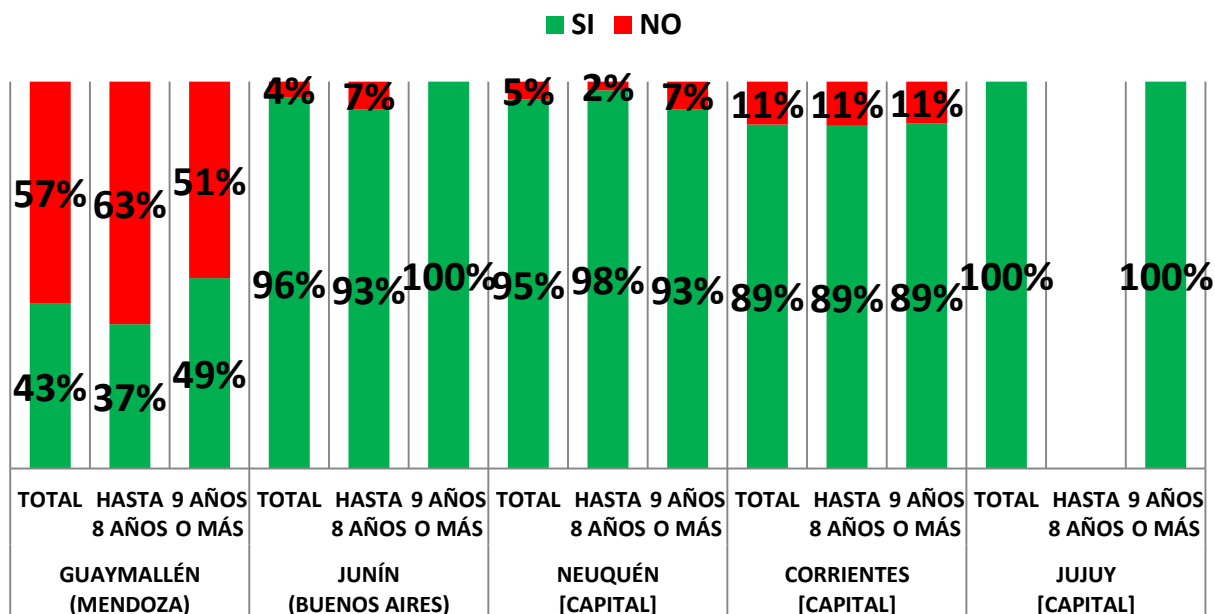
Gráfico 8.20



De los niños peatones que cruzan en la esquina —y dejando de lado a Jujuy por el motivo ya detallado— destacan Junín y Neuquén por la magnitud de los que miran antes de cruzar, también, aunque en un grado levemente menor, se ubica Corrientes, mientras que Guaymallén resalta porque prácticamente seis de cada diez de esos niños no miran antes de cruzar por la esquina, y más aún entre los varones donde dos de cada tres no lo hacen.

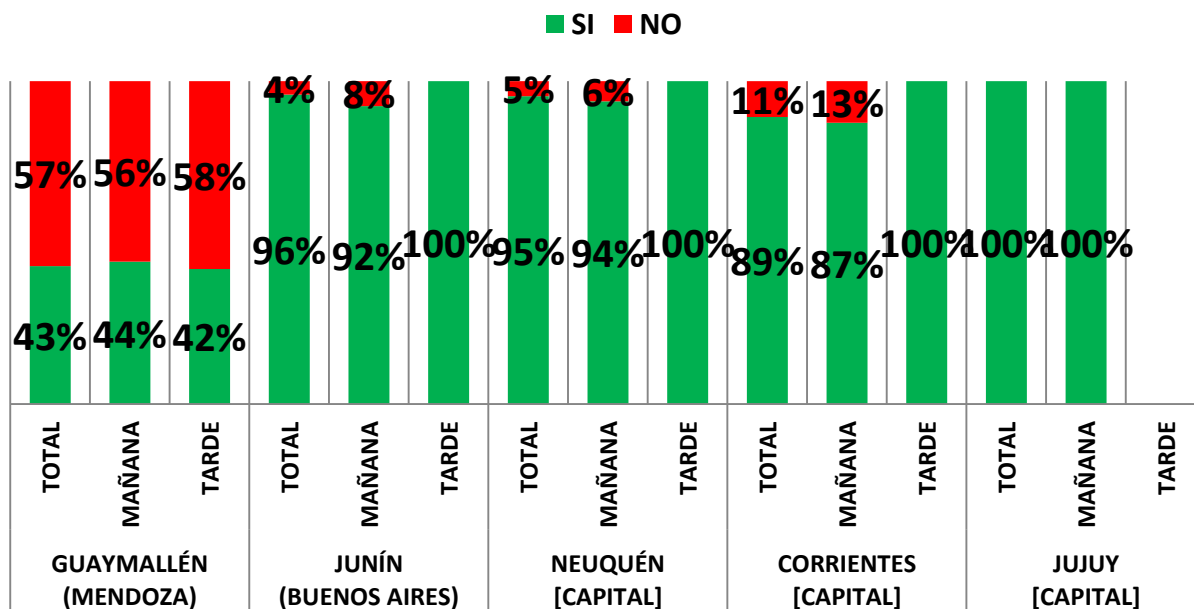


Gráfico 8.21



Ese alerta detectado en Guaymallén se ahonda entre los niños peatones de hasta 8 años de edad.

Gráfico 8.22



Y ese alerta detectado en Guaymallén aumenta mínimamente durante el turno de la tarde.

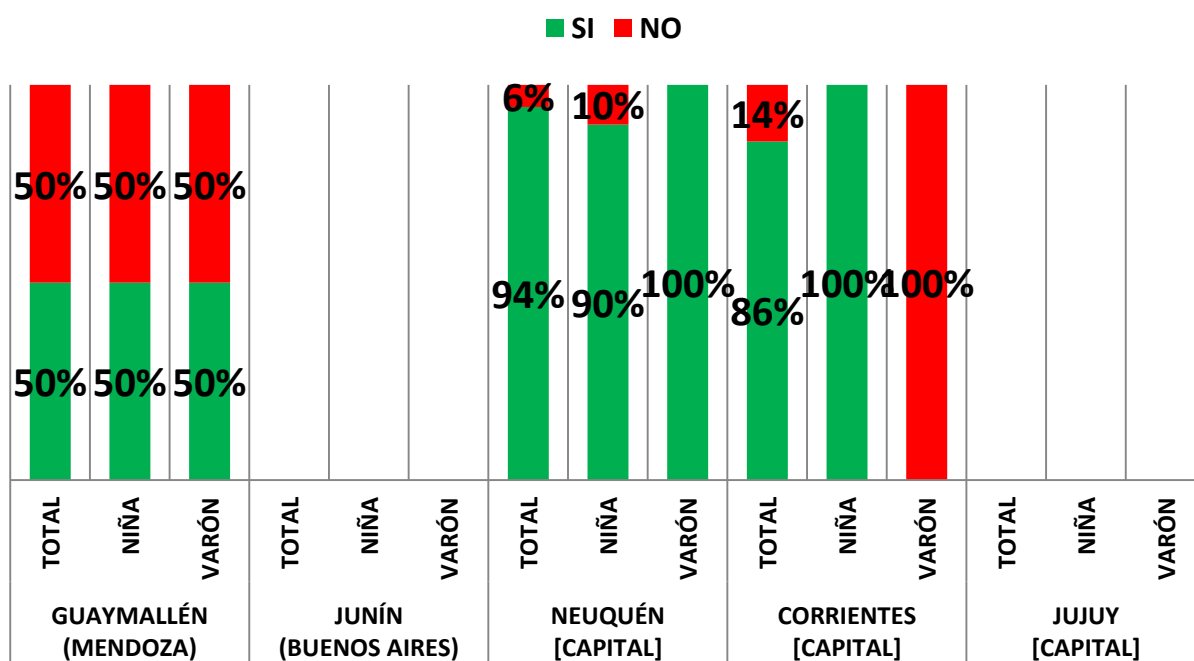


NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – SEMÁFORO – RESPETA LUZ

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	4
Junín (Buenos Aires)	0
Neuquén (Capital)	18
Corrientes (Capital)	7
Jujuy (Capital)	0

Dada la baja o inexistente cantidad de casos registrados en la mayoría de las ciudades estudiadas para el cruce en el semáforo, si bien se presentarán resultados para las que poseen casos, el análisis de los mismos se realizará para Neuquén (18 casos).

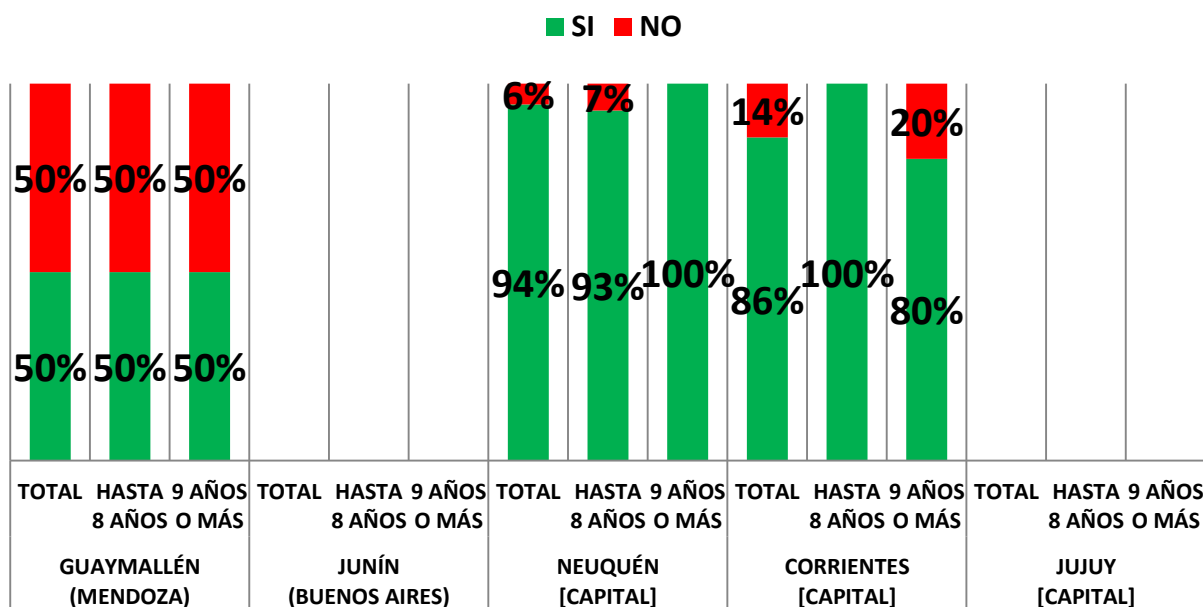
Gráfico 8.23



La gran mayoría de los niños peatones que en Neuquén cruzan en el semáforo respetan la luz, y los pocos casos en que no lo hacen se trata de niñas.

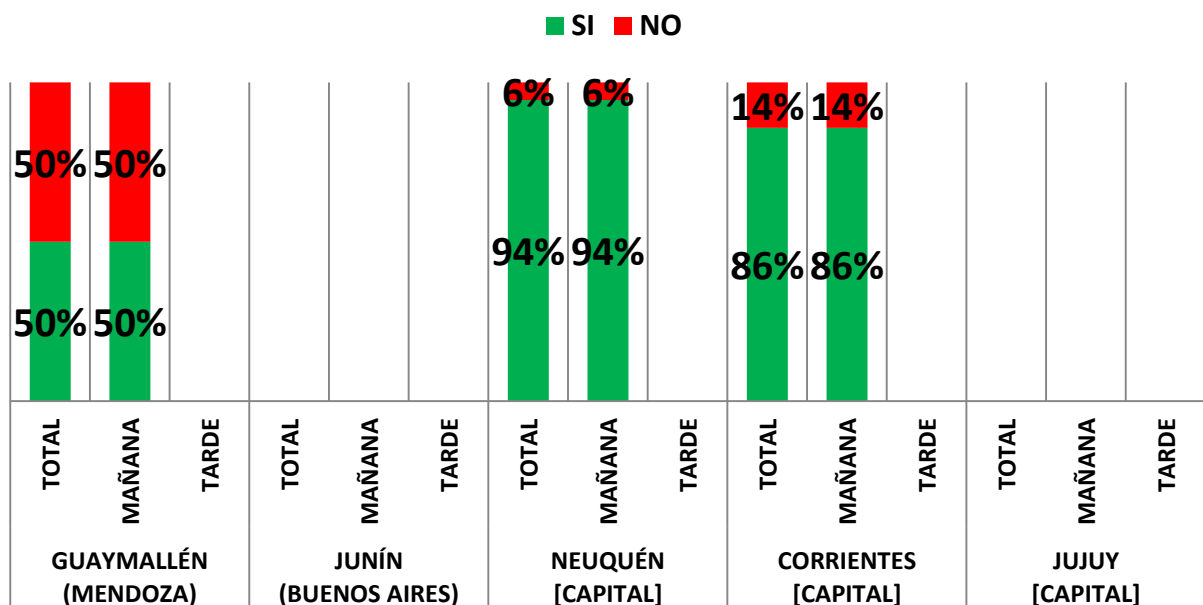


Gráfico 8.24



Si siguiendo con Neuquén, el cruzar el semáforo sin respetar la luz se da exclusivamente entre los niños de hasta 8 años de edad.

Gráfico 8.25



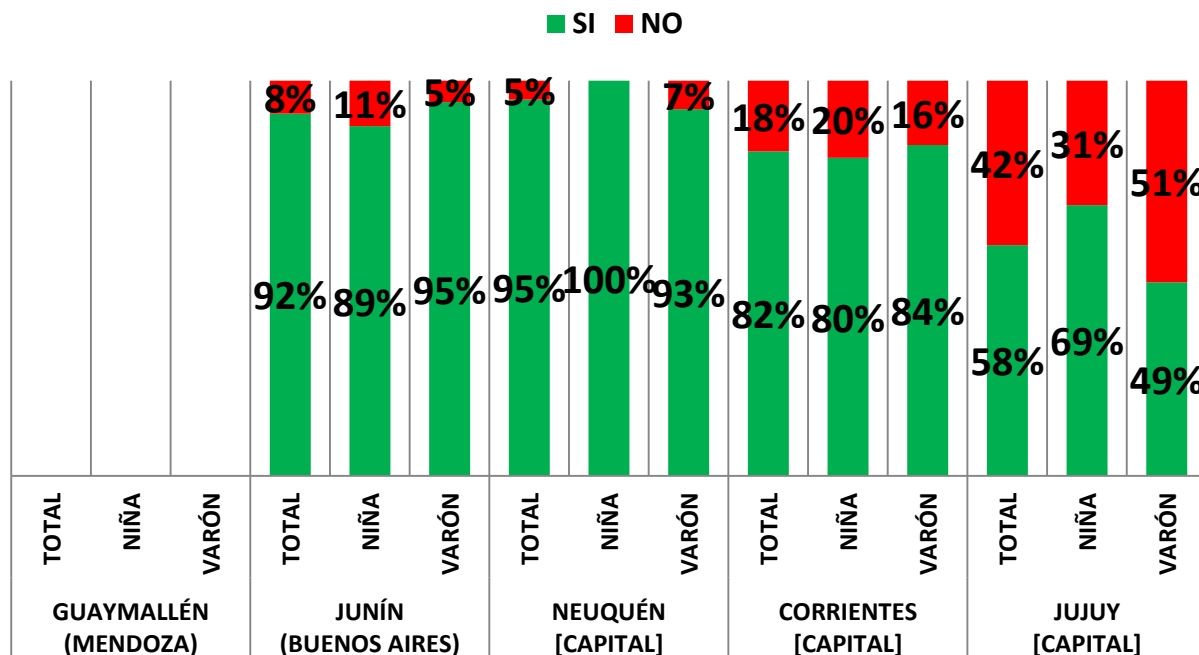
Siempre con Neuquén, el cruzar el semáforo sin respetar la luz se registró exclusivamente en el turno de la mañana.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – CEBRA – MIRA ANTES DE CRUZAR

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	0
Junín (Buenos Aires)	66
Neuquén (Capital)	21
Corrientes (Capital)	84
Jujuy (Capital)	185

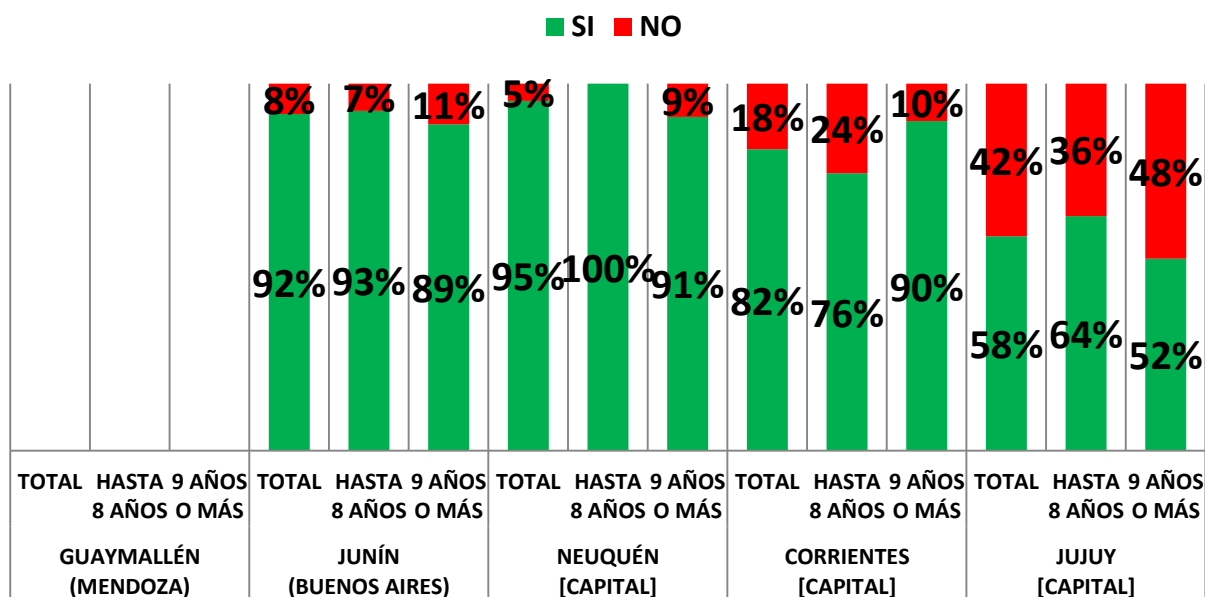
Gráfico 8.26



Destaca Neuquén por la notoria magnitud (prácticamente universal) de niños peatones que miran antes de cruzar en la cebra; le sigue Junín, donde lo hacen nueve de cada diez, luego Corrientes donde ocurre en ocho de cada diez, y donde entre las niñas una de cada cinco lo hace sin mirar; mientras que Jujuy presenta el menor guarismo con seis de cada diez y, por tanto, se detecta un alerta en que hay cuatro de cada diez que cruzan la cebra sin mirar, pasando a ser cinco de cada diez entre los varones.

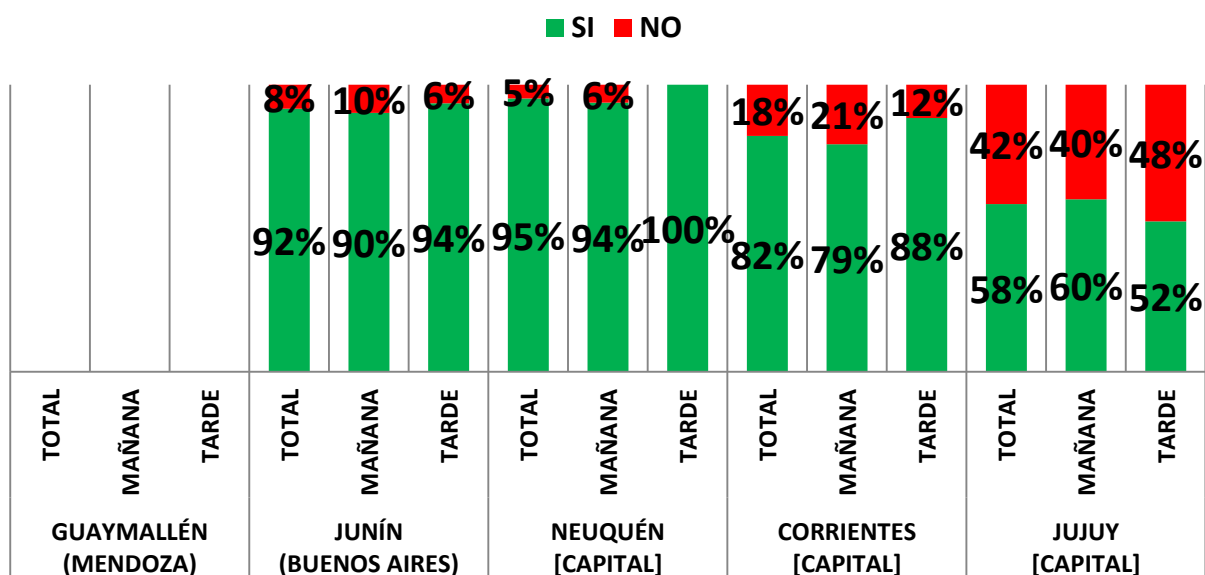


Gráfico 8.27



Ese alerta detectado en Jujuy es mayor entre los niños de 9 años o más de edad, y también cabe prestar atención a que en Corrientes uno de cada cuatro de hasta 8 años también cruza la cebrada sin mirar.

Gráfico 8.28



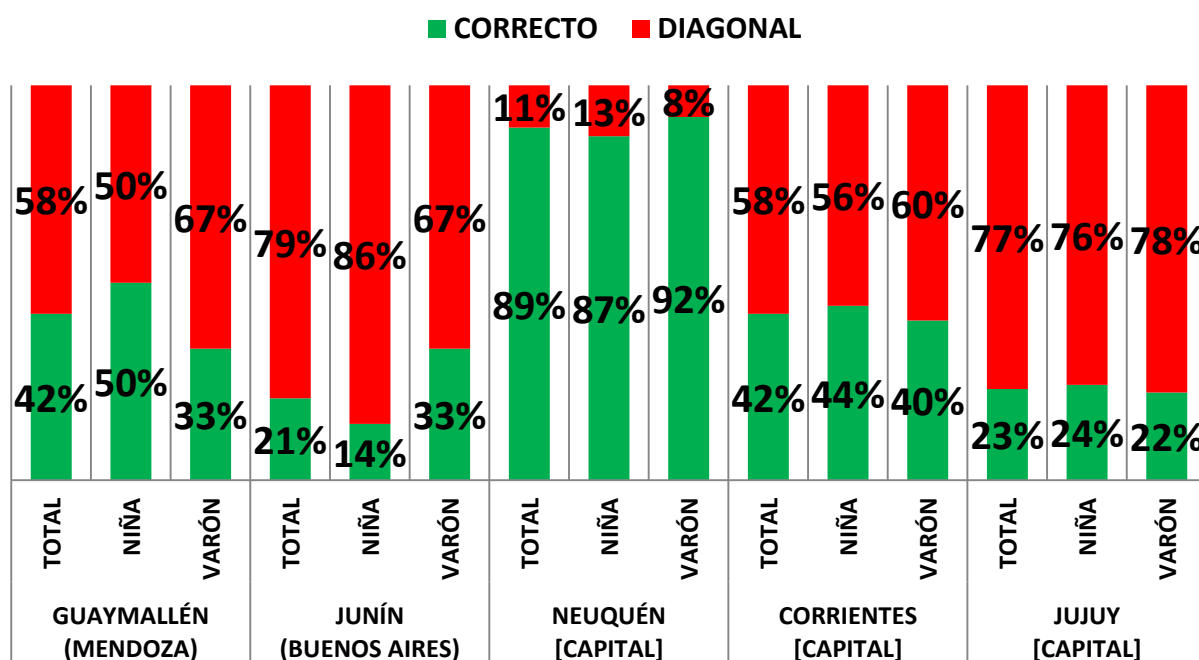
El alerta detectado en Jujuy se incrementa en el turno de la tarde.



NIÑOS PEATONES OBSERVADOS – MITAD DE CUADRA – CRUCE

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	83
Junín (Buenos Aires)	53
Neuquén (Capital)	56
Corrientes (Capital)	166
Jujuy (Capital)	65

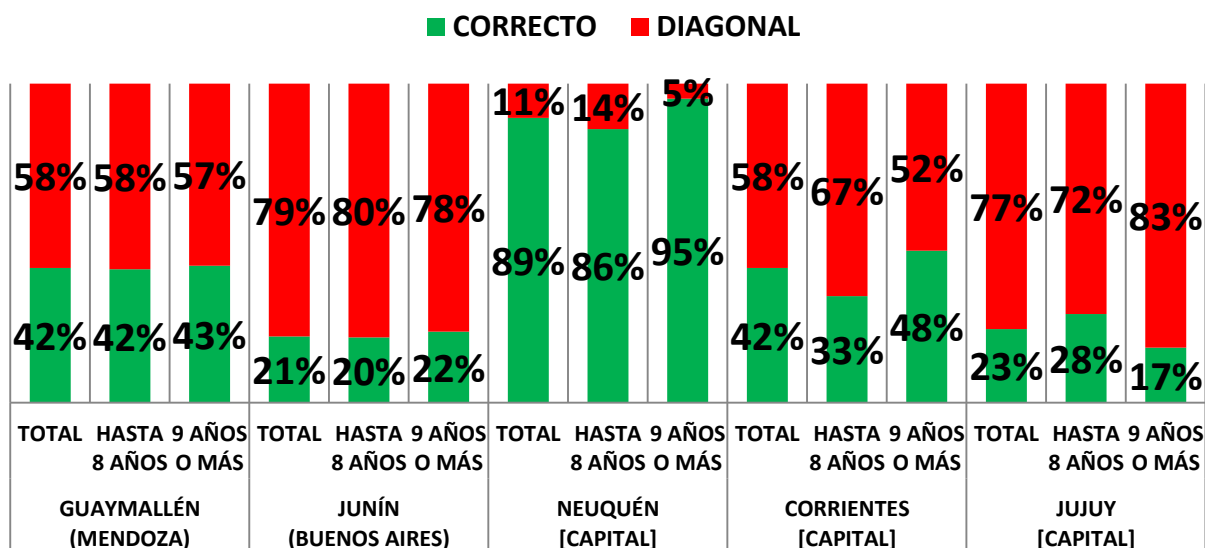
Gráfico 8.29



Resalta la mejor performance de Neuquén por la considerable magnitud de niños peatones que cruzan correctamente a mitad de cuadra y en mayor medida entre los varones, mientras que en el resto de las ciudades el panorama es de alerta ya que en todas la proporción de los que lo hacen en diagonal es mayoritaria, siendo ello más elocuente aún en Jujuy y Junín donde ocho de cada diez lo hacen en diagonal. En el caso de Junín son las niñas las que claramente cruzan en mayor medida en diagonal, en Jujuy también son las niñas pero mínimamente, mientras que tanto en Corrientes como en Guaymallén son los varones los que lo hacen en mayor grado.

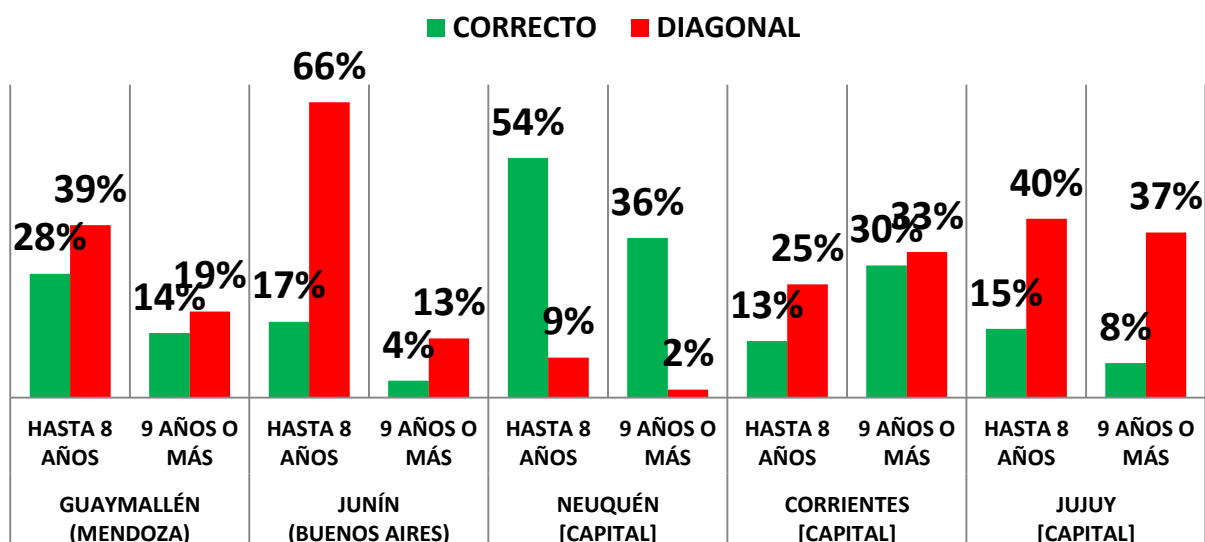


Gráfico 8.30



Esa situación de alerta en cuatro de las cinco ciudades estudiadas en Argentina no presenta variaciones significativas según la edad de los niños peatones en Guaymallén, es mínimamente mayor entre los de hasta 8 años de edad en Junín, ya en mayor medida destaca entre los de hasta 8 años en Corrientes, mientras que en Jujuy se incrementa entre los de 9 años o más.

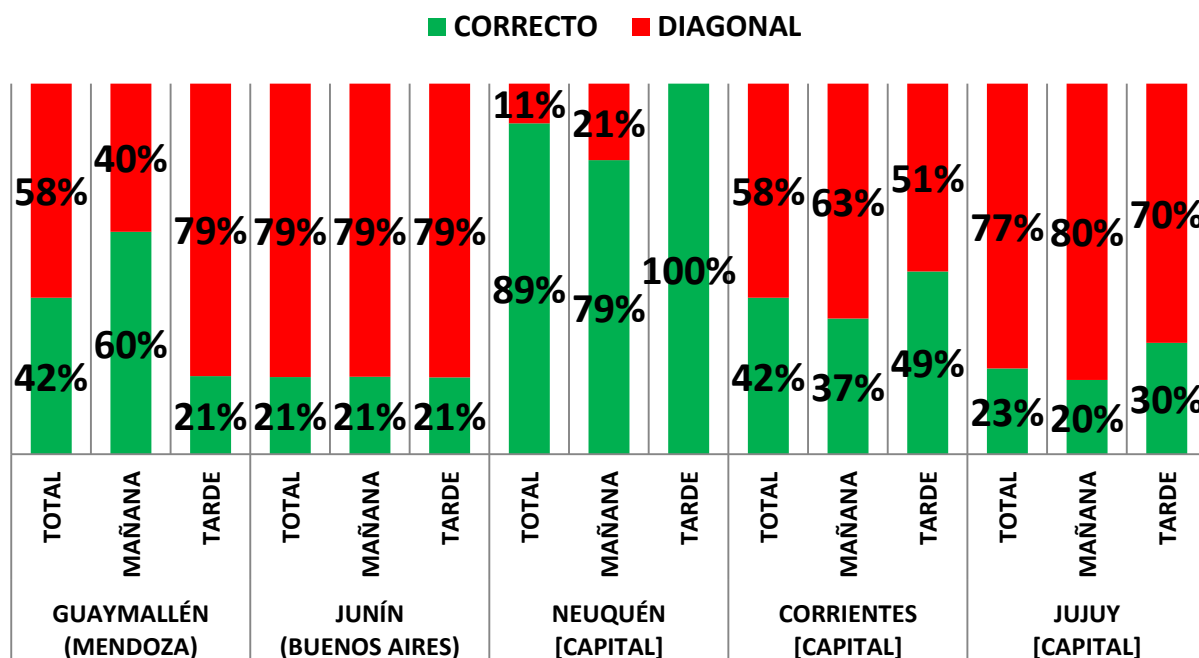
Gráfico 8.31



Al calcular los porcentajes según el total de niños peatones en cada ciudad, contemplando además su edad, destaca claramente que los de hasta 8 años aparecen en la mayor situación de riesgo en cuatro de las cinco ciudades estudiadas, y siendo particularmente elocuente en el caso de Junín.



Gráfico 8.32

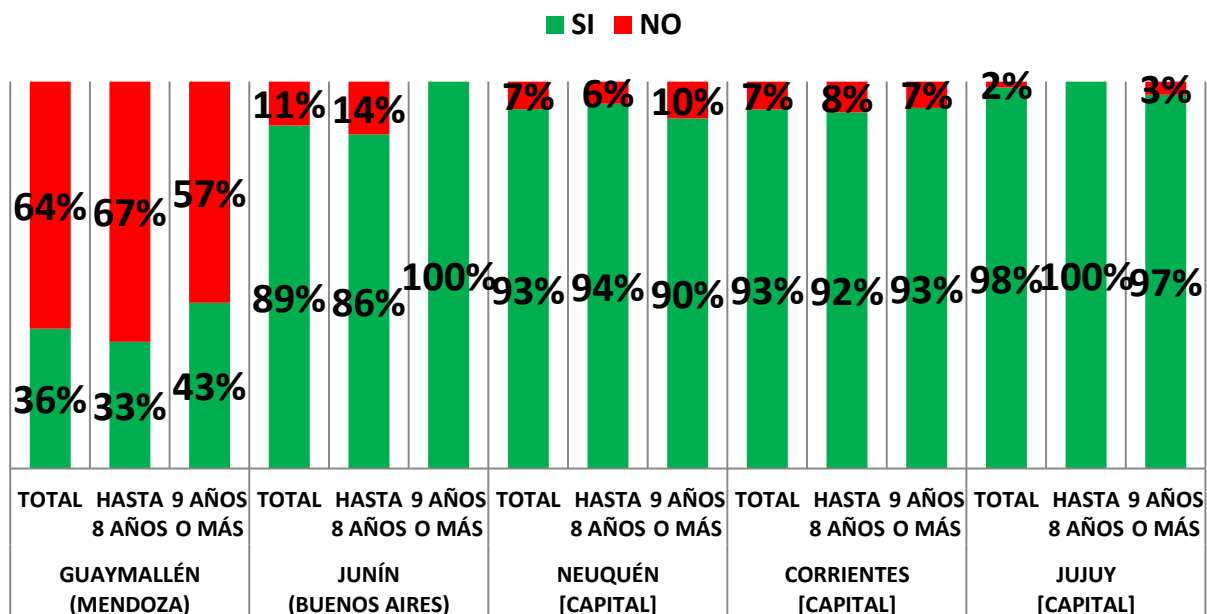


Esa situación de alerta en cuatro de las cinco ciudades se incrementa en el turno de la mañana en Jujuy y Corrientes, a la vez que en el mismo turno destaca el aumento de los que cruzan en diagonal a mita de cuadra en Neuquén, por el contrario aumenta fuertemente en la tarde en Guaymallén, y no presenta variaciones en Junín.



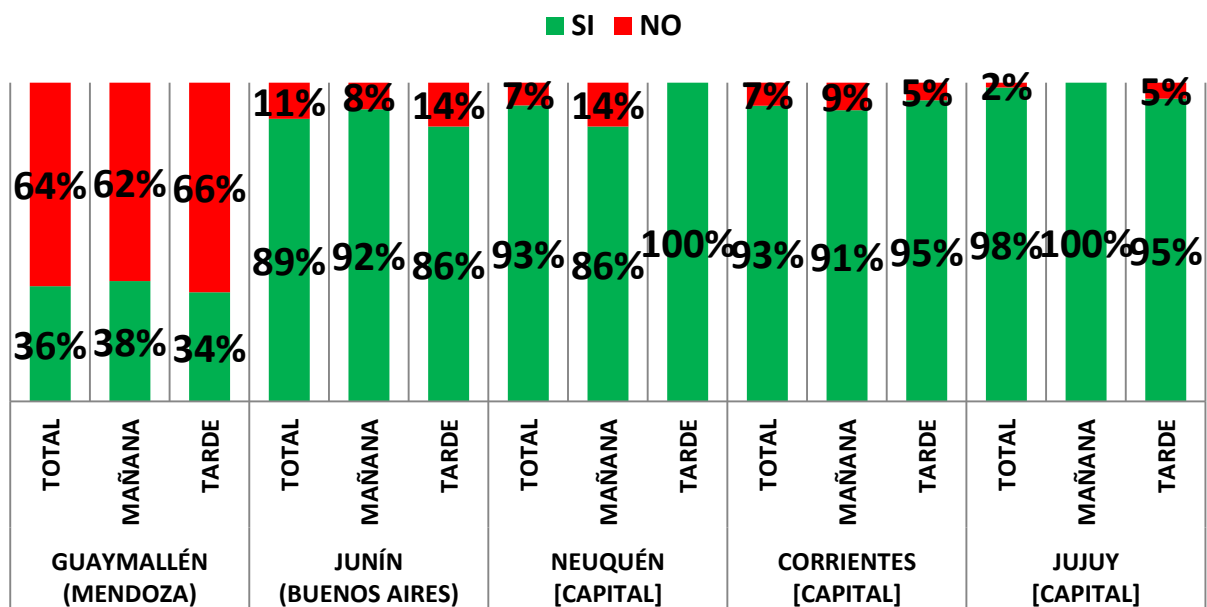


Gráfico 8.34



Esa situación de alerta en Guaymallén se incrementa entre los niños peatones de hasta 8 años de edad.

Gráfico 8.35



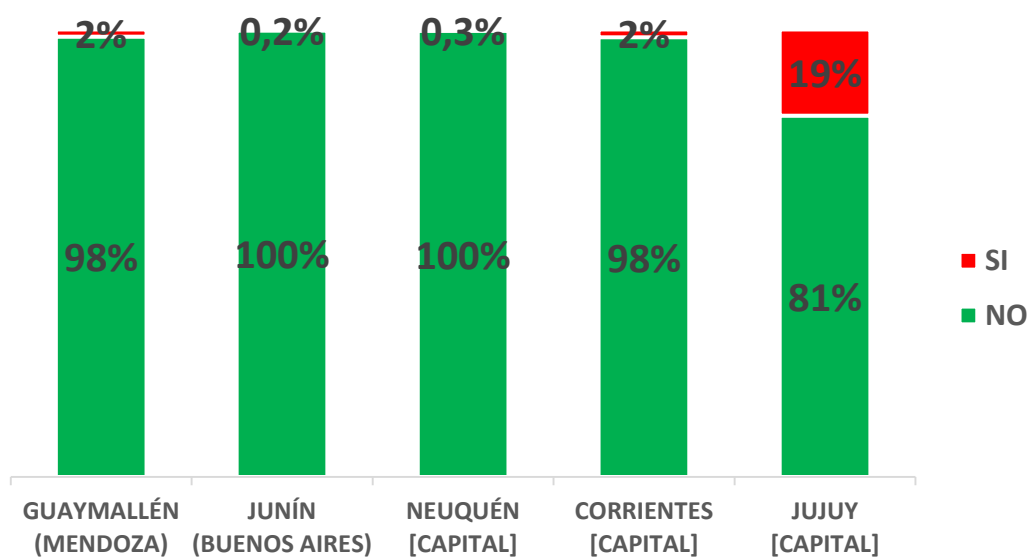
La situación de alerta en Guaymallén aumenta en el turno de la tarde.



DISTRACTORES – TOTAL

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	434
Junín (Buenos Aires)	444
Neuquén (Capital)	340
Corrientes (Capital)	457
Jujuy (Capital)	415

Gráfico 8.36



Resulta mínima la presencia de elementos distractores en cuatro de las cinco ciudades estudiadas, salvo en Jujuy donde se los detecta en uno de cada cinco niños.

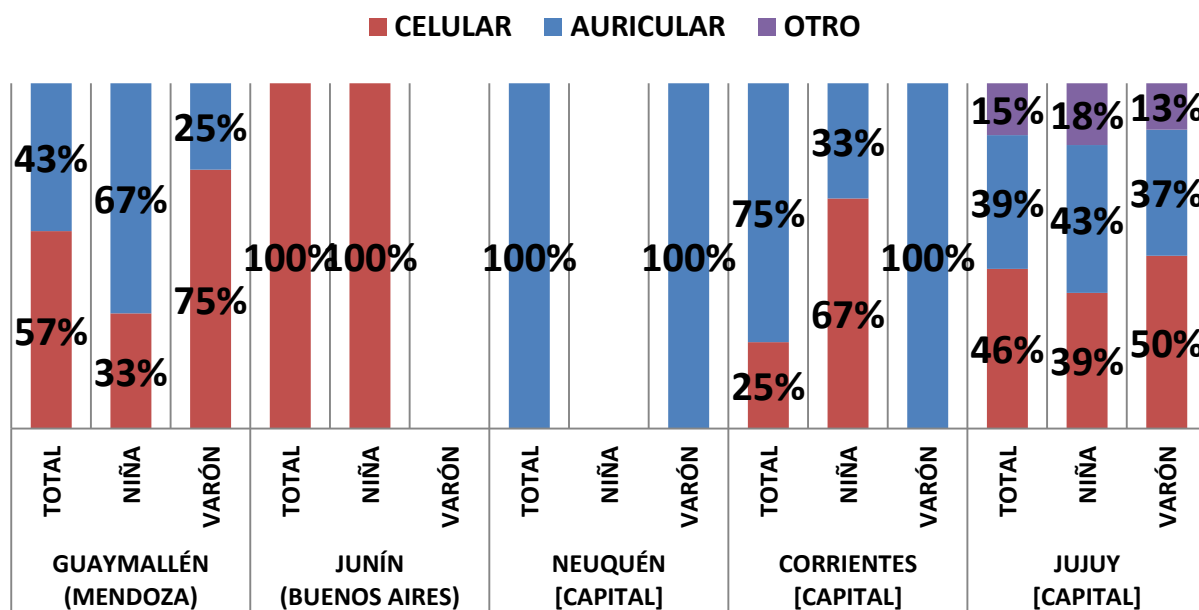
DISTRACTORES – ENTRE LOS NIÑOS QUE “SÍ” LOS LLEVABAN

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	7
Junín (Buenos Aires)	1
Neuquén (Capital)	1
Corrientes (Capital)	8
Jujuy (Capital)	80



Dada la baja o mínima cantidad de casos registrados en la mayoría de las ciudades estudiadas para la presencia de elementos distractores, si bien se presentarán resultados para todas, el análisis de los mismos se realizará para Jujuy (80 casos).

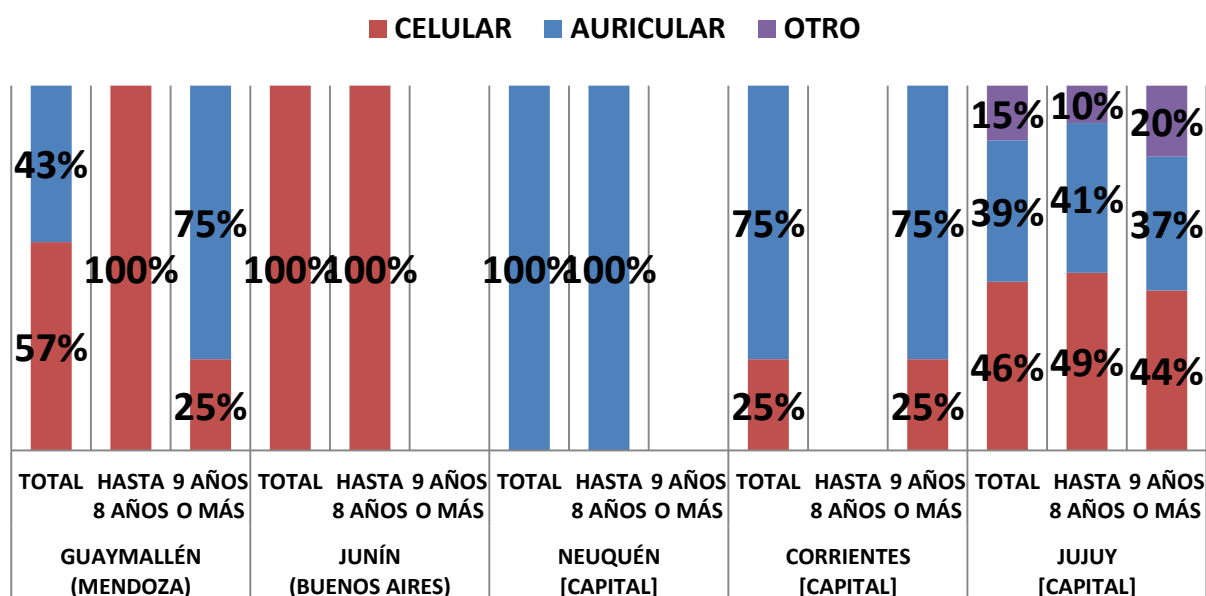
Gráfico 8.37



En Jujuy, de los distractores que pudieron ser individualizados destaca el celular, seguido por el auricular, el primero con mayor grado de presencia entre los varones, mientras el segundo se incrementa entre las niñas.

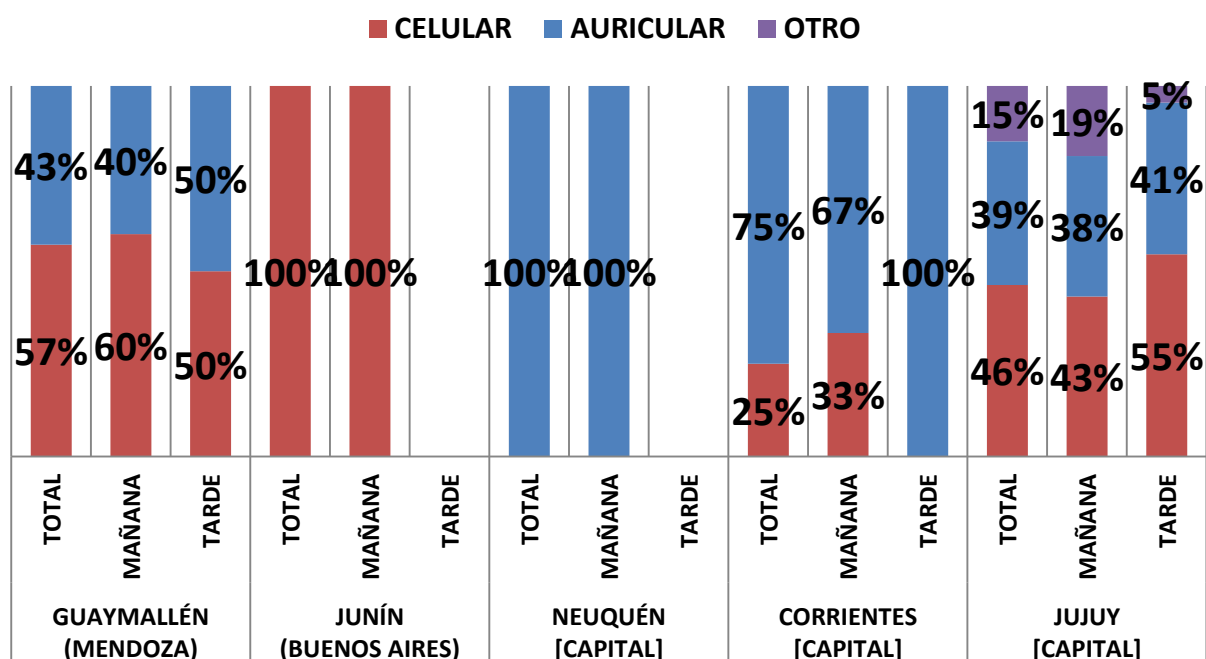


Gráfico 8.38



Siempre en Jujuy, tanto el celular como el auricular se observan en mayor medida entre los niños de hasta 8 años de edad.

Gráfico 8.39



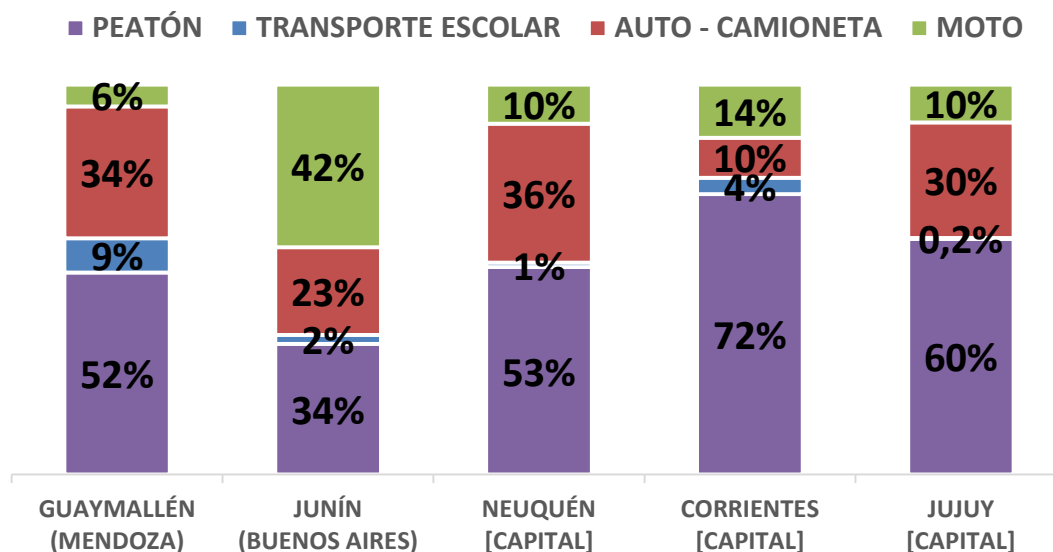
Siguiendo en Jujuy, tanto el celular como el auricular (levemente) se observan en mayor medida en el turno de la tarde.



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – TOTAL

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	434
Junín (Buenos Aires)	444
Neuquén (Capital)	340
Corrientes (Capital)	457
Jujuy (Capital)	415

Gráfico 8.40



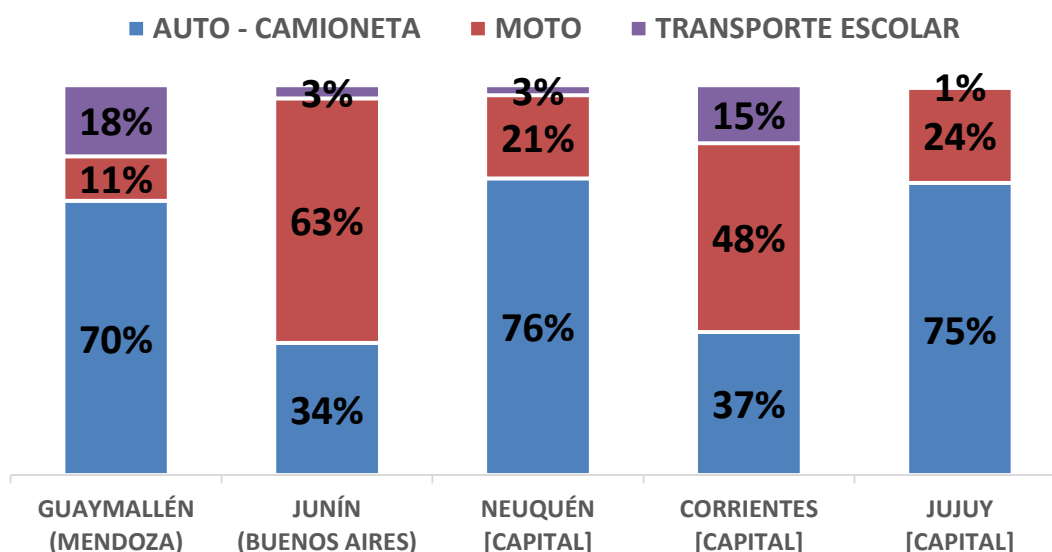
Tomando en cuenta la totalidad de los niños observados, la mayor proporción de peatones se identifica en Corrientes y la menor en Junín. La mayor proporción de los que transitan hacia su centro de estudio en auto o camioneta se detecta en Neuquén seguido de Guaymallén, mientras que la menor se da en Corrientes. La mayor proporción de los que son transportados en moto se observa claramente en Junín y la menor en Guaymallén. La mayor proporción de los que son llevados en el transporte escolar se da en Guaymallén y la menor en Jujuy.



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	209
Junín (Buenos Aires)	295
Neuquén (Capital)	159
Corrientes (Capital)	128
Jujuy (Capital)	164

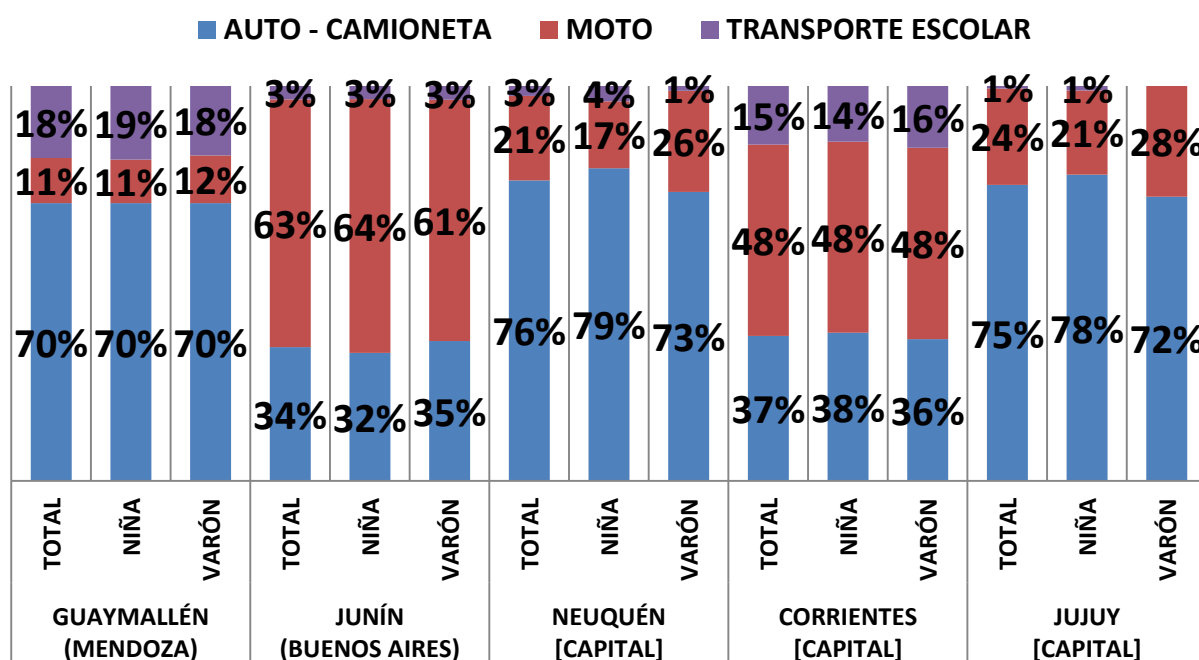
Gráfico 8.41



Tomando en cuenta a los niños que son transportados como pasajeros, el auto o camioneta destaca en Neuquén, Jujuy y Guaymallén; la moto en Junín y Corrientes, mientras que el transporte escolar lo hace en Guaymallén y Corrientes.



Gráfico 8.42



En Guaymallén no se observan variaciones significativas en el medio de transporte utilizado según el sexo de los niños pasajeros.

En Junín el auto o camioneta se incrementa levemente entre los varones, la moto aumenta levemente entre las niñas, mientras que no aparecen variaciones en el transporte escolar.

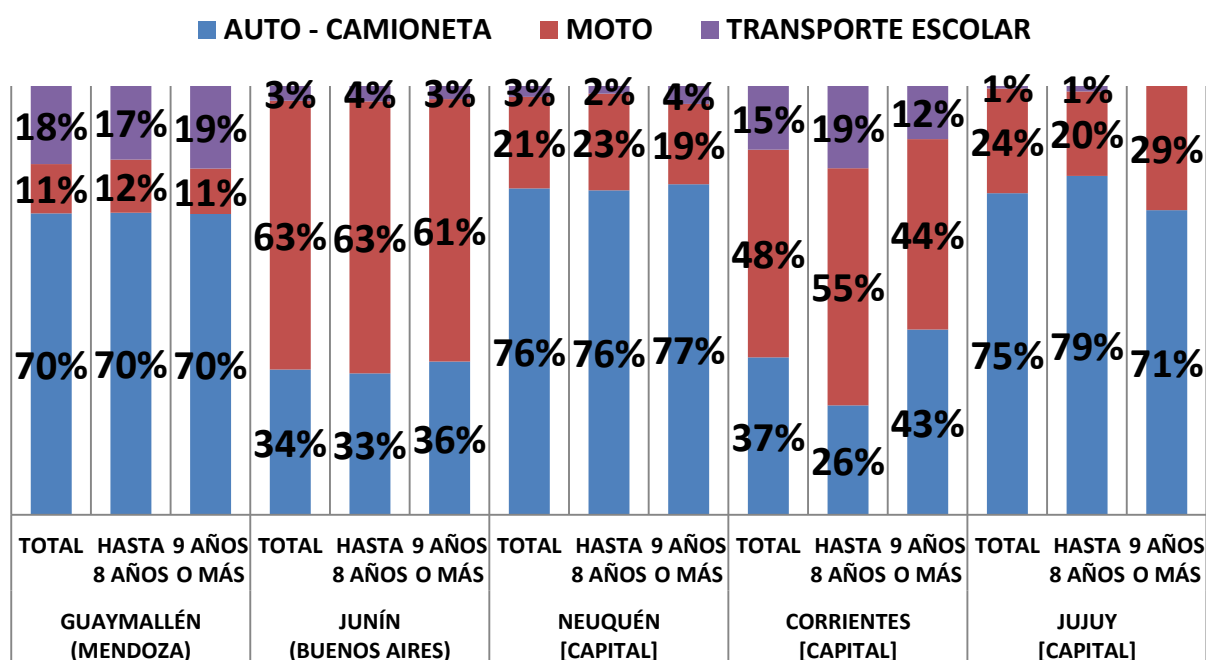
En Neuquén el auto o camioneta aumenta entre las niñas, la moto lo hace entre los varones, y el transporte escolar aumenta entre las niñas.

En Corrientes el auto o camioneta aumenta mínimamente entre los varones, no se observan variaciones en la moto, mientras que el transporte escolar se incrementa mínimamente entre los varones.

En Jujuy el auto o camioneta se incrementa entre las niñas, la moto lo hace entre los varones, mientras que el transporte escolar aparece exclusivo de las niñas.



Gráfico 8.43



En Guaymallén no se observan variaciones significativas para auto o camioneta así como para moto, observándose un mínimo mayor uso del transporte escolar entre los de 9 años o más.

En Junín el auto o camioneta se incrementa levemente entre los niños pasajeros de 9 años de edad o más, varones, la moto aumenta mínimamente entre los de hasta 8 años, mientras que no aparecen variaciones en el transporte escolar según el sexo.

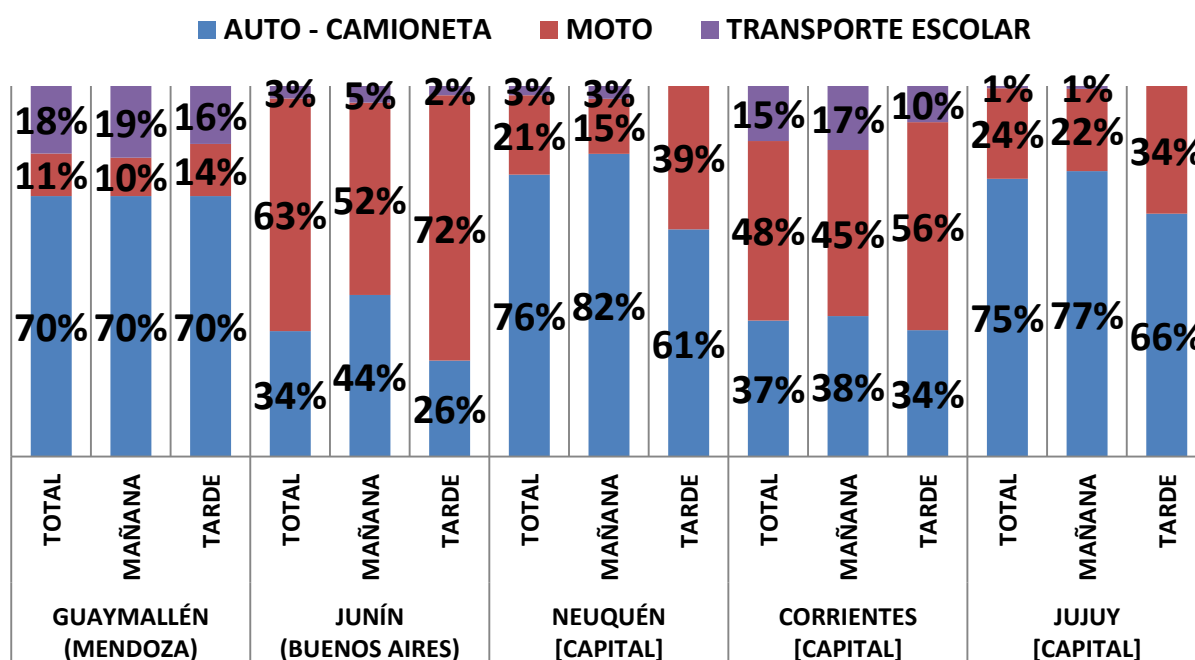
En Neuquén no se aprecian variaciones significativas para el auto o camioneta, la moto aumenta entre los niños pasajeros de hasta 8 años de edad, mientras que el transporte escolar se incrementa levemente entre los de 9 años o más.

En Corrientes el auto o camioneta aumenta claramente entre los de 9 años o más, mientras que tanto la moto como el transporte escolar se incrementan entre los de hasta 8 años de edad.

En Jujuy el auto o camioneta se incrementa entre los de hasta 8 años, la moto lo hace entre los de 9 años o más, mientras que el transporte escolar aparece exclusivo entre los de hasta 8 años de edad.



Gráfico 8.44



En Guaymallén no se observan variaciones significativas para auto o camioneta, la moto aparece en mayor medida como medio de transporte de los niños hacia su centro educativo en el turno de la tarde, mientras que el transporte escolar aumenta levemente en la mañana.

En Junín el auto o camioneta se incrementa durante la mañana, la moto aumenta durante la tarde, mientras que el transporte escolar aumenta levemente durante la mañana.

En Neuquén el auto o camioneta se incrementa durante la mañana, la moto lo hace durante la tarde, mientras que el transporte escolar aparece exclusivamente durante la mañana.

En Corrientes el auto o camioneta también aumenta durante la mañana, la moto también lo hace durante la tarde, mientras que también el transporte escolar se incrementa durante el turno de la mañana.

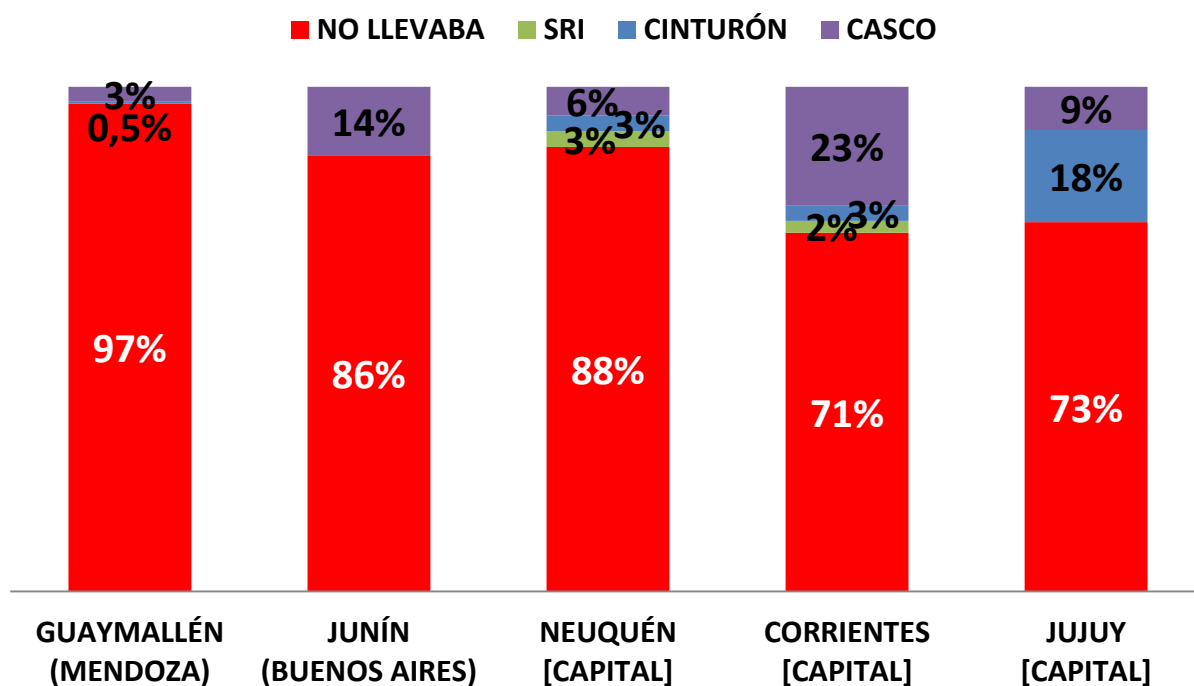
También en Jujuy el auto o camioneta se incrementa durante la mañana, así como también la moto durante la tarde, mientras que el transporte escolar aparece exclusivo en el turno de la mañana.



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS – MEDIDAS DE SEGURIDAD

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	209
Junín (Buenos Aires)	295
Neuquén (Capital)	159
Corrientes (Capital)	128
Jujuy (Capital)	164

Gráfico 8.45

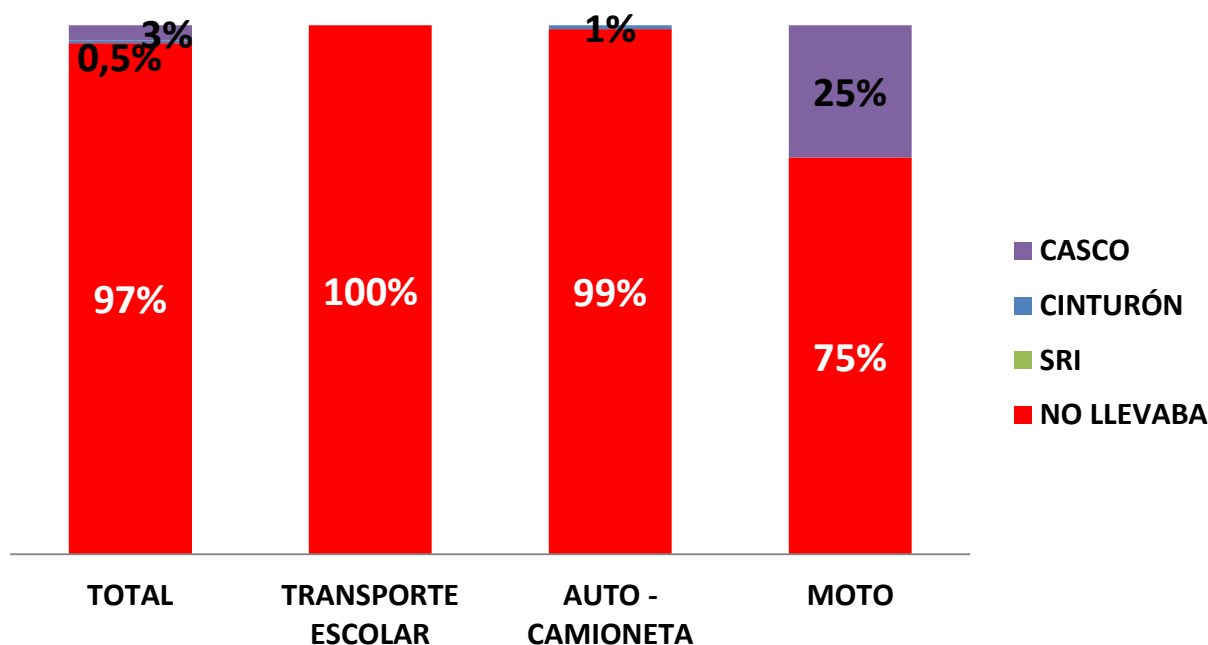


Destaca un notorio alerta para todas las ciudades estudiadas a raíz de la considerable magnitud de no llevar medidas de seguridad entre los niños pasajeros que transitaban hacia su centro educativo. El caso más crítico es el de Guaymallén, luego en un segundo orden aparecen Neuquén y Junín, y en un tercer nivel se ubican Jujuy y Corrientes.



Gráfico 8.46

Guaymallén (Mendoza)



En Guaymallén el no llevar medidas de seguridad es aún más crítico entre los niños que transitan en el transporte escolar así como en auto o camioneta.

Cuadro 8.7

SEXO DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
NIÑA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			31 %	3 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	69 %	97 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
VARÓN	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		2 %		1 %
		CASCO			18 %	2 %
		NO LLEVABA	100 %	98 %	82 %	97 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %



Incluso entre los niños que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad aumenta entre los varones.

Cuadro 8.8

EDAD DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MENOR DE 8 AÑOS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			23 %	3 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	77 %	97 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
9 AÑOS O MÁS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		1 %		1 %
		CASCO			27 %	3 %
		NO LLEVABA	100 %	99 %	73 %	96 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

Siguiendo con los que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad se incrementa entre los de hasta 8 años de edad.

Cuadro 8.9

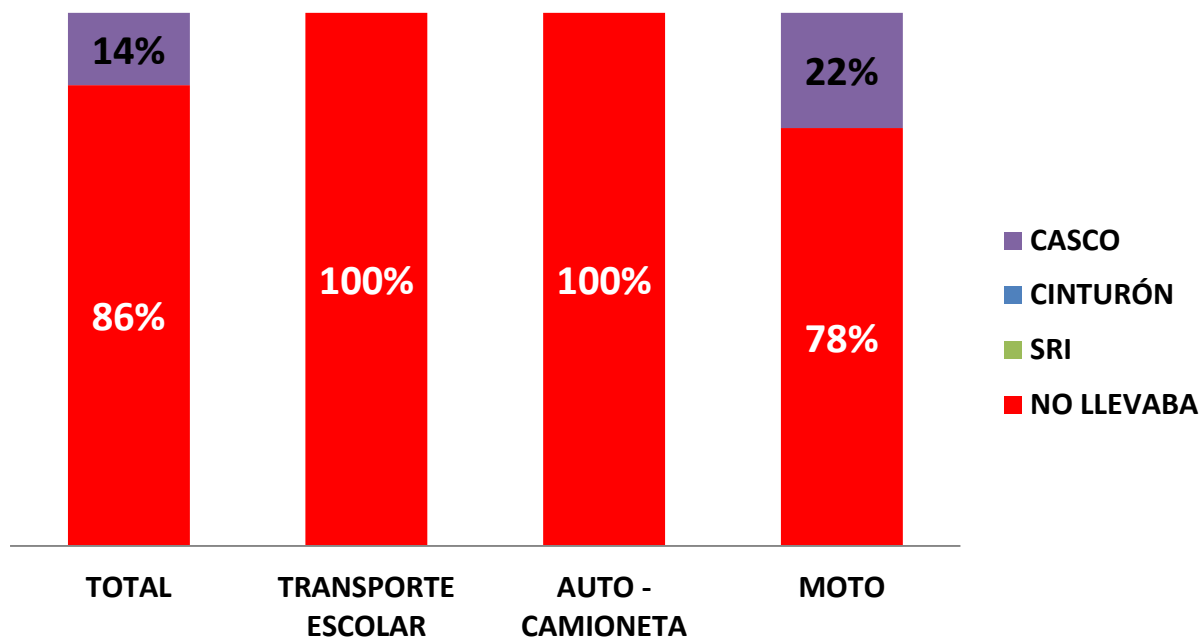
TURNO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MAÑANA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		1 %		1 %
		CASCO			27 %	3 %
		NO LLEVABA	100 %	99 %	73 %	97 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
TARDE	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			22 %	3 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	78 %	97 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %



Y el hecho de no llevar medidas de seguridad entre los niños que transitan en moto aumenta en el turno de la tarde.

Gráfico 8.47

Junín (Buenos Aires)



También en el caso de Junín, el no llevar medidas de seguridad es aun más crítico entre los niños que transitan en el transporte escolar así como en auto o camioneta.



Cuadro 8.10

SEXO DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
NIÑA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			20 %	13 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	80 %	87 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
VARÓN	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			24 %	15 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	76 %	85 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

Incluso entre los niños que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad aumenta entre las niñas.

Cuadro 8.11

EDAD DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MENOR DE 8 AÑOS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			23 %	15 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	77 %	85 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
9 AÑOS O MÁS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			18 %	11 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	82 %	89 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

Si siguiendo con los que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad se incrementa entre los de 9 años de edad o más.



Cuadro 8.12

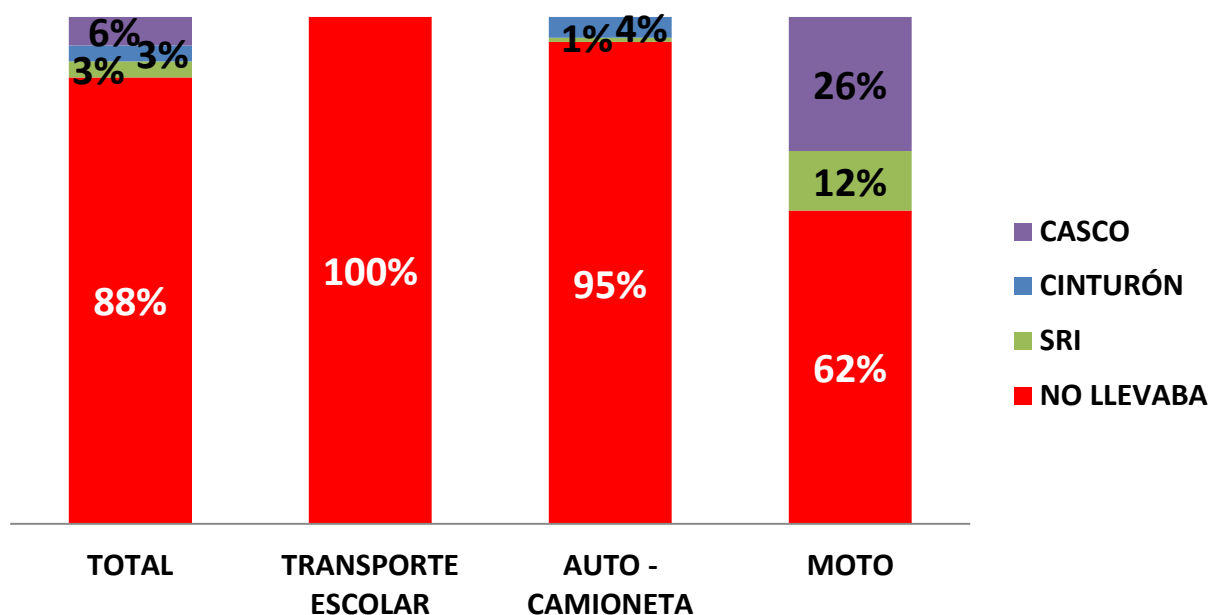
TURNO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MAÑANA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			36 %	19 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	64 %	81 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
TARDE	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			13 %	9 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	87 %	91 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

Y el hecho de no llevar medidas de seguridad entre los niños que transitan en moto aumenta también en Junín en el turno de la tarde.



Gráfico 8.48

Neuquén (Capital)



También en Neuquén, el no llevar medidas de seguridad es aún más crítico entre los niños que transitan en el transporte escolar así como en auto o camioneta.

Cuadro 8.13

SEXO DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
NIÑA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		2 %	8 %	3 %
		CINTURÓN		3 %		3 %
		CASCO			23 %	4 %
		NO LLEVABA	100 %	95 %	69 %	91 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
VARÓN	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI			14 %	4 %
		CINTURÓN		5 %		4 %
		CASCO			29 %	7 %
		NO LLEVABA	100 %	95 %	57 %	85 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %



También en el caso de Neuquén, entre los niños que transitan en moto el no llevar medidas de seguridad aumenta entre las niñas.

Cuadro 8.14

EDAD DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MENOR DE 8 AÑOS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI			12 %	3 %
		CINTURÓN		4 %		3 %
		CASCO			32 %	7 %
		NO LLEVABA	100 %	96 %	56 %	87 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
9 AÑOS O MÁS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		3 %	11 %	4 %
		CINTURÓN		5 %		4 %
		CASCO			11 %	2 %
		NO LLEVABA	100 %	92 %	78 %	90 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

Siguiendo con los que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad se incrementa entre los de 9 años de edad o más, así como entre los que lo hacen en auto o camioneta.

Cuadro 8.15

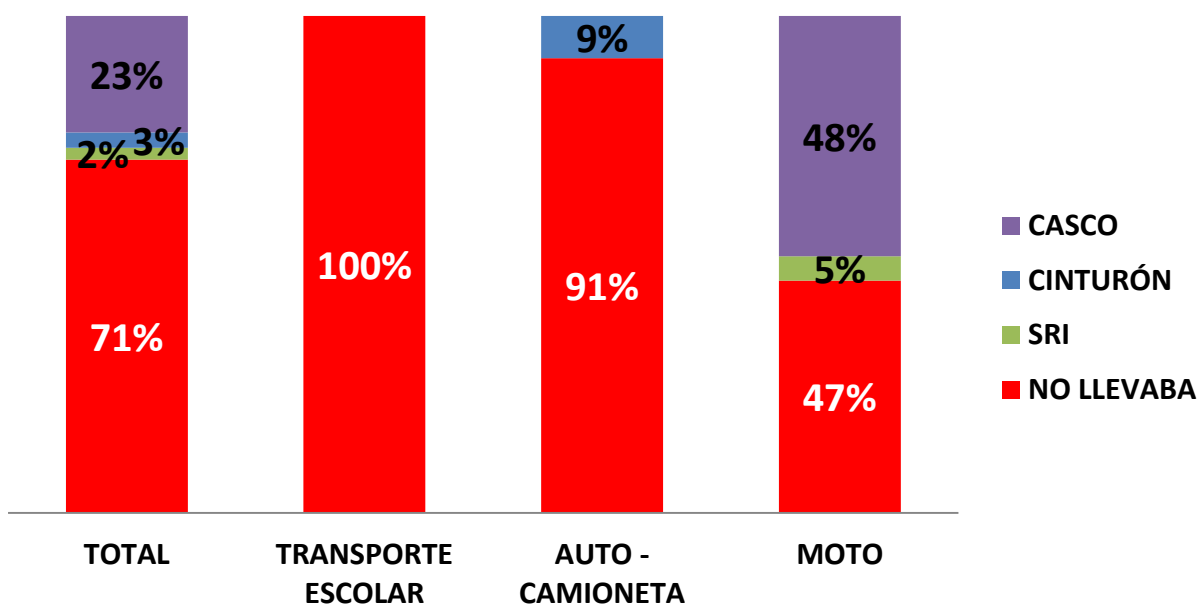
TURNO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MAÑANA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI		1 %	24 %	4 %
		CINTURÓN		5 %		4 %
		CASCO			24 %	3 %
		NO LLEVABA	100 %	94 %	53 %	88 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
TARDE	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			29 %	11 %
		NO LLEVABA		100 %	71 %	89 %



	Total		100 %	100 %	100 %
--	-------	--	-------	-------	-------

Y el hecho de no llevar medidas de seguridad entre los niños que transitan en moto aumenta también en Neuquén en el turno de la tarde, al igual que los que lo hacen en auto o camioneta.

Gráfico 8.49
Corrientes (Capital)



También en Corrientes, el no llevar medidas de seguridad es aun más crítico entre los niños que transitan en el transporte escolar, así como en auto o camioneta.



Cuadro 8.16

SEXO DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
NIÑA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI			3 %	2 %
		CINTURÓN		8 %		3 %
		CASCO			48 %	23 %
		NO LLEVABA	100 %	92 %	48 %	72 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
VARÓN	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI			6 %	3 %
		CINTURÓN		9 %		3 %
		CASCO			48 %	23 %
		NO LLEVABA	100 %	91 %	45 %	70 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

También en Corrientes, entre los niños que transitan en moto el no llevar medidas de seguridad aumenta —aunque levemente en este caso— entre las niñas, y sin diferencias según el sexo entre los que lo hacen en auto o camioneta.

Cuadro 8.17

EDAD DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MENOR DE 8 AÑOS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI			8 %	4 %
		CINTURÓN				
		CASCO			42 %	23 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	50 %	72 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
9 AÑOS O MÁS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI			3 %	1 %
		CINTURÓN		11 %		5 %
		CASCO			53 %	23 %
		NO LLEVABA	100 %	89 %	44 %	70 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %



Siguiendo con los que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad se incrementa entre los de hasta 8 años de edad, así como es exclusivo de ese grupo de edad entre los que lo hacen en auto o camioneta.

Cuadro 8.18

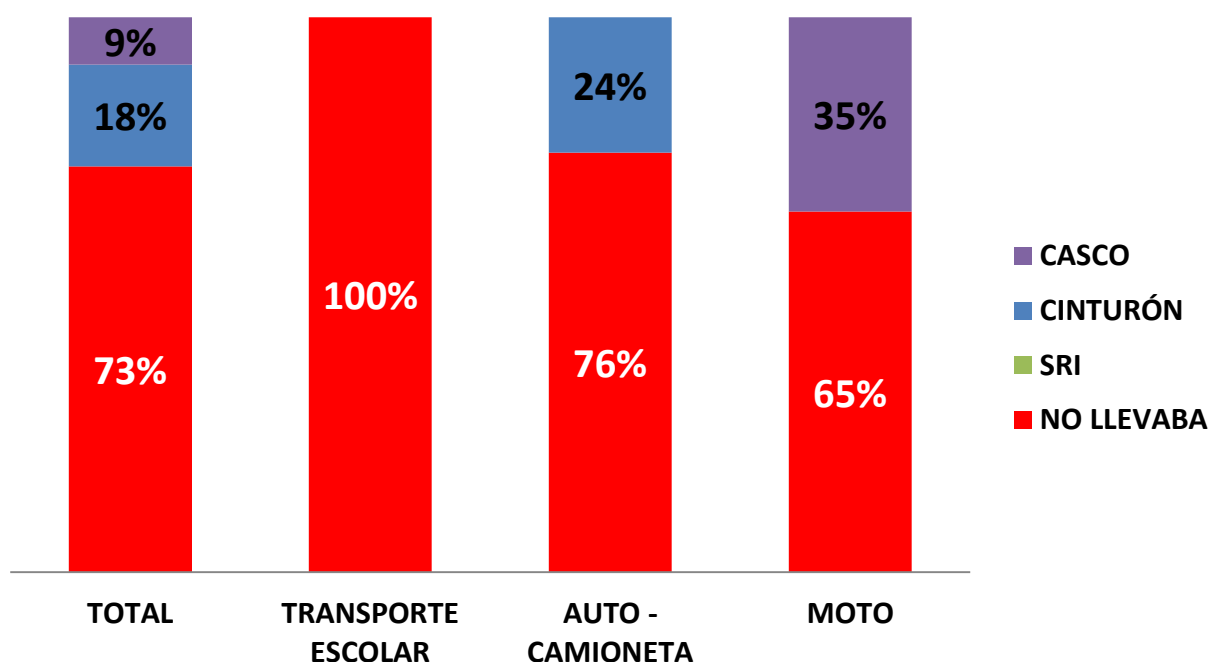
TURNO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MAÑANA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI			8 %	3 %
		CINTURÓN		12 %		5 %
		CASCO			44 %	20 %
		NO LLEVABA	100 %	88 %	49 %	72 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
TARDE	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN				
		CASCO			57 %	32 %
		NO LLEVABA	100 %	100 %	43 %	68 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %

Y el hecho de no llevar medidas de seguridad entre los niños que transitan en moto aumenta también en Corrientes en el turno de la tarde, al igual que los que lo hacen en auto o camioneta.



Gráfico 8.50

Jujuy (Capital)



En Jujuy, el no llevar medidas de seguridad resulta crítico —al igual que en las otras ciudades— entre los niños que transitan en el transporte escolar, y se observa la particularidad de que el no llevar medidas de seguridad entre los que lo hacen en auto o camioneta no llega a las magnitudes cercanas a la universalidad que se registra en las restantes cuatro ciudades.



Cuadro 8.19

SEXO DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
NIÑA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		23 %		18 %
		CASCO			26 %	6 %
		NO LLEVABA	100 %	77 %	74 %	76 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
VARÓN	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		26 %		19 %
		CASCO			43 %	12 %
		NO LLEVABA		74 %	57 %	69 %
	Total			100 %	100 %	100 %

También en Jujuy, se detecta que entre los niños que transitan en moto el no llevar medidas de seguridad aumenta entre las niñas, y levemente entre ellas cuando el transporte es en auto o camioneta.

Cuadro 8.20

EDAD DEL NIÑO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MENOR DE 8 AÑOS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		30 %		23 %
		CASCO			38 %	7 %
		NO LLEVABA	100 %	70 %	63 %	69 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
9 AÑOS O MÁS	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		19 %		13 %
		CASCO			33 %	10 %
		NO LLEVABA		81 %	67 %	77 %
	Total			100 %	100 %	100 %



Tomando en cuenta a los que transitan en moto, el no llevar medidas de seguridad se incrementa entre los de 9 años de edad o más, así como en ese grupo etario entre los que lo hacen en auto o camioneta.

Cuadro 8.21

TURNO			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
MANANA	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		25 %		19 %
		CASCO			33 %	7 %
		NO LLEVABA	100 %	75 %	67 %	73 %
	Total		100 %	100 %	100 %	100 %
TARDE	PASAJERO - MEDIDA DE SEGURIDAD	SRI				
		CINTURÓN		21 %		14 %
		CASCO			40 %	14 %
		NO LLEVABA		79 %	60 %	72 %
	Total			100 %	100 %	100 %

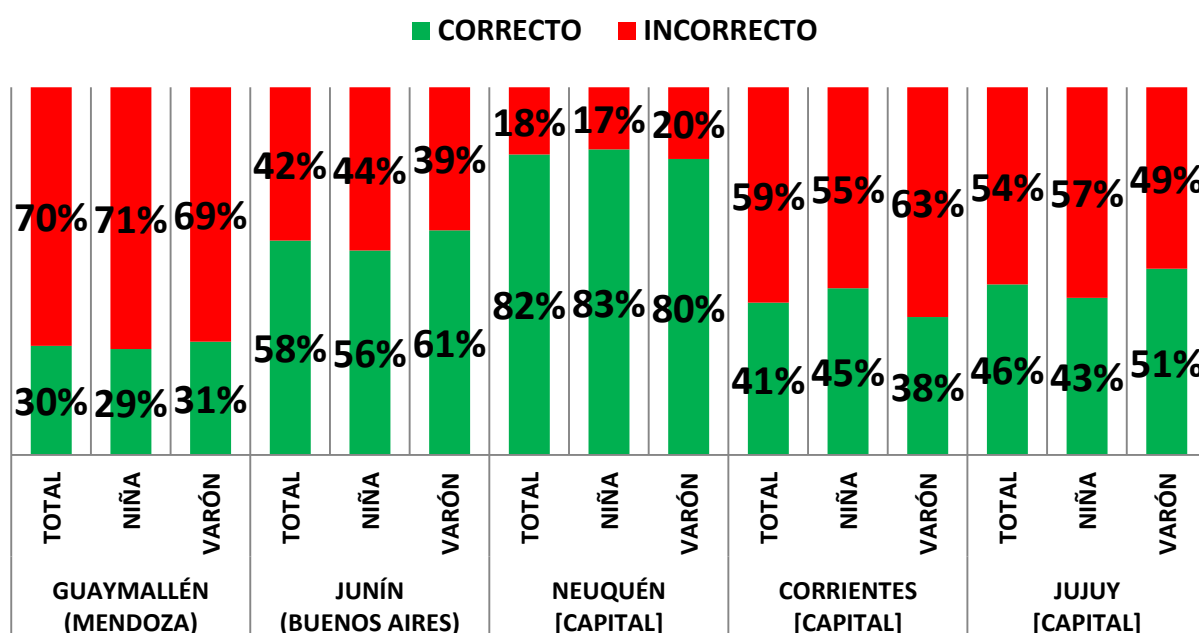
Y el hecho de no llevar medidas de seguridad entre los niños que transitan en moto aumenta en Corrientes en el turno de la mañana, mientras que se incrementa en la tarde entre los que lo hacen en auto o camioneta.



TRÁNSITO DE LOS NIÑOS – COMO PASAJEROS – ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO

ARGENTINA	CANTIDAD
Guaymallén (Mendoza)	209
Junín (Buenos Aires)	295
Neuquén (Capital)	159
Corrientes (Capital)	128
Jujuy (Capital)	164

Gráfico 8.51

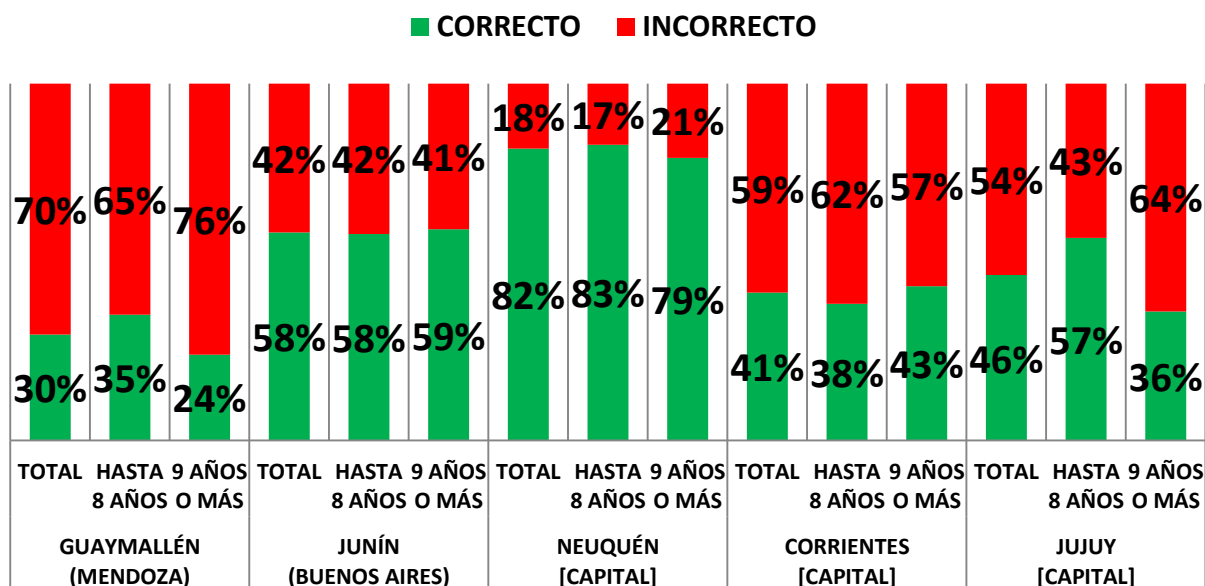


La mejor performance en el indicador es claramente en Neuquén, donde en ocho de cada diez niños los vehículos que los trasladan realizan la detención en la zona correcta. Luego le sigue Junín donde ello ocurre en prácticamente seis de cada diez niños. Posteriormente se ubica Jujuy donde sucede en poco menos de la mitad, luego Corrientes donde se verifica en cuatro de cada diez. La peor situación se registra en Guaymallén donde ocurre en solamente tres de cada diez niños pasajeros.

En Guaymallén (mínimamente), Junín y Jujuy la detención en la zona incorrecta aumenta cuando la trasladada es una niña, mientras que en Neuquén (levemente) y Corrientes ello ocurre cuando el trasladado es un varón.

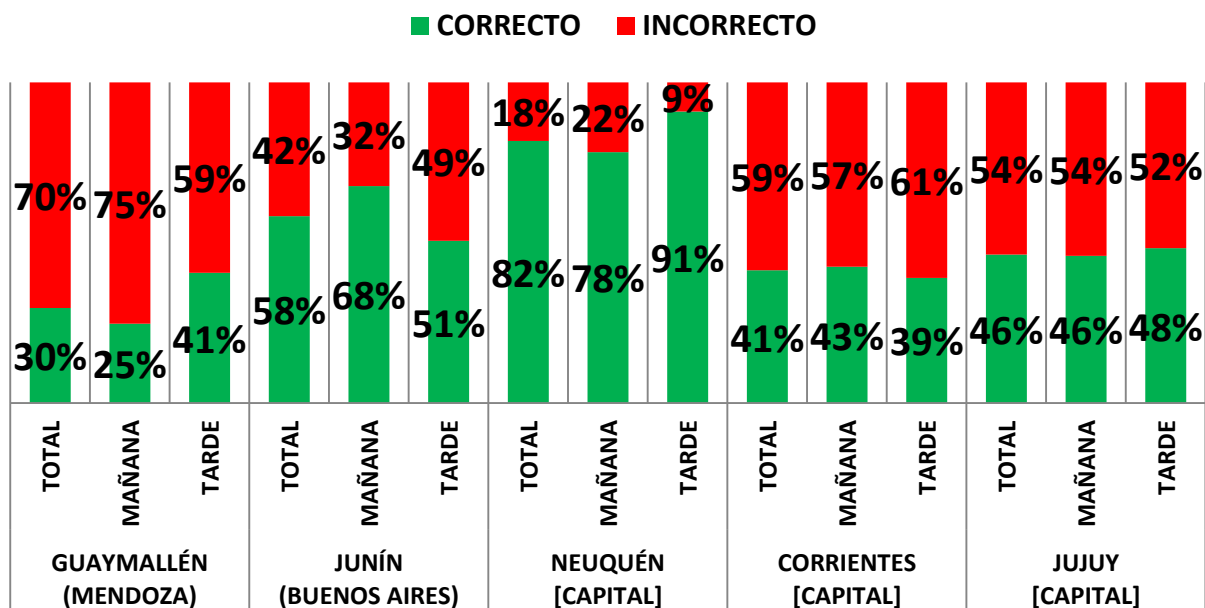


Gráfico 8.52



En Guaymallén, Neuquén y Jujuy la detención en la zona incorrecta aumenta cuando el trasladado es un niño de 9 años de edad o más, en Corrientes ello ocurre cuando el trasladado es uno de hasta 8 años, mientras que en Junín no se observan variaciones significativas según la edad de los niños pasajeros.

Gráfico 8.53



En Guaymallén, Neuquén y Jujuy (mínimamente) la detención en la zona incorrecta aumenta durante la mañana, mientras que en Junín y Corrientes se incrementa durante el turno de la tarde.



Cuadro 8.22

CIUDAD			PASAJERO - TIPO DE VEHÍCULO			Total
			TRANSPORTE ESCOLAR	AUTO - CAMIONETA	MOTO	
GUAY-MALLÉN (MENDOZA)	PASAJERO - ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO	CORRECTO		37 %	33 %	30 %
		INCORRECTO	100 %	63 %	67 %	70 %
			100 %	100 %	100 %	100 %
JUNÍN (BUENOS AIRES)	PASAJERO - ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO	CORRECTO	100 %	58 %	56 %	58 %
		INCORRECTO		42 %	44 %	42 %
			100 %	100 %	100 %	100 %
NEUQUÉN [CAPITAL]	PASAJERO - ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO	CORRECTO	100 %	79 %	88 %	82 %
		INCORRECTO		21 %	12 %	18 %
			100 %	100 %	100 %	100 %
CORRIENTES [CAPITAL]	PASAJERO - ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO	CORRECTO	53 %	13 %	60 %	41 %
		INCORRECTO	47 %	87 %	40 %	59 %
			100 %	100 %	100 %	100 %
JUJUY [CAPITAL]	PASAJERO - ZONA DE DETENCIÓN DEL VEHÍCULO	CORRECTO	100 %	54 %	23 %	46 %
		INCORRECTO		46 %	78 %	54 %
			100 %	100 %	100 %	100 %

En Guaymallén, la detención en la zona incorrecta se observa en todos los niños pasajeros del transporte escolar, en seis de cada diez de los que lo hacían en auto o camioneta, y en dos de cada diez que lo hacían en moto.

En Junín, la detención en la zona incorrecta se detecta en cuatro de cada diez que lo hacen tanto sea en auto o camioneta como en moto.

En Neuquén, la detención en la zona incorrecta se observa en uno de cada cinco niños pasajeros de auto o camioneta, y en uno de cada ocho de moto.

En Corrientes, la detención en la zona incorrecta se aprecia en poco menos de la mitad de los niños que eran trasladados en el transporte escolar, en prácticamente nueve de cada diez que lo hacían en auto o camioneta, y en cuatro de cada diez en moto.

En Jujuy, la detención en la zona incorrecta se observa en poco menos de la mitad de los niños pasajeros de auto o camioneta, y en prácticamente ocho de cada diez de moto.



9. Conclusiones preliminares

La evaluación de infraestructura con la herramienta de *Star Rating for Schools* muestra muy buenos resultados para las cinco ciudades de Argentina. Solo muestra algunos puntos con oportunidades de mejora, principalmente en Guaymallén.

El análisis de los resultados obtenidos en el estudio observacional permite extraer algunas conclusiones preliminares respecto a los comportamientos en el entorno escolar, principalmente detectando algunas conductas de riesgo con desafíos para trabajar en educación.

En primer lugar, cabe destacar que en cuatro de las cinco ciudades estudiadas la mayoría de los niños observados llegaron a la escuela como peatones. Solo en Junín se observaron más niños pasajeros que peatones.

Considerando a los peatones, vale destacar que en Neuquén es donde llegan más niños solos.

Respecto a las conductas de riesgo, es de recalcar que al momento de cruzar por la esquina Jujuy y Junín presentan las peores prácticas. Por el contrario, en Guaymallén es donde se observan los mejores resultados.

Otro indicador que vale mencionar es si se mira antes de cruzar en la esquina. Sobre eso Guaymallén tiene el peor desempeño. Junín y Neuquén tiene los mejores resultados de este indicador.

Por otro lado, en el resultado sobre si no mira al cruzar en la cebra, Jujuy es la ciudad que presenta los registros más altos.

Otra de las conductas de riesgo que se observó es cruzar en diagonal a mitad de cuadra, donde todas las ciudades exhiben malos resultados a excepción de Neuquén.

Sobre los cruces a mitad de cuadra y no mirar antes, que es una conducta peligrosa, Guaymallén presenta los mayores niveles. Sin embargo, Jujuy destaca por su excelente desempeño.

En síntesis, si bien Neuquén presenta un nivel de riesgo potencial alto por todos los niños que llegan solos a la escuela, luego exhibe buenas prácticas respecto a los cruces y a mirar antes de cruzar.

Respecto a los niños que llegan como pasajeros cabe destacar dos aspectos: Por un lado, es extremadamente bajo el uso de medidas de seguridad en todas las ciudades, desde el 97 % de no uso en Guaymallén hasta el 71 % en Corrientes. Por otro lado, se aprecian malos resultados respecto a las zonas de detención en Guaymallén, Corrientes, Jujuy.

La información presentada anteriormente deja planteados desafíos para trabajar, principalmente en educación.



10. Anexos

Anexo 1- Selección de escuelas y resultados en Uruguay

Canelones

N.º Escuela	Región	Urbano / Rural	Promedio	Calificación DP1	Calificación DP2	Calificación DP3	Calificación DP4	Calificación DP5
175	Pando	Urbano	3	3	2	3	3	3
187	Pando	Urbano	1	1	2			
101	Oeste	Urbano	5	5	5	5	5	5
297	Oeste	Urbano	2	3	3			3
217	Costa	Urbano	2	3	2		3	2
224	Costa	Urbano	2	2	1	3	2	3
263	Costa	Urbano	2	3	2	2	2	2
268	Costa	Urbano	2	3	1	3	2	2
107	Oeste	Urbano	4	4	4	4	4	4
188	Oeste	Urbano	2	3	3	3		3
149	Oeste	Urbano	3	3		4	3	3
205	Oeste	Urbano	4	4	3	3	4	4
113	Pando	Urbano	4	4	2	4	4	4
139	Pando	Rural	1	2				
111	Pando	Urbano	5	5	5	5	5	5
213	Pando	Urbano	2	1	2	3	3	3
177	Oeste	Urbano	2	2	1	2	2	2
204	Oeste	Urbano	3	3	2	2	3	3
30	Oeste	Rural	1	2				
156	Oeste	Urbano	3	3	2	2	3	3
59	Pando	Urbano	0	1				
109	Pando	Urbano	5	5	5	4	5	5
78	Pando	Rural	1	1	2			
116	Pando	Urbano	4	5	5	4	5	3



Montevideo

N.º Escuela	Región	Urbano / Rural	Promedio	Calificación DP1	Calificación DP2	Calificación DP3	Calificación DP4	Calificación DP5
41	Centro	Urbano	4	4	4	4	4	4
356	Oeste	Urbano	2	3		3	4	
364	Oeste	Urbano	4	4	4	2	4	3
185	Oeste	Urbano	5	5	4	4	4	5
266	Oeste	Urbano	2	4		2		4
6	Centro	Urbano	4	5	3	4	4	4
196	Este	Urbano	4	5	4	4	4	4
195	Centro	Urbano	4	4	4	4	3	4
107	Centro	Urbano	4	5	1	3	4	3
317	Este	Urbano	3	4		3	3	3
94	Centro	Urbano	4	5	3	4	5	4
55	Centro	Urbano	4	5		4	4	3
154	Oeste	Urbano	3	4		3	4	3
66	Centro	Urbano	4	4	4	4	3	5
343	Centro	Urbano	3	2	4	4	4	4
32	Este	Urbano	3	4	4	3	2	3
27	Centro	Urbano	4	5	4	4	4	4
99	Oeste	Urbano	4	5	4	2	2	4
344	Este	Urbano	3	4	4	3	4	
157	Este	Urbano	3	4		3	3	3
131	Este	Urbano	4	4	2	4	4	5
342	Este	Urbano	2	3	3	2	3	
238	Este	Urbano	3	5	4		4	2
72	Este	Urbano	4	4	3	4	5	4
47	Oeste	Urbano	3	5	4		2	1
130	Este	Urbano	4	3	4	4	3	4
29	Oeste	Urbano	4	4	4	3	4	3
303	Oeste	Urbano	3	4			4	4
126	Oeste	Urbano	3	3		4	3	4
263	Centro	Urbano	2	2		4		4
























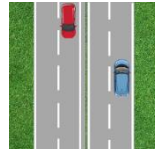

Anexo 2- Calificaciones de las escuelas en las cinco ciudades de Argentina

Nombre de la Escuela	Ciudad	Promedio Ponderado	DP 1	DP 2	DP 3	DP 4	DP 5
Escuela N.º 1097 “Alma Fuerte”	Guaymallén	3,4	2	4	4	4	4
Escuela N.º 1587 “Berta García Morales”	Guaymallén	4,2	4	5	3	4	5
Escuela N.º 133 “Rafael Obligado”	Guaymallén	3,5	4	3	3	4	3
Escuela N.º 1047 “Jorge Alberto”	Guaymallén	3,3	3	5	3	3	3
Escuela N.º 1065 “Padre Juan Pastor”	Guaymallén	3,2	3	3	3	3	4
Escuela “Clave de Sol”	Guaymallén	3,0	3	3	3	3	3
Escuela EGB N.º 1 “Catalina Larrart de Estrougamou”	Junín	4,5	5	5	4	3	5
ESCUELA EGB N.º 18 “Domingo Faustino Sarmiento”	Junín	5,0	5	5	5	5	5
Escuela EGB N.º 2 “General San Martín”	Junín	4,6	5	5	2	5	5
Escuela EGB N.º 22 “República de Bolivia”	Junín	4,1	2	5	5	5	5
Colegio “San José”	Junín	3,9	4	2	5	4	4
Escuela N.º 82	Neuquén	3,8	2	4	5	5	4
Escuela Primaria N.º 140 “Provincia de Santa Fe”	Neuquén	4,3	5	4	4	4	4
Escuela N.º 182 “Don Jaime”	Neuquén	4,3	5	4	4	4	4
Escuela N.º 20	Neuquén	3,5	4	4	3	2	4
Escuela Primaria 125 “Rosalia Núñez de Alcaraz”	Neuquén	4,3	5	5	3	4	4
Colegio “Don Bosco”	Neuquén	3,5	4	4	2	5	2
Escuela N.º 1 “Manuel Belgrano”	Corrientes	4,9	5	4	5	5	5
Escuela N.º 11 “Dr. Lisandro Segovia”	Corrientes	5,0	5	5	5	5	5
Escuela N.º 3 “Del Centenario”	Corrientes	3,9	3	3	5	5	4
Escuela N.º 155 “San Vicente de Paul”	Corrientes	4,8	5	5	5	4	5
Escuela N.º 2 “Domingo F. Sarmiento”	Corrientes	5,0	5	5	5	5	5
Escuela “Pía Unión Sta. Teresita Del Niño Jesús”	Corrientes	3,9	2	5	5	4	5
Escuela N.º 1 “General Manuel Belgrano”	San Salvador de Jujuy	4,6	5	5	5	4	4
Escuela N.º 12 “Bernardo Monteagudo”	San Salvador de Jujuy	5,0	5	5	5	5	5
Escuela N.º 255 “Pucarita”	San Salvador de Jujuy	4,6	5	5	5	5	3
Escuela N.º 38 “Juanita Stevens”	San Salvador de Jujuy	4,1	5		4	5	5
Escuela N.º 444 “Abanderada De La Patria”	San Salvador de Jujuy	3,0	2	5		4	4
Colegio del Salvador	San Salvador de Jujuy	3,9	4	3	4	4	4

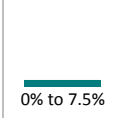
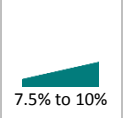

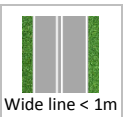
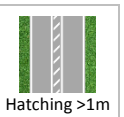
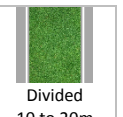
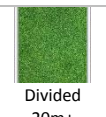










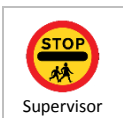


Anexo 3- Atributos de *Star Rating for Schools*

User Name		Date	
School			
Road name		Section name	
Latitude		Longitude	
Comments			

Land Use Left	 Undeveloped	 Residential	 Commercial	 Industrial	 Farming	 School
Land Use Right	 Undeveloped	 Residential	 Commercial	 Industrial	 Farming	 School
Area Type	 Rural	 Urban				
Vehicle Parking	 None	 One Side	 Two Sides			
Sight Distance	 Adequate	 Poor				
	 1 Lane Undivided	 2 Lane Undivided	 2 Lanes Divided	 3 Lanes Divided		
Number of Lanes	1	2	3	4	1 & 2	2 & 3
Lane Width	Wide	Medium	Narrow			



Shoulder Rumble Strip	Present	Not present			
Road Condition	Good	Medium	Poor		
Skid Resistance	Good	Medium	Poor		
Grade	 0% to 7.5%	 7.5% to 10%			
Median type	 Centre line	 Wide line < 1m	 Hatching > 1m	 Turn Lane	 Flexible posts
	 Divided 0 to 1m	 Divided 1 to 5m	 Divided 5 to 10m	 Divided 10 to 20m	 Divided 20m+
	 Metal Barrier	 Concrete Barrier	 Wire Barrier	 Motorcycle Barrier	 One Way
Delineation	Adequate	Poor			
Street Lighting	Present	Not present			

School Warning	 Flashing Beacon	 Signs / Markings	 No School Zone	 No School
School Crossing Supervisor	 Supervisor	 No Supervisor	 No School	

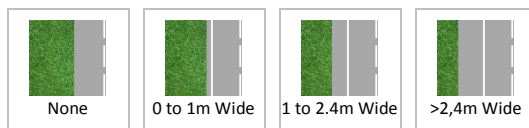
Sidewalk Left	 None	 0 to 1m Away	 1 to 3m Away	 >3m Away	 Behind Barrier	 Informal 0 to 1m	 Informal > 3m
---------------	--	--	--	---	--	--	---



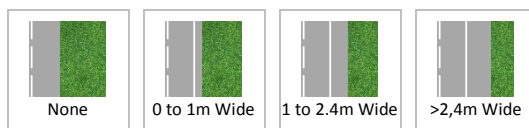
Sidewalk Right



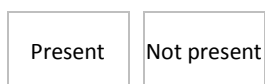
Paved Shoulder Left



Paved Shoulder Right



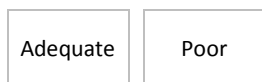
Pedestrian Fencing



Crossing Type



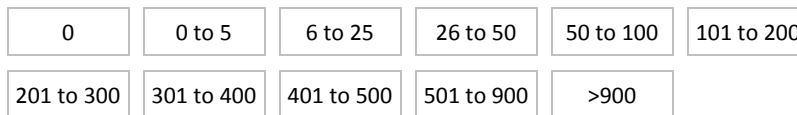
Crossing Quality



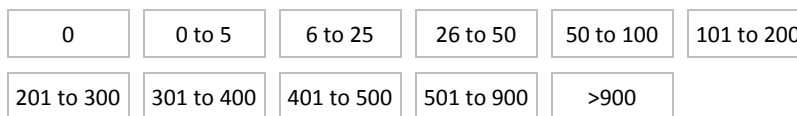
Vehicle Flow



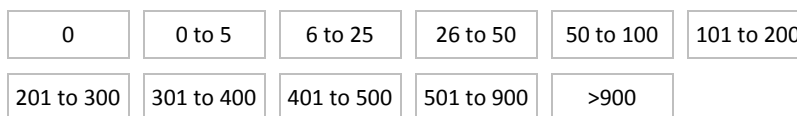
Pedestrian Crossing
Peak Hour Flow



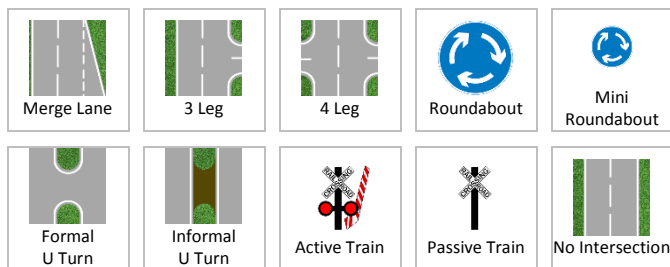
Pedestrian Along Left
Peak Hour Flow



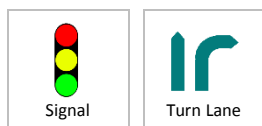
Pedestrian Along Right
Peak Hour Flow



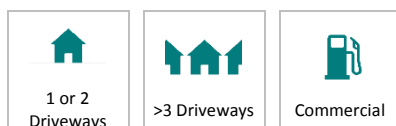
Intersection Type



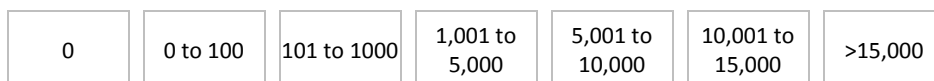
Extra Features



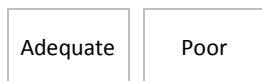
Property Access Point



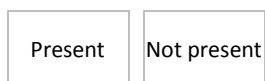
Intersection Side Flow



Intersection Quality



Channelization



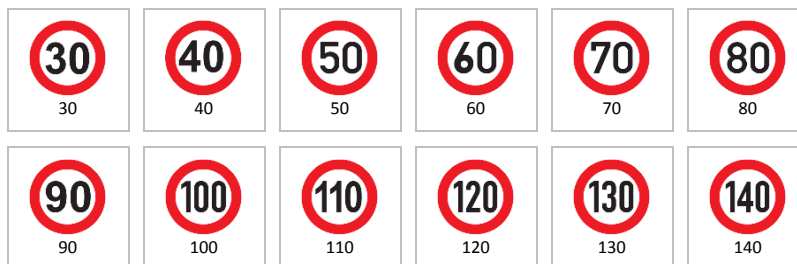
Curvature



Curve Quality



Speed Limit



Speed Limit Unit



Operating Speed	<input type="text" value="-10"/>	<input type="text" value="-5"/>	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="+5"/>	<input type="text" value="+10"/>	<input type="text" value="+15"/>
Speed Management	<input type="text" value="Present"/>	<input type="text" value="Not Present"/>				

Comments





www.gonzalorodriguez.org

 /@FundacionGonzaloRodriguez

 /@fundaciongonchi

 / fundaciongr

 /@fundaciongonchi

