

# Seguridad Turística

## Seguridad vial y en el transporte turístico

Luis Grünewald  
Águeda N. Fernández  
Mariano Calgaro

# SVyTT





# ST

## SEGURIDAD TURÍSTICA

### Seguridad Vial y en el Transporte Turístico

**Luis Alberto Grünewald**  
**Águeda N. Fernández**  
**Mariano Calgaro**





## ÍNDICE

Pág. 08 / INTRODUCCIÓN

### MÓDULO 1

Pág. 10 / LA SEGURIDAD EN EL TURISMO

Pág. 12 / EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y VÍAS DE COMUNICACIÓN EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

Pág. 15 / DIAGNOSTICO GENERAL DE LAS CAUSAS DE INSEGURIDAD VIAL EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

Pág. 24 / PAUTAS BÁSICAS PARA DEFINIR UNA POLÍTICA SOBRE SEGURIDAD VIAL Y DEL TRANSPORTE TURÍSTICO

Pág. 29 / PLAN DE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD VIAL. Bases técnicas para su implementación

Pág. 34 / FICHAS TÉCNICAS DE PROCEDIMIENTOS SOBRE SEGURIDAD VIAL Y DEL TRANSPORTE TURÍSTICO

- Pág. 35 / EL VIAJERO EN AUTOMÓVIL

- Pág. 60 / EL TURISTA QUE VIAJA POR MEDIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Pág. 63 / EL TURISTA QUE VIAJA POR MEDIO DEL TRANSPORTE AÉREO

- Pág. 71 / EL CICLISTA QUE SE DESPLAZA EN LA VÍA PÚBLICA

- Pág. 74 / EL TURISTA QUE SE DESPLAZA EN LA VÍA PÚBLICA

Pág. 78 / CONCLUSIÓN

### MÓDULO 2

Pág. 82 / CONSEJOS BÁSICOS SOBRE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Pág. 83 / PAUTAS DE INFORMACIÓN Y PREVENCIÓN EN LOS VIAJES TURÍSTICOS

Pág. 97 / ELEMENTOS QUE FACILITAN LA ACCESIBILIDAD SEGÚN CADA TIPO DE DISCAPACIDAD EN LAS TERMINALES Y TRANSPORTES TURÍSTICOS

### MÓDULO 3

Pág. 108 / EL TRANSPORTE TURÍSTICO EN ÉPOCAS DE COVID-19

Pág. 109 / ANALOGÍA ENTRE EL 11-S Y EL COVID-19

Pág. 113 / PAUTAS BÁSICAS DE INFORMACIÓN Y PREVENCIÓN EN EL TRANSPORTE EN ÉPOCAS DE COVID-19

Pág. 134 / PROYECTOS Y EXPERIENCIAS EXITOSAS DE EMPRESAS, INSTITUCIONES Y ORGANISMOS RELACIONADOS AL TURISMO

Pág. 156 / CONCLUSIÓN: ¿Está el mundo preparado para la reactivación de las actividades turísticas?

### ANEXO

Pág. 163 / TESAURO DE SEGURIDAD VIAL Y DEL TRANSPORTE



# LA SEGURIDAD VIAL Y EN EL TRANSPORTE TURISTICO

## INTRODUCCIÓN

Así como en el siglo XIX los medios de transporte dominantes en la actividad turística fueron el ferrocarril y el barco, a partir de la segunda mitad del siglo XX la consolidación de las rutas existentes y el desarrollo de nuevas vías de comunicación terrestres y medios de transporte, permitieron el crecimiento del autotransporte en detrimento de otros, imponiéndose en el nuevo milenio como el medio más utilizado en la actividad turística.

En el primer módulo del presente trabajo, profundizaremos el análisis de la seguridad vial relacionado al sistema del transporte en general y el autotransporte en particular, por ser el medio más utilizado por la demanda. También estableceremos una serie de pautas básicas de información y prevención durante el tiempo libre destinado al turismo y la recreación.

Por otro lado, en el segundo módulo, pondremos el foco en la realidad del transporte en el marco de la pandemia Covid-19. En este sentido se consideraran una serie de pautas de información y prevención a ser tomadas en cuenta por los trabajadores y usuarios del transporte aéreo y terrestre (privado y público). Además, compartiremos algunos proyectos y experiencias exitosas de empresas, instituciones y/u organismos nacionales e internacionales relacionadas a la problemática a fin de lograr una mejora en la estion del transporte turístico.

Esta publicación está dirigida especialmente al visitante y a las instituciones relacionadas a la actividad turística y apunta a dar un primer paso, que es edificar un marco teórico general en relación al tema y establecer un conjunto de pautas de información y prevención, porque consideramos que teniendo una teoría es posible construir un accionar estratégico y operativo exitoso que permita gestionar destinos turísticos más seguros — por ende más competitivos y con mayor calidad —, a partir del indicador de seguridad vial y del transporte.





# MÓDULO 1

## LA SEGURIDAD EN EL TURISMO

La seguridad ha sido siempre una de las pautas principales estadísticamente dominantes de valoración del hombre en la elección de un destino y esta adquiere mayor valor a medida que más se aleja de su lugar de residencia habitual. Entendemos por **seguridad turística**, de acuerdo con la Organización Mundial del Turismo (2001), a “**la protección de la vida, de la salud, de la integridad física, psicológica y económica de los visitantes, prestadores de servicios y miembros de las comunidades receptoras**”.

### INDICADORES DE SEGURIDAD TURÍSTICA

El concepto de sistemas aplicados a la realidad cotidiana, también en el caso específico de la seguridad turística, plantea que una forma de representar aquellos es a través de “indicadores”. Ellos son una representación simplificada y generalizada de las características principales de una situación del mundo real, es decir, una abstracción de la realidad que se emplea para obtener una imagen conceptual, con la finalidad de reducir la complejidad del mundo material para así poderlo entender.

El valor de la aplicación de indicadores está dado por su posibilidad de aplicación para la comprensión del comportamiento de un conjunto de circunstancias, en las que no es posible, por razones técnicas, económicas o políticas, experimentar con una situación real.

#### **Indicadores básicos para implementar una política de seguridad turística**

Los indicadores son conjuntos de información formalmente seleccionada que se utiliza con carácter regular en la medición de los cambios pertinentes para el desarrollo de la gestión de la seguridad en el turismo. En este sentido, la seguridad turística involucra una serie de aspectos que podemos englobar en diez indicadores básicos:

1. **Seguridad pública:** sistema que permite el libre desplazamiento del turista por el destino, disminuyendo el porcentaje de situaciones de conflicto, principalmente los hechos delictivos — robos y hurtos —.
2. **Seguridad social:** sistema que permite el libre desplazamiento del turista por el destino ante problemas sociales.

3. **Seguridad y salud:** sistema de prevención, emergencia y protección médica al visitante antes de viajar o durante su desplazamiento en el destino turístico.
4. **Seguridad informativa y de facilitación:** sistema de comunicación que permite establecer estrategias de prevención en temas de seguridad y el conocimiento de la oferta del destino.
5. **Seguridad económica:** sistema de reaseguro del viajero para prevenir riesgos desde la óptica económica.
6. **Seguridad en la recreación y en eventos:** sistema que permite la protección durante una actividad recreativa o durante la realización o participación de un evento deportivo, musical, recreativo, etc. del visitante del destino.
7. **Seguridad vial y del transporte:** sistema que permite el libre y seguro desplazamiento por las vías de comunicación y el medio de transporte del visitante desde la salida del lugar de residencia habitual hasta su regreso al mismo.
8. **Seguridad ambiental y ante desastres naturales:** sistema que permite la protección de las personas en espacios naturales y ante problemas climatológicos.
9. **Seguridad de los servicios turísticos:** sistema que permite la protección del turista durante el desplazamiento por los distintos establecimientos de servicios turísticos y recreativos (hotel, restaurante, agencia de viajes, etc.) del destino turístico.
10. **Derechos humanos e inclusión social:** Sistema que permita en el caso de Derechos Humanos la protección del turista ante casos de trata de personas y explotación comercial sexual en viajes y turismo; y en el caso de la inclusión social, la temática del turismo accesible.

Podemos afirmar que este conjunto de indicadores están presentes siempre en todos los destinos turísticos, pero difieren en cada uno de ellos a partir de: el impacto de variables cuantitativas (cantidad de residentes y de visitantes), geográficas (dimensiones territoriales del destino) y temporales (alta o baja temporada turística); si cuentan o no con un plan de gestión integral de la seguridad y; las fuerzas de seguridad que intervienen. Por lo cual, es muy complejo establecer una estrategia única de gestión de la seguridad turística.

Es importante comprender a la actividad turística en general y a la seguridad en particular como un sistema, un conjunto de componentes que interactúan entre sí para cumplir un objetivo en común: en nuestro caso, implementar una estrategia de gestión de la seguridad vial y del transporte para los visitantes, prestadores de servicios y las comunidades receptoras.

## EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y VIAS DE COMUNICACIÓN EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

Como mencionamos anteriormente, la seguridad ha sido siempre una de las pautas principales estadísticamente dominantes de valoración del hombre en la elección de un destino y su valor va aumentando a medida que el turista se aleja más de su lugar de residencia habitual.

### La importancia de la variable “Distancia”

Podemos observar que la distancia impacta en la elección de un medio de transporte y de un destino en la demanda durante el tiempo libre destinado al turismo. Desde la óptica psicológica y económica, podemos decir que cuando mayor es la distancia de traslado al destino desde el lugar de residencia habitual, hay más inseguridad, mayores costos y se requiere más tiempo.

Este concepto de “**Distancia**” establece que **es proporcionalmente más difícil atraer al turista en una competencia entre dos destinos que se basan en un mismo producto turístico, cuando mayor es la distancia desde el centro emisor para el turista.** Entonces, desde la óptica de la seguridad, podemos decir que **cuanto mayor es la distancia de traslado, mayor es el valor del sistema de seguridad.**

Surge así la importancia del **sistema de transporte** como factor competitivo, ya que actúa como condicionante al elegir un destino. Es así que el servicio para ser competitivo debe satisfacer las siguientes necesidades mínimas:

- trasladar al turista al punto de destino en el **menor tiempo posible,**
- trasladar al turista al punto de destino con el **menor costo económico,**
- trasladar al turista al punto de destino con el **mejor servicio,**
- trasladar al turista al punto de destino con el **menor desgaste físico,**
- trasladar al turista al punto de destino en **forma segura.**

Podemos identificar el siguiente **sistema de transporte** utilizado en la actividad turística:

**Medios de transporte convencionales:** transporte terrestre (automóvil, móviles ferroviarios, subterráneos y ómnibus), aéreo y acuático.

**Medios de transporte no convencionales:** helicópteros, globos, funiculares, submarinos, etc.

Al viajar, si bien hay quienes puedan contar con sus yates o aviones privados, la gran mayoría de los turistas que desde su lugar de residencia habitual se desplaza con fines turísticos, encuentra en primer lugar dos formas de viajar: en su vehículo particular o alquilando otro tipo de vehículo — pagando una tarifa acordada — o comprando un boleto para hacerlo en transporte público (acuático, aéreo y terrestre).

En referencia a esto, en la actividad turística se pueden encontrar a modo de ejemplo, los siguientes tipos:

- **Terrestre**
  - **Ómnibus:** urbanos, interurbanos o larga distancia y de excursión
  - **Automóviles:** taxis, remises y vehículos rentados
  - **Casas rodantes**
  - **Vehículos recreativos:** cuatriciclos, motos y bicicletas
  - **Ferrocarril:** urbanos, interurbanos o larga distancia y de excursión.
  - **Subterráneo y tranvía**
- **Acuático** (marítima, fluvial y lacustre)
  - **Cruceros:** cuentan con alojamiento abordo y muchas facilidades
  - **Yates y veleros:** embarcaciones privadas con comodidades aptas para dormir, alimentarse y asearse.
  - **Ferrys, catamaranes, lanchas colectivas y lanchas taxi:** transporte público sin alojamiento abordo
- **Aéreo**
  - **Aeronaves con sistema de presurización** (vuelos con altitudes superiores a los 3000 msnm): aviones de fuselaje ancho (capacidad y autonomía alta) y de fuselaje angosto (capacidad y autonomía media); hidroaviones y aviones pequeños (capacidad y autonomía baja)
  - **Aeronaves sin sistema de presurización** (vuelos con altitudes inferiores a los 3000 msnm): hidroaviones, aviones pequeños, helicópteros.

Este sistema integrado de medios de transporte y vías de comunicación requieren un especial análisis en la relación con la actividad turística y la seguridad. Por ello, a continuación desarrollaremos el marco conceptual de la Seguridad Vial.

## **SEGURIDAD VIAL. Marco conceptual**

Comenzaremos por definir a la **Seguridad Vial** como **el sistema de recursos humanos, medios técnicos, medidas organizativas y normas jurídicas tendientes a la protección de transeúntes y conductores, es decir, de todos los usuarios de la vía pública.** El objetivo general de una política de seguridad vial es:

- Lograr la seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes.
- Educar y Capacitar para el correcto uso de las vías de comunicación.
- Dar fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación.
- Preservar el patrimonio vial y vehicular del país.
- Disminuir la contaminación medioambiental proveniente de los vehículos.

## DIAGNÓSTICO GENERAL DE LAS CAUSAS DE INSEGURIDAD VIAL EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

Se identifican un conjunto de factores que, interactuando conjuntamente, provocan la inseguridad vial:

- **Factor humano**
- **Factor Vías de comunicación**
- **Factor salud**
- **Factor vehicular**
- **Factor ambiental**
- **Factor normativo**
- **Factor circunstancial**
- **Factor político**

A continuación realizaremos una síntesis descriptiva de cada punto:

### - **El factor humano**

De los factores que actúan negativamente en la actividad turística se destaca en primer lugar el factor humano, ya que por ignorancia, descuido, alteraciones psicológicas o negligencia se producen muchas situaciones de riesgo, así como accidentes y muertes.

Encontramos distintas conductas en los distintos actores en la vía pública. En primer lugar, tenemos **el conductor de vehículos** que ha desarrollado lo que podemos llamar el "**culto a la trasgresión**" con acciones que van desde la violación permanente de las normas de tránsito más elementales — excesos de velocidad, violaciones a la luz roja, maniobras bruscas e imprevistas, falta de respeto a la señalizaciones viales, la falta de uso de las luces de giro en los cambios de carril, entre otros — hasta las más graves — manejar alcoholizado o drogado —, lo cual conforma un conjunto de malos hábitos y errores que afectan el desplazamiento por las vías de comunicación.

Existe también lo que llamamos "**vicios de conducta**", un pensamiento inconsciente que parte de un principio que supone que los accidentes le pasarán a otro y no a uno. Es así que se traslada a los niños en el asiento delantero del vehículo o no se utiliza casco al manejar motocicletas porque afecta su estética personal.

Se observan también **actos de negligencia**. Ejemplo de actitud negligente es, por ejemplo, manejar con ojotas o sandalias, ya que para los expertos en Seguridad Vial cualquier tipo de calzado abierto, puede hacer que el conductor pierda el contacto ideal con los pedales, lo que generaría maniobras bruscas y, por ende, peligrosas. Asimismo, los especialistas recomiendan no manejar descalzo, ya que los pies no tienen buena adherencia a los pedales.

Otro punto importante son las **distracciones en la conducción**. La Organización Mundial de la Salud (OMS), identifica y clasifica cuatro tipos de ellas: visuales, como apartar la vista del camino; cognitivas, como reflexionar sobre un tema de conversación del que se esté hablando por teléfono o estar absorto por una preocupación; físicas, como cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de tener las dos manos al volante; y auditivas, como responder un celular.

En una llamada telefónica, esas cuatro distracciones ocurren en simultáneo, lo que implica un alto riesgo para la conducción. Desde el Centro de experimentación y seguridad vial (CESVI), coincidieron en que las nuevas aplicaciones en los celulares *"producen lo que se conoce como "ceguera atencional", ya que la persona se sobresatura de estímulos producto de la búsqueda virtual sobre un escenario real, y deja de percibir situaciones evidentes que podrían ocasionarle un riesgo. Por ejemplo, un peatón que observa su celular durante 10 segundos, caminará unos 20 metros sin prestar atención a su entorno"* (1)

#### - **El factor de las vías de comunicación**

Otro factor de conflicto son, específicamente, las vías de comunicación a partir de sus **dimensiones y condiciones**. El **deficiente estado de las vías de comunicación y la falta de señalización** de las mismas, en muchos casos atentan contra la seguridad de los transeúntes y conductores. En efecto, en referencia al primer problema, se destacan las calzadas irregulares con deformaciones, ahuellamientos y el hundimiento del pavimento junto a ondulaciones, parches en el asfalto, lomos de burro así como carteles rotos, señalización incierta y pastizales en las banquetas.

Por el lado de la señalización vial, el Manual de Señalamiento Horizontal de la Dirección Nacional de Vialidad establece que *"las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito aplicadas sobre la calzada, transmitiendo órdenes o indicando prohibiciones con la finalidad de guiar el tránsito vehicular, regular la circulación y advertir determinadas circunstancias"*.



En tal sentido, se han implementado distintos dispositivos para ordenar la circulación vehicular y evitar accidentes como: delineadores de carriles en arterias de doble sentido; tachas reflectantes; la demarcación horizontal de la línea de frenado y la senda peatonal; la colocación de bastones flexibles de color amarillo y reflectantes, que además de diferenciar carriles, permitieron implementar otro tipo de soluciones — como la de crear de un modo sencillo una serie de islas peatonales sobre la cinta asfáltica —; la demarcación de cruces peatonales y de áreas de estacionamiento prohibido; o la colocación de nuevos semáforos y de reductores de velocidad.

#### - **El factor salud**

Ciertas patologías y problemas físicos pueden reducir la capacidad del conductor y aumentar el riesgo de accidentes en la vía pública. En el caso de las patologías, podemos identificar: las Fobias (se destacan la amaxofobia, producto de sufrir ansiedad al volante por el clima hostil en las calles o los tiempos de espera en las congestiones vehiculares o la nomofobia, en el caso de la persona adicta al celular); las Alergias (estornudos y picor de ojos, son algunos de los síntomas en quienes padecen estas afecciones respiratorias); la Depresión (Desgano, apatía, tristeza, sensación de malestar, pérdida de interés, son algunos de los síntomas que se manifiestan y que pueden afectar a la capacidad de conducir); las Adicciones (el consumo de alcohol y drogas); la Diabetes (El factor que tiene más riesgo de accidentalidad en diabéticos es tener antecedentes recientes de hipoglucemia severa); la Anemia (en un nivel severo pueden sentirse fatiga, mareos, sudoración o taquicardia); o las Enfermedades del sistema nervioso o muscular (la esquizofrenia, el Alzheimer o el Parkinson, pueden generar con frecuencia rigidez muscular, temblores o alteraciones de la mente no compatibles con la conducción). (2)

Por otro lado, los **problemas físicos** como lesiones de espalda, dolores cervicales, alteraciones oculares o trastornos digestivos o del sueño, también pueden generar incompatibilidad con la conducción. Además, no está recomendada la conducción cuando algún tratamiento incluye ciertos medicamentos que puedan alterar la percepción, la lucidez o la velocidad de reacción.

#### - **El factor vehicular**

Este factor de conflicto surge por el estado de los vehículos y la falta de controles periódicos de mantenimiento como: el estado y la vida útil de los neumáticos; la cantidad de aceite, líquido refrigerante y líquido de frenos; así como la cantidad de agua que hay en el radiador y en el limpiaparabrisas. A estas pautas básicas de prevención que se deben realizar — y muchas veces no se realizan —, se suman las posibles fugas, tanto en los ductos por donde pasa el agua, como en el propio

radiador y en las gomas de las llamadas escobillas limpiaparabrisas que se resecan, desgastan y pierden sus propiedades.

Por otro lado, el incremento del parque automotor, ha generado que se produzcan con mayor frecuencia embotellamientos en las grandes ciudades. Ello trajo como consecuencia el aumento de la cantidad de motocicletas que circulan por las calles y autopistas para poder avanzar entre los vehículos detenidos, lo que se tradujo en un mayor número de accidentes. Otro factor que se suma es el de los vehículos de última generación, que si bien cuentan con mejores medidas de seguridad (frenos ABS, airbags, etc.), también alcanzan mayores velocidades, lo que es un problema si es conducido por alguien de manera irresponsable.

#### - **El factor ambiental**

Si bien pueden existir factores meteorológicos como el calor, la niebla, la lluvia y el granizo, entre otros, que contribuyen a crear un escenario desfavorable, hay en la mayoría de los casos una serie de negligencias y descuidos durante el desplazamiento en estas condiciones climáticas, que se confabulan para que los accidentes se multipliquen y las rutas se conviertan en verdaderas trampas mortales.

Un estudio del CESVI, considera que el calor es un elemento clave en los accidentes a la hora de manejar, dado que cuando en el auto hacen 30 grados de temperatura o más, se incrementan en un 22 por ciento los errores de conducción. Ello sucede debido a que el calor induce a la fatiga y potencia cualquier alteración o problema. Además de la temperatura, otro factor que incide en los accidentes es el hecho de que las rutas se cargan un 30 por ciento más durante el verano, por la gran cantidad de personas que toman vacaciones, luego de un año agitado. (3)

#### - **El factor normativo**

Podemos decir que no encontramos en Latinoamérica una cultura en la sociedad de respeto a las normas de tránsito. El **desconocimiento de las normas de tránsito** por parte del conductor, es una pauta importante de la falta de seguridad en la vía pública. Existen un conjunto de normas que en general se desconocen, como: el hecho de no poder conducir con una sola mano o descalzos; la falta de silenciador en el caño de escape; encerrar con el auto a otro conductor; cargar el vehículo con objetos peligrosos u objetos salientes sin señalizar; etc.. Ello contribuye a generar inseguridad en el tránsito.

También es importante destacar que muchos conductores interpretan las normas según su conveniencia y son también imprudentes ya que en muchos casos el

conductor vive en lo que podemos llamar "la alegría de la ignorancia" con expresiones como "...a mi no me va a pasar", "todo está bien", "así está bien, no pasa nada...".

En general podemos identificar un conjunto de faltas que son las infracciones más comunes que se presentan en los destinos turísticos:

- Excederse de la velocidad máxima permitida.
- Pasar un semáforo en rojo.
- Manejar sin el cinturón de seguridad o sin el casco en el caso de las motos.
- No respetar la prioridad de cruce de los peatones.
- Hablar por celular o estar con auriculares mientras se maneja.
- Tapar la patente para evitar la fotomulta.
- Negarse a un control de alcoholemia.
- Pasar con la barrera del ferrocarril baja.
- Obstruir ciclovías, veredas, rampas para personas con discapacidad o estacionamientos reservados.
- Estacionar en doble fila.
- No cumplir con la obligación de grabar las autopartes para identificarlas en caso de robo.
- Circular sin la oblea o con la oblea vencida de la Verificación Técnica Vehicular.
- Circular en contramano.
- Girar a la izquierda en avenidas si no semáforo que habilite a hacerlo.
- Estacionar en lugares prohibidos.
- Polarizados todos los vidrios del vehículo.

Este panorama, desde la óptica de los distintos grupos humanos que se relacionan en el turismo, permite observar que no es una situación producto de la inexistencia de normas, sino del desconocimiento o su incumplimiento.

- **El factor circunstancial**

Se presentan distintas circunstancias que se entrelazan y llevan a producir accidentes de tránsito. Las causas más frecuentes son: excesos de velocidad de terceros; adelantamientos incorrectos; encandilamientos; o un conductor distraído, cansado o conduciendo alcoholizado. A modo de ejemplo, podemos decir que la imprudencia y el consumo descontrolado de bebidas alcohólicas — dos factores que están visiblemente ligados entre sí —, continúan encabezando la lista de las causas de mortalidad en las carreteras. Ingerir alcohol, aumenta enormemente la posibilidad de sufrir un accidente vial y este riesgo se potencia aún más debido al hecho de que

los jóvenes, cuando están al volante, carecen — al menos en su mayoría — de experiencia, tanto en el manejo de esa adicción como en la conducción de vehículos automotores.

Encontramos también en las vías de comunicación, el impacto de los artefactos de iluminación, propaganda y señalización, como las llamadas pantallas LED — utilizadas para destacar marquesinas, señalar la vía pública, en semáforos y en equipos móviles — que visualmente modifican la fisonomía del entorno y afectan a los conductores de vehículos. A partir de esta situación podemos identificar como un factor circunstancial de inseguridad vial, lo que podemos denominar “acoso visual”, producto de la denominada “luz intrusa”, por la proliferación de enormes carteles luminosos. Ellos con las modernas tecnologías que les aportan movimiento, luces que encandilan, textos cambiantes, animaciones y demás ingredientes, cumplen con el propósito de capturar la atención de quien va al volante. Es importante considerar que los accidentes son imprevistos y la mayoría de las personas tienen dificultad para manejar situaciones imprevistas.

#### - **El factor político**

Por último, es importante considerar la falta de una política integral en seguridad vial de los organismos relacionados a esta problemática, ya que a la falta de rigor en el otorgamiento de las licencias de conducir y a la falta de sanciones ejemplificadoras al conductor imprudente o de aquellos que manejan alcoholizados o drogados, se suma una percepción generalizada donde predomina una política recaudadora, en vez de una política educativa para el cambio de conducta.

Otro factor político es la falta de una estrategia continua de educación y concientización vial. Los expertos sostienen que el rol del Estado es una variable clave para desarrollar mejores hábitos al conducir, pero las acciones a través de los medios de comunicación son esporádicas y muchas veces se observa falta de seriedad o superficialidad en el tratamiento del tema que no contribuye a los cambios de conducta buscados.

## **CONCLUSIÓN**

Podemos identificar cinco grupos de actores que se desplazan en las vías de comunicación y generan situaciones de riesgo:

En primer lugar, **los peatones son los actores más indefensos y vulnerables** en la cadena de movilidad, cruzar o caminar distraídos, no respetar las señales del

semáforo, jugar en la calle, cruzar por cualquier parte, caminar por la calzada, cruzar con las barreras bajas, etc., son algunos de los comportamientos de riesgo que podemos observar cotidianamente. Se destaca hoy lo que el Observatorio Vial Latinoamericano denomina "peatón tecnológico" para referirse a quien fija su atención en un dispositivo como celulares o equipos de música, sin observar ni prestar atención alguna a lo que ocurre a su alrededor.

**Los motociclistas son, después de los peatones, los actores del tránsito con más muertos.** Un informe realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires (OSV) indica que la principal causa de los siniestros viales con muertos en la Ciudad es el exceso de velocidad y que los incidentes suelen producirse en general de noche, durante los fines de semana y en las esquinas. Al exceso de velocidad se suman las ya mencionadas adicciones (alcohol y drogas), junto a malas conductas viales como no respetar la velocidad máxima, no llevar puesto el casco, venir muy pegado al auto de adelante y sin la distancia de seguridad, junto a que una gran mayoría no tienen las nociones básicas del manejo seguro.

**Los ciclistas es otro segmento de la trama urbana,** donde el conflicto entre bicicletas y peatones, nace de la falta de costumbre respecto de ese nuevo actor urbano. Un gran número de ellos no respetan semáforos y circulan a toda velocidad por estrechas bicisendas doble mano, peatones que caminan por la ciclovía o esperan parados sobre ella para cruzar y ciclistas que circulan por la vereda como si fuera la calle, son parte de la génesis de la mala relación que hay entre unos y otros.

El grupo de **los conductores de vehículos particulares**, donde la conciencia y atención son funciones psicológicas que se ven alteradas por un conjunto de acciones que atentan contra la integridad de los conductores y sus acompañantes por comportamientos irresponsables como: la falta de uso del cinturón de seguridad; el uso del celular mientras manejan; la no utilización de las luces intermitentes para el cambio de carril y para el ingreso a la autopista; la velocidad excesiva; el consumo de alcohol y/o drogas. Ellos, en conjunto, son factores generadores de los principales riesgos de la seguridad vial.

Por último, tenemos el grupo de **los conductores de transporte público** que, al igual que los conductores de vehículos particulares, se le presentan los mismos problemas generales, a los que debemos sumar la tolerancia cero en relación al consumo de alcohol y donde la forma de operar de muchas empresas de servicio público generan un alto grado de inseguridad. Con frecuencia se ha denunciado que

los chóferes trabajan sin las horas de sueño necesarias para el correcto desempeño de su tarea, con vehículos en mal estado y con la presión de las empresas de violar los límites de velocidad para llegar a tiempo cuando se ha partido fuera del horario establecido. Se suma a esto la existencia de micros no habilitados, generalmente en temporada alta, que junto a la falta de idoneidad, se desenvuelven con todas las falencias enunciadas en las empresas habilitadas.

Como síntesis final podemos decir que algunas hipótesis que se plantean con relación a la inseguridad vial dicen que:

- **El factor humano es el principal problema.** Distintas estadísticas a lo largo del tiempo, coinciden en que aproximadamente el 85 por ciento de los accidentes de tránsito, son por causas humanas y que de ese porcentaje, el 10 por ciento, está relacionado con el consumo de bebidas alcohólicas y/o drogas, así como de distracciones durante el manejo. Por ejemplo, muchas de las faltas de tránsito son consecuencia de las costumbres argentinas a la hora de conducir vinculando el uso del celular, comer, tomar mate o fumar, como prácticas inadecuadas pero frecuentes al volante.
- **Los conductores son muy negligentes.** Distintas estadísticas a lo largo del tiempo coinciden en que un muy alto porcentaje de los conductores de automóviles, no utiliza los cinturones de seguridad y no enciende las luces del vehículo como lo establece la reglamentación vigente, entre otras infracciones. Este conjunto de conductas muestra la falta de respeto por su vida y por la vida de terceros.
- **La noche aumenta la probabilidad de conflicto y accidentes.** Un importante número de los choques, vuelcos o colisiones se produce entre las siete de la noche y las seis de la mañana — más que nada los fines de semana y feriados —, horas en que disminuyen considerablemente, no sólo la visibilidad, sino también el número de agentes encargados de cumplir funciones de control en las calles y en las rutas.
- **Las adicciones influyen significativamente.** El consumo de drogas y alcohol se incrementa de noche los fines de semana, en jóvenes de 18 a 30 años y en zonas que se caracterizan por contar con altas concentraciones de bares, discotecas bailables y establecimientos gastronómicos.
- **La falta de conducta, el desconocimiento, la falta de condiciones o la disminución de las capacidades tanto físicas como psíquicas** disminuyen las habilidades y potencian los accidentes.

Este diagnóstico general, permite observar que **los problemas referidos a la seguridad en las vías de comunicación y el transporte, constituyen una suerte de endemia** y nos muestra que es necesario **implementar una nueva estrategia de educación y concientización**, no solo de los conductores habilitados, sino que resulta indispensable educar desde la niñez, a fin de crear una cultura sobre la seguridad vial. En todos los casos es una tarea que relaciona e involucra autoridades y funcionarios de organismos públicos, empresas de transporte público, organismos públicos, instituciones privadas y entidades de bien público, así como de la comunidad en su conjunto.

## PAUTAS BÁSICAS PARA DEFINIR UNA POLÍTICA SOBRE SEGURIDAD VIAL Y DEL TRANSPORTE TURÍSTICO

A modo de introducción, podemos decir que el definir una estrategia orientada a la problemática de la seguridad vial y del transporte, requiere previamente establecer la interrelación entre dos conceptos: política y planificación. Para clarificar la posición teórica al respecto, se requieren algunas aclaraciones sobre el esquema de relaciones y los significados atribuidos a los siguientes conceptos:

- **POLÍTICA** (en nuestro caso, de seguridad vial y del transporte turístico)
- **PLANIFICACIÓN**

La amplitud de los posibles significados que podemos atribuir a estos términos, requiere de una elucidación (válida en principio, en el contexto de este trabajo) que evite posibles y estériles discusiones.

Debemos interpretar que **política es la determinación de objetivos, metas hacia las cuales orienta su acción una comunidad organizada**. Política es esa acción reflexiva primero y ejecutiva después, donde las respuestas de la realidad a las acciones que determinan la reflexión, retroalimentan la misma con nuevos datos y nuevas premisas. La política no es una técnica ni una tecnología, pero sí puede hablarse de una ciencia política, como objeto de estudio diferenciable. La política no es producto de la creación de científicos ni de técnicos especializados, sino que, dentro del sistema de funcionamiento comunitario, es el rumbo que un grupo humano adopta para sí.

Una política es el primer paso para una acción con sus objetivos específicos, pero siempre dentro de los objetivos generales de una comunidad en un tiempo dado. En la medida que se adopten los conceptos anteriores, podemos dejar establecido que las políticas son previas a la acción (faz reflexiva) y la acción en sí es la faz ejecutiva. Dentro de este esquema, nada es anterior a la política.

Quedaría por analizar el segundo término (planeamiento o planificación) que, como el anterior, se destaca por la cantidad de significados atribuidos. Podemos tomar como definición de planeamiento **a las estrategias requeridas para alcanzar óptimamente un objetivo o, lo que es lo mismo, el sistema de acciones futuras que permiten pasar de una situación A (situación actual) a una situación B (situación creada) por el camino óptimo**.



La planificación apunta a la interrelación del conjunto de actividades (económicas, sociales, ambientales, etc.) que actúan sobre un espacio dado y que tiene dos campos de acción: **la planificación física y la planificación sectorial**. La primera consiste en las estrategias vinculadas a la actividad, requeridas para el ordenamiento del espacio físico, permitiendo un desarrollo social por la transformación del espacio considerado, mientras que la segunda consiste en las estrategias requeridas para el desarrollo de las actividades concurrentes a la actividad que puede afectar o no por su desarrollo el espacio físico considerado.

Sería posible construir un conjunto elevado de definiciones dentro de este contexto conceptual, pero lo que interesa dejar en claro es que la planificación es uno de los medios posibles para que las instituciones puedan alcanzar los objetivos que las políticas determinan. **La planificación de la seguridad vial y del transporte es un tema técnico y, como tal, requiere de técnicos especializados en el tema.**

## **METODOLOGÍA DE TRABAJO**

La seguridad vial y del transporte debe ser una de las prioridades en un Plan de seguridad de un destino turístico y es una responsabilidad compartida entre los visitantes, los organismos públicos, instituciones privadas, las empresas turísticas y de seguridad y la comunidad receptora.

El definir una política sobre seguridad vial y del transporte, entendiendo por política objetivos futuros y deseados, requiere en primer lugar establecer un método de trabajo. Un método es un conjunto sucesivo y ordenado de actos u operaciones, estructurado en base a un pensamiento estratégico, que permiten a los actores sociales llevar a cabo el proceso de adquisición del conocimiento para el desarrollo de un programa integral de seguridad vial y del transporte en un destino turístico. Esta estrategia del intelecto, un método científico y sistemático, no es más que una secuencia de etapas lógicas de un proceso de toma de decisiones para la formulación de las estrategias de seguridad.

El modelo metodológico de la implementación del sistema de seguridad está basado en la elaboración de un **Plan Director de Seguridad Vial y del Transporte en la actividad turística**. Este plan debe estar integrado por un conjunto de programas con procedimientos analíticos, de inteligencia y operativos, que permitan prevenir y detectar cualquier situación no deseada.

Al estudiar un problema de seguridad, debemos aplicar un método basado, fundamentalmente, en una secuencia de las siguientes características:

1. **Enunciado provisional del objetivo o problema.**
2. **Localización del objetivo en un contexto general histórico, actual y prospectivo.**
3. **Relevamiento de las vulnerabilidades del objetivo.**
4. **Diagnostico del problema.**
5. **Definición de la Política**
  - **Objetivos relacionados a la seguridad analítica.**
  - **Objetivos relacionados a la seguridad de inteligencia.**
  - **Objetivos relacionados a la seguridad operativa.**
6. **Formulación del proyecto de seguridad.**

El Plan Director de Seguridad Vial y de transporte presenta tres ejes de trabajo:

El primero es el **Sistema de información, prevención y gestión de riesgos**, que se implementará por medio de un conjunto de procedimientos para prevenir hechos relacionados a la seguridad del visitante, de los prestadores de servicios y también del residente del destino vinculado a la actividad turística.

Una vez puesto en marcha el Plan Director, es importante siempre implementar un **Sistema de Auditoria de Vulnerabilidad Integral** permanente, a fin realizar las correcciones necesarias y de evitar las imprevisiones que llevan, inevitablemente, a la improvisación y, en muchos casos, a hechos lamentables y negativos en cuanto a pérdidas de vidas, bienes y de imagen en el mercado para el destino turístico.

La tercera instancia es el **Sistema de contingencia o emergencia ante situaciones de conflicto**. Aquí es importante considerar cómo responde el sistema humano y tecnológico rápidamente ante el hecho. El alerta permanente, la rapidez de respuesta ante un hecho y la forma de resolverlo, permiten apreciar el grado de capacitación de las instituciones relacionadas al sistema de seguridad. En este último caso, encontramos que las principales fallas en el sistema son los recursos humanos, ya que muchas veces, no están capacitados para responder correctamente a la situación.

## LA SEGURIDAD Y LA GESTIÓN DEL RIESGO

El objetivo fundamental de la estrategia de seguridad vial y transporte en la actividad turística es evaluar los posibles riesgos y aplicar medidas preventivas. Se denomina **riesgo a la contingencia o proximidad de un suceso adverso que puede producir un daño social, ambiental y económico en un espacio definido durante un tiempo determinado**. El origen de un problema o riesgo, surge cuando en una realidad dada y a partir de una norma dada, ocurre un hecho que produce un desvío que origina un problema y que lleva a la toma de decisiones para su resolución. El riesgo existe en función de la relación entre:

- **la amenaza:** factor externo al sujeto, objeto o sistema, producido por circunstancias naturales o humanas que pueden causar daños a personas, o bienes y;
- **la vulnerabilidad:** factor interno de un sujeto, objeto o sistema, expuesto a una amenaza que puede ser dañado.

### Los factores de riesgo pueden ser:

- **Internos:** producidos por el funcionamiento propio del destino.
- **Externos:** por situaciones o acontecimientos que amenazan el bien o la persona.

También podemos decir que el hecho que genera el problema puede ser **previsible o imprevisible** y la causa que da origen al hecho puede ser de orden accidental, político, social, económico, ambiental o mixto. A modo de ejemplo, podemos decir que en un destino turístico es previsible que un turista se enferme, pueda extraviar su llave o documentos o sea objeto en un delito (robo o hurto). Pero, por otro lado, es imprevisible el momento en que el destino pueda sufrir un atentado terrorista.

Lo expuesto nos lleva a la necesaria toma de decisiones en cuanto a gestión de los riesgos y esa toma de decisiones parte de cuatro procesos lógicos a partir de darle contenido a cuatro preposiciones:

1. **¿QUE?** Identifica el problema.
2. **¿DONDE?** Ubica espacialmente el problema.
3. **¿CUANDO?** Ubica temporalmente el problema
4. **¿CUANTO?** Establece la magnitud o extensión del problema.

Surge así el **ANÁLISIS DE RIESGOS**, que es la consecución de situaciones adversas que tiene un destino. Ello nos lleva a plantear, entre otras preguntas:

- ¿Qué puede salir mal?
- ¿Qué desviaciones son probables?
- ¿Qué nuevos problemas se pueden presentar?

Dicho análisis lleva a la **RESOLUCIÓN DE RIESGOS**, entendido como **un proceso metodológico racional que permite, una vez localizada la causa que origina el problema, establecer alternativas de solución**. Siempre los riesgos plantean tres tipos de soluciones:

- **Definitivas:** superándolos o solucionándolos tomando medidas de protección.
- **Adaptadas:** se busca disminuir el riesgo, minimizando sus efectos cuando no es posible o es excesivamente complejo tomar una acción correctora. Por ejemplo se delega a tercero como en el caso de la protección de personas o bienes contratando seguros.
- **Provisorias:** tomando medidas transitorias hasta que se implanta la acción correctiva

## **ESTRATEGIAS ANTE LOS RIESGOS**

Se presentan en general tres estrategias posibles para la gestión de riesgos:

1. **Una estrategia preventiva** que podemos denominar **ADMINISTRACIÓN DE RIESGOS**, que es la acción o conjunto de acciones que buscan evitar o disminuir la probabilidad de la ocurrencia de las causas posibles del problema o riesgo potencial.
2. **Una estrategia de contingencia** que es la **TOMA DE DECISIONES EN CONDICIONES DE INCERTIDUMBRE**, que es la acción o conjunto de acciones que buscan minimizar la gravedad del problema si este llegara a ocurrir. Generalmente, son situaciones bajo presión de la variable del tiempo.
3. **Una estrategia correctiva** que es la **TOMA DE DECISIONES EN CONDICIONES DE CONTROL DE LA SITUACIÓN**, es la acción o conjunto de acciones a desarrollar al conocer la causa de un problema para encauzar la desviación ocurrida.

## PLAN DE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD VIAL. Bases técnicas para su implementación

### LA IMPORTANCIA DE LA PLANIFICACIÓN EN LA PREVENCIÓN

El eje fundamental de una estrategia de seguridad es **Prevenir**, término que significa **ver venir**, a su vez significa **prever** — esto es ver anticipadamente las cosas —, pero también significa **predecir**, o sea, imaginar lo que puede ocurrir, basado en nuestros conocimientos y experiencias. El objetivo de la seguridad, es actuar anticipadamente para evitar que algo ocurra de manera diferente a lo que deseamos.

Podemos afirmar que prevenir es planificar, pero la planificación no consiste sólo en hacer un plan. El plan no consiste solo en consignar por escrito las decisiones del organismo, institución privada o de la empresa, planificar es involucrar a TODAS las personas que participan en las actividades que serán programadas; es tener claridad acerca de la meta a donde queremos llegar y es sumar los recursos humanos y materiales.

Siempre es importante tener en claro el objetivo específico de nuestra tarea. Éste debe ser claro, sencillo y concreto, partiendo siempre de la realidad y teniendo en cuenta la situación social, económica y política del destino en relación a la actividad turística y a la seguridad.

### DEFINICIÓN Y ELABORACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

El objetivo de un Plan Director de Seguridad Vial es presentar en forma detallada cuáles son las acciones a implementar sobre seguridad en las vías de comunicación y en el transporte. Su consideración puede ocurrir desde la incorporación del Plan durante la etapa de diseño, el desarrollo o reconversión de uno establecido o la fusión con otro existente.

Los principales puntos de un plan son:

- Análisis Estratégico en forma integral de las vías de comunicación, del sistema de transporte y del sistema de seguridad requerido.
- Elaboración de los Programas de Seguridad operativos.

- Elaboración de un estudio de Factibilidad Económica-Financiera del sistema de seguridad.

Los programas básicos deberán responder a las estrategias establecidas en el Plan Director de Seguridad y puede estar integrado por un:

- **Plan preventivo de seguridad:** define acciones a fin de eliminar situaciones de riesgo.
- **Plan correctivo de seguridad:** define acciones de aplicación inmediata a fin de corregir las disfunciones del sistema de seguridad.

Integran estos Planes una serie de etapas que describiremos a continuación:

➤ **PRIMERA ETAPA: RELEVAMIENTO (Inventario / Análisis / Diagnóstico)**

Esta etapa genera, motiva y define las futuras acciones de seguridad, sus prioridades y los recursos a emplearse. De acuerdo con Mario Avilés Morón (4) se consideran fundamentalmente las siguientes variables:

## **INFORMACIÓN**

### **1. La identificación y/o la detección de amenazas**

Nos indican de qué protegernos. Son amenazas o peligros potenciales que tendrán que identificarse para reducir la probabilidad de ser blanco de ataques y de pérdidas, entendido este último término como cualquier daño, afectación o disminución en la utilidad o valor de un bien.

### **2. Determinar la vulnerabilidad**

Detectada la posibilidad de pérdida, se procederá a analizar las amenazas identificadas, a través de los siguientes cuestionamientos:

¿Qué?

¿Quién?

¿Cuándo?

¿Dónde?

¿Cómo?

¿Por qué?

¿Para qué?

Para establecer la vulnerabilidad del blanco u objetivo (facilidad para sufrir un atentado ser agredido o dañado).

### 3. Establecer el impacto consecucional

Los escenarios posteriores a la ocurrencia de la amenaza o amenazas ligadas, deben ser previstos a fin de que las medidas a tomar sean las estrictamente necesarias. El anticiparse a las pérdidas o situaciones de crisis es la mejor herramienta para diseñar sistemas y dispositivos de seguridad confiables con efectivo costo-beneficio.

### 4. Evaluar y jerarquizar el riesgo

La evaluación del riesgo se realiza atendiendo principalmente a los siguientes factores:

- a) **Frecuencia** (Probabilidad de ocurrencia): 4 = Probabilidad comprobada / 3 = Altamente Probable / 2 = Muy Probable / 1 = Probable / 0 = Probabilidad desconocida.
- b) **Tendencia** (Comportamiento del riesgo): Ascendente / Estabilizada / Descendente.
- c) **Gravedad** (por el tipo de impacto): Físico / Psicológico / Funcional / Económico / Ambiental.
- d) **Por el nivel de impacto**: Leve / Severo / Grave / Catastrófico.

## INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Es el conjunto de elementos que dan forma a los esquemas y materializan las funciones de seguridad; es en sí mismo el sistema de salvaguarda y protección.

### 1. Elementos Físicos de un dispositivo

- a) Barreras
- b) Accesos
- c) Monitores
- d) Visibilidad
- e) Comunicaciones
- f) Tiempo y espacio
- g) Fuerzas Disuasivas y de reacción

## 2. Elementos no Físicos del dispositivo

- a) Plan integral de seguridad
- b) Objetivos y políticas
- c) Estructura organizacional
- d) Sistemas y programas
- e) Presupuesto
- f) Estrategias
- g) Procedimientos operativos y de emergencia

### ➤ **SEGUNDA ETAPA: DEFINIR UNA ESTRATEGIA DE PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA**

La seguridad no puede ser una iniciativa basada sólo en la buena voluntad, en la improvisación y en la acción individual. La improvisación lleva normalmente a la pérdida de tiempo, a la frustración por no haber realizado un buen trabajo, a la percepción de la falta de profesionalidad de los recursos humanos involucrados y a una mala imagen de las instituciones.

**La planificación no consiste sólo en hacer un documento. Planificar es involucrar a TODAS las personas que participan en las actividades que serán programadas; es tener claridad acerca de la meta a dónde queremos llegar; es sumar los recursos humanos y materiales.**

#### **¿Para qué se hace la planificación?**

- Para trabajar mejor;
- Para no perder de vista los objetivos;
- Para aprovechar mejor los recursos humanos y materiales que tenemos;
- Para evitar esfuerzos inútiles;
- Para entender con mayor claridad el propio trabajo;
- Para garantizar la continuidad del camino, priorizando y distinguiendo lo esencial de lo secundario.

-

Cuando el trabajo está bien planeado produce resultados positivos, evita la rutina, y favorece la creatividad. Además, siempre es importante tener en claro el objetivo específico de nuestra tarea. Éste debe ser claro, sencillo y concreto, partiendo siempre de la realidad y teniendo en cuenta la situación social, económica y política del establecimiento.



➤ **TERCERA ETAPA: ESTABLECER UN SISTEMA OPERATIVO DE SEGURIDAD**

Un sistema es el conjunto de elementos interrelacionados que permiten el logro de un objetivo y, es en sí mismo, un método de procedimientos operativos que, basado en la teoría general, permite definir las líneas de acción a fin de obtener los resultados deseados.

Las medidas organizativas se orientaran hacia dos líneas de actuación: en primer lugar hacia **la prevención y protección de las situaciones de riesgo** y, en segundo, hacia la **organización y gestión ante situaciones de conflicto**.

Por último, encontramos dos componentes del sistema de seguridad:

- **El componente humano:** recursos humanos relacionados en forma directa o indirecta con la seguridad.
- **El componente tecnológico:** infraestructura y equipamiento técnico con fines preventivos y predictivos de protección activa y pasiva.

## **FICHAS TÉCNICAS DE PROCEDIMIENTOS SOBRE SEGURIDAD VIAL Y DEL TRANSPORTE TURÍSTICO**

Una herramienta de una estrategia de información y prevención son las fichas técnicas de procedimientos. Se presenta esta propuesta como una herramienta útil de concientización y cambio de conductas que se materializa por medio de un conjunto de pautas de información y prevención explicitadas en un instructivo de tipo operativo.

### **LA IMPORTANCIA DE LAS FICHAS TÉCNICAS DE PROCEDIMIENTOS**

Las fichas técnicas de Procedimientos son documentos administrativos que establecen las pautas a seguir ante una acción determinada a realizar o prever. Este documento será de conocimiento de todos aquellos relacionados a la acción. Los puntos más destacados sobre esta herramienta de trabajo son:

- Orienta acerca de la manera de ejecutar un trabajo determinado.
- Establece los lineamientos y mecanismos para la correcta ejecución de un trabajo determinado.
- Contribuye a dar continuidad y coherencia a las actividades que describe.
- Delimita responsabilidades y evita desviaciones arbitrarias o malos entendidos en la ejecución de un trabajo determinado.
- Facilita la supervisión del trabajo y proporciona a los jefes los elementos necesarios para verificar el cumplimiento de las actividades de sus subordinados.
- Sirve para lograr la agilización, simplificación, automatización o desconcentración de las actividades que se llevan a cabo en las dependencias.

A continuación se han elaborado y compilado una serie de pautas básicas que al ser consideradas, permitirán disminuir las probabilidades de siniestros, accidentes o situaciones de conflicto.

## **EL VIAJERO EN AUTOMÓVIL**

### **Pautas básicas de información y prevención**

#### **1. PAUTAS DE PREVENCIÓN ANTES DE INICIAR EL VIAJE**

Aquellas personas que se desplazan en vehículos particulares deben considerar:

- Antes de partir verifique: el aire de los neumáticos, el sistema de refrigeración, el sistema de luces, las escobillas limpiaparabrisas, los frenos, los espejos retrovisores y laterales, la batería, las correas del ventilador y filtros; junto a los matafuegos y balizas, paragolpes delantero y trasero, rueda de auxilio, trabas de seguridad y la bocina.
- El conductor debe contar con la siguiente documentación: Documento Nacional de identidad o Cédula Policía Federal o Pasaporte, Licencia de conducir, Cédula verde (o azul) del vehículo, Certificado del seguro y recibo de los tres (3) últimos pagos de la patente del vehículo.
- Los vehículos deben llevar: cinturones en asientos delanteros y traseros, apoya cabezas delanteros, un espejo en el interior y uno en la puerta del conductor, además de balizas triangulares, matafuegos de 1 kg. con indicador de presión (debe estar ubicado dentro del habitáculo).
- El botiquín de primeros auxilios debe tener mínimamente los siguientes elementos: vendas, gasa, cinta adhesiva, guantes de goma y quirúrgicos, agua potable, tijera sin punta, toalla y una manta; junto a una linterna con pilas, alcohol puro etílico, agua oxigenada y jabón.
- No cargue excesivamente su vehículo, recuerde que está prohibido transportar carga o elementos que perturben la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces e indicadores o sobresalga de los límites permitidos.
- Los días de recambio turístico son los días de mayor tráfico, en lo posible evítelos o conduzca con cuidado.
- Previamente al viaje no beba alcohol ni coma demasiado, le produce somnolencia.
- En el caso que consuma medicamentos, consulte a su médico acerca de sus efectos al conducir.
- Evite iniciar un viaje sin haber descansado adecuadamente.

## 2. EN EL CASO DE SUS NEUMÁTICOS

Realice una buena elección:

- Escoja el neumático que mejor se adapte a su necesidad de acuerdo al vehículo, tipo de camino, velocidad, etc.
- Coloque neumáticos nuevos en invierno.
- Coloque cámaras nuevas en cubiertas nuevas.
- Use cámaras radiales en cubiertas radiales.
- Compruebe que la llanta que utiliza es la correcta.
- Para cubiertas sin cámara utilice llantas con lomo de seguridad.

Un uso adecuado:

- Evite el recalentamiento. Viaje en verano en las horas de menor temperatura.
- No sobrepase las velocidades recomendadas para cada tipo de cubierta.
- No mezcle cubiertas diagonales y radiales. Equipe su vehículo con diagonales o radiales.
- Utilice la presión en relación a la carga.
- El mantenimiento constante:
- Utilice la presión recomendada, controlándola como mínimo una vez por semana y midiéndola en frío.
- No "sangre" los neumáticos. Se llama "sangrado" a la acción de quitar aire a un neumático cuando la presión de éste ha aumentado por efecto del calentamiento.
- Rote los neumáticos periódicamente.
- Vulcanice los cortes o averías de los neumáticos; un manchón evita la mordedura de la cámara pero no el avance del deterioro.
- Para evitar defectos mecánicos balancee al colocar cubiertas nuevas y siempre que sienta vibraciones.
- Mantenga las llantas limpias y sin óxido.
- Enderécelas y repárelas cuando se hayan deformado.
- Corrija los defectos mecánicos. Efectúe periódicamente la alineación de la dirección.

Una buena conducción:

- Evite frenadas bruscas innecesarias y arranques muy rápidos.
- No ruede los neumáticos al borde de la banquina.
- Evite velocidades excesivas en caminos ásperos y en curvas.

Seguridad:

- Un milímetro de menos en la banda de rodamiento puede ser riesgoso. Revíselos a tiempo.

**Nota complementaria:** un recurso para medir la profundidad del dibujo del neumático es colocar una moneda de un peso y la misma debe quedar sujeta en el dibujo del neumático.

Fuente: Fate

### 3. PAUTAS DE PREVENCIÓN DURANTE EL VIAJE

- Todos los ocupantes del vehículo deben llevar puesto el cinturón de seguridad durante el viaje.
- Tenga en cuenta que por su seguridad, está prohibido llevar más pasajeros que las plazas o asientos con que cuenta su vehículo.
- Los niños menores de 12 años deben viajar en el asiento de atrás.
- Mantenga una distancia prudencial con el vehículo que lo antecede.
- Permanezca atento a las señales de tránsito y acate sus indicaciones.
- Consulte el espejo retrovisor periódicamente y siempre que realice alguna maniobra de sorpasso.
- Respete las velocidades máximas y mínimas, circule por la derecha y no sobrepase vehículos en zonas no permitidas.
- Preste atención en las madrugadas al camino por las zonas de niebla o por lluvias, ante la presencia de una de ellas, reduzca la velocidad y encienda las luces de posición.
- No se adelante en curvas y puentes, no sorpase a otro vehículo.
- Tenga en cuenta los efectos del monóxido de carbono y, como prevención, deje una ventanilla parcialmente abierta siempre para tener una permanente renovación de aire.
- Inicie el viaje descansado; en caso de somnolencia deténgase fuera del camino, coloque las balizas y descanse.
- Si circula por áreas desconocidas o de riesgo, verifique que sus puertas estén trabadas y las ventanillas cerradas, principalmente cuando se detiene en un semáforo.
- No lleve relojes o joyas en el brazo más cercano a la ventanilla. No haga ostentación de riqueza.

- Si encuentra animales sueltos u otra anomalía, avise en los puestos policiales, de peaje o a los vehículos de auxilio en la ruta.
- No maneje con auriculares ni use teléfonos celulares de mano.
- No disminuya arbitraria y bruscamente la velocidad, ni realice movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas.
- Haga conocer al vehículo que lo precede y al que tiene detrás su intención de adelantarse mediante las luces de giro y con un toque de bocina. Verifique que el vehículo de atrás suyo no intenta también pasar.
- Si se detiene para realizar alguna consulta, mantenga el vidrio lo más alto posible.
- Si necesita información deténgase en establecimientos reconocidos (estaciones de servicio, restaurantes, etc.).
- En los cruces de paso a nivel sin barrera, disminuya la velocidad, si frena tenga la precaución de encender las balizas del vehículo (recuerde que si es de noche y las luces del automóvil están encendidas, las luces del tren pueden pasar desapercibidas, conviene dejar encendidas solo las luces de posición).
- En caminos de montaña donde no hay dos trochas, recuerde que aquel que asciende tiene prioridad de paso.

#### **4. ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA**

- Estacione en la banquina, coloque las señales de balizas y levante el capot del vehículo. Coloque dos balizas aproximadamente a unos 70 mts. y otra a 140 mts.; tenga la precaución que el viento puede derribar las mismas. Afírmelas con un objeto pesado.
- Si no puede resolverlo, dé aviso a un servicio de auxilio reconocido.
- Si tiene que realizar alguna verificación mecánica de su vehículo, realícelo en una zona bien iluminada.
- En el viaje, si revienta un neumático no frene, suelte el acelerador y sujete firmemente el volante para mantener el vehículo en desplazamiento recto.
- En caso de animales sueltos, recuerde que no todos reaccionan de la misma manera (por ejemplo, generalmente una vaca no retrocede, por lo cual conviene sorpassarla por detrás; en cambio el caballo es totalmente imprevisible, por lo cual, conviene parar y esperar que pase).
- Si observa fallas en los frenos, accione el pedal de freno con frecuencia y rapidez; paralelamente accione el freno de mano y establezca sucesivos rebajes de velocidad.

## 5. EL ACOMPAÑANTE

El acompañante, puede contribuir a un mejor viaje si reúne las siguientes condiciones:

- Saber leer una hoja de ruta e informar al conductor sobre el recorrido elegido.
- Conocer todas las señales de tránsito y leérselas al conductor, cuando aparezcan en el camino, recordándole si son de prevención, reglamentación o información.
- Observar periódicamente el instrumental y especialmente el velocímetro, señalar al conductor si excede las velocidades permitidas por la Ley o la fluidez del tránsito circundante.
- Mantenerse despierto, alerta y en permanente diálogo con el conductor para que no se duerma.
- Ofrecerle bebida (no alcohólica) al conductor.
- Recordarle detenerse 10 minutos cada dos horas y realizar una breve caminata para evitar el cansancio físico y mental que provoca conducir.
- Utilizar y hacer utilizar el cinturón de seguridad.

## 6. EN EL CASO DE VIAJAR CON ANIMALES

Para trasladarse con animales debe tener en cuenta la legislación vigente, las previsiones para el viaje y el adiestramiento del animal. Se recomienda:

- Tener un certificado de buena salud expedido por un veterinario matriculado, generalmente con un tiempo menor a diez días del traslado.
- Presentar un certificado de vacuna antirrábica.
- Que el animal disponga de su espacio en el vehículo, evite que asome la cabeza por las ventanillas - puede recibir golpes o insectos en los ojos-, trate que no circule libremente en el auto ya que por una reacción súbita puede provocar algún accidente.
- No alimentar al animal en las horas previas al viaje y sáquelo a pasear previamente al inicio del viaje.
- Parar cada dos o tres horas para que haga ejercicio y sus necesidades, pero no dejarlo suelto.
- No olvidarse del alimento, su equipo de comida y de llevar agua para el viaje.

## 7. SUGERENCIAS PARA MANEJAR EN LA NIEVE

La nieve en las rutas representa un riesgo para el conductor. Es por ello que se deben adoptar las siguientes precauciones:

- No sobrecargue su automóvil. Evitará problemas de maniobra.
- Lleve cadenas de seguridad para colocar en las ruedas motrices.
- Usé líquido anticongelante en el radiador.
- En el tránsito, no acelere ni frene con brusquedad.
- Viaje en horarios de luz natural.

Si es sorprendido por un temporal de invierno:

- Permanezca dentro del vehículo, encendiendo el motor y la calefacción a intervalos, pero no olvide bajar una ventanilla para tener una vía de renovación de aire.
- Coloque alguna prenda de color en la antena de su automóvil y procure que el techo se encuentre descubierto de nieve. Sólo así podrá ser visible desde algún medio aéreo o patrulla de rescate.
- Recuerde siempre sintonizar emisoras de AM de la zona que transite. Ellas brindarán información sobre el estado de las rutas y pronósticos del tiempo.
- Para solicitar información recurra a las Direcciones de Turismo Provinciales y a los equipos móviles y fijos de la Dirección Nacional de Vialidad.

Fuente: MENDOZA. Sol & nieve. Operativo de seguridad. Dirección de Defensa Civil / Subsecretaría de Turismo. Gobierno de Mendoza.

## 8. HIPNOSIS DEL ASFALTO

Los automovilistas pueden sufrir "*hipnosis de conducción*" y frenar violentamente provocando accidentes. Ciertos paisajes y situaciones son especialmente riesgosos. Por ejemplo:

### **Objetos móviles:**

- Limpiaparabrisas usado por tiempo prolongado y a velocidades constantes.
- Objetos colgantes y oscilantes en los parabrisas y ventanillas posteriores.

### **Sonidos interiores:**

- Música o conversaciones de ritmo pausado de la radio.
- Ruidos monótonos producidos por elementos del vehículo.



**Vibraciones:**

- Sacudidas más o menos rítmicas que producen las juntas de los pavimentos.

**Paisaje:**

- Carretera recta y de terreno plano que converge hacia el infinito.
- Luces y sombras intermitentes (reflejos de los árboles a la salida y puesta del sol).
- Rayos de luz que impactan en forma continua sobre el parabrisas.

**Sonidos exteriores:**

- Cruce de vehículos a alta velocidad, en rutas angostas de doble mano.
- Marcha rápida cerca de columnas (puentes largos).

**Fantasmas:**

- Visiones repentinas de edificios, puentes, animales que se cruzan inesperadamente o personas detenidas en la ruta. Son alucinaciones hipnológicas, culpables de choques misteriosos y accidentes solitarios. Un trance hipnótico en el camino puede dejar al automovilista propenso a las alucinaciones, pero es el cansancio el que desencadena la imagen.

**Ausencias:**

- Un conductor cansado puede ver el número "90" a un lado del camino, sin percatarse de que es un límite de velocidad.
- Puede no reaccionar ante una luz roja, o pararse frente a una luz intermitente a esperar que cambie de color.

Fuente: Departamento de Seguridad Vial. ISEV.

## **9. ALGUNAS SITUACIONES DELICTIVAS EN LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN**

Se han detectado un conjunto de situaciones "ingeniosas" instrumentadas por los delincuentes, se detallan a continuación algunas de ellas:

- Una mujer se descompone al borde de una calzada y es ayudada por un cómplice; cuando para algún vehículo para ayudar, llega un tercer delincuente y desvalija el vehículo.
- Se deja un objeto abandonado (un tronco de árbol, en ocasiones es un muñeco que asemeja un bebe) en la calle, al detenerse el automovilista es asaltado.

- En ocasiones se daña el automóvil — se esparcen clavos "miguelitos", en caminos atravesados por puentes se cuelgan bulones o piedras del puente que rompen el parabrisas —, para forzar la detección y el posterior robo.
- Los ladrones en las autopistas suelen ponerse a la par del vehículo desde otro auto y apuntar con un arma al conductor, obligándolo a detenerse.
- Cuando está bajando sus bolsos recién llegado al destino, alguien le pregunta señalando el piso: ¿estas llaves son tuyas?; un cómplice del delincuente aprovecha la distracción para tomar uno de los bolsos y salir corriendo.

## 10. CIRCULACIÓN EN LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

### VELOCIDADES MÁXIMAS Y MÍNIMAS

**Autopistas** (vía multicarril sin cruces a nivel con otras calles o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes).

*Velocidades mínimas:* la mitad del máximo fijado para cada tipo de vehículo.

*Velocidades máximas:*

- 130 km. para motocicletas y automóviles.
- 110 km. camionetas.
- 100 km. microómnibus - ómnibus - casas rodantes motorizadas.
- 80 km. automotores con casa rodante acoplada - camiones.

**Semiautopistas** (camino similar a la autopista pero con cruce de calles o ferrocarril).

*Velocidades mínimas:* 40 km/h, salvo vehículos con permisos especiales o maquinarias especiales.

*Velocidades máximas:*

- 120 km. para motocicletas y automóviles.
- 110 km. camionetas.
- 90 km. microómnibus - ómnibus - casas rodantes motorizadas.
- 80 km. automotores con casa rodante acoplada - camiones.

### Zona Rural

*Velocidades mínimas:* 40 km/h, salvo vehículos con permisos especiales o maquinarias especiales.

*Velocidades máximas:*

- 110 km. para motocicletas, camionetas y automóviles.
- 90 km. microómnibus - ómnibus - casas rodantes motorizadas.
- 80 km. automotores con casa rodante acoplada - camiones.

### En zonas urbanas

*En calles, velocidades máximas: 40 km/h.*

*En avenidas, velocidades máximas: 60 km/h.*

- Respete las velocidades mínimas y máximas. Valore su vida y la de los demás.
  
- Use correctamente las luces de su vehículo:
  - De noche, o en situaciones de poca visibilidad por efectos del humo o la neblina, encienda las luces bajas y manténgase dentro de su carril, evitando circular en zig-zag.
  - Nunca circule usando las luces de posición o las luces altas.
  - Y acuérdesese de no encandilar.
  
- Al ingresar a rutas, semiautopistas o autopistas recuerde:
  - Avanzar ceñido a la derecha.
  - Ir ajustándose a la velocidad que desarrollan los otros vehículos.
  - Observar por el espejo retrovisor hasta ver el momento oportuno, para ingresar sin riesgo.
  - Avisar con suficiente antelación esta maniobra.
  
- Al circular en rutas, semiautopistas o autopistas recuerde:
  - Respetar las velocidades máximas (es la velocidad que se puede circular como tope, pero no es obligatorio ir a ella) y mínimas (es un límite de velocidad por debajo del cual está prohibido circular).
  - Al cambiar de carril, o adelantarse, anticipar dicha maniobra mediante la luz de giro, controlando con el espejo retrovisor el movimiento de los otros vehículos.
  - Al volver al carril, luego de adelantarse, hacerlo sólo cuando observe al vehículo sobrepasado en su espejo retrovisor.
  
- Al egresar de rutas, semiautopistas o autopistas recuerde:
  - es necesario saber con anticipación donde abandonara la autopista, para ir cambiando de carril.
  - Si sobrepasó el lugar elegido, no retroceda ni vacile, continúe hasta la próxima salida.
  - Después de dejar la autopista, ajuste la velocidad de acuerdo al tipo de velocidad máxima que lo requiere.

## **MANTENGA DISTANCIA**

Se dan las siguientes distancias mínimas de separación, como tabla de guía, a partir de la formula:

$$\text{Distancia entre vehículos (en metros)} = \text{Velocidad (en Km/h)} \times 0,55$$

- Si su velocidad es 90 km/h, la distancia mínima es 50 metros.
- Si su velocidad es 100 km/h, la distancia mínima es 55 metros.
- Si su velocidad es 120 km/h, la distancia mínima es 66 metros.
- Si su velocidad es 130 km/h, la distancia mínima es 72 metros.

Manteniendo la distancia de la tabla, es muy probable que no choque, y si ocurre, será con consecuencias menores.

## **DISTANCIA DE DETENCIÓN**

Recuerde que un vehículo no responde de la misma manera sobre un pavimento seco que sobre uno húmedo (que se agrava según el grado de humedad, agua, escarcha o suelo congelado), ya que se produce una alteración de la adherencia del neumático con el pavimento. Mantenga una distancia segura en el tránsito, tenga en cuenta la siguiente tabla:

- Si circula a 40 km/h se requieren 18 mts. de distancia de detención en pavimento seco y 24 mts. en pavimento húmedo.
- Si circula a 60 km/h se requieren 36 mts. de distancia de detención en pavimento seco y 54 mts. en pavimento húmedo.
- Si circula a 80 km/h se requieren 60 mts. de distancia de detención en pavimento seco y 98 mts. en pavimento húmedo.
- Si circula a 100 km/h se requieren 140 mts. de distancia de detención en pavimento seco y 201 mts. en pavimento húmedo.
- Si circula a 120 km/h se requieren 188 mts. de distancia de detención en pavimento seco y 279 mts. en pavimento húmedo.

## **11. EN CASO DE ACCIDENTES:**

Los accidentes de tránsito representan un grave problema por la pérdida de vidas humanas que ocasionan o las discapacidades que provocan y por los elevados costos que se deben afrontar durante el proceso de tratamiento y rehabilitación.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) adopta la clasificación propuesta por la Organización Mundial de la Salud (OMS), al considerar como herido grave al que exige la hospitalización durante al menos 24 horas o una atención especializada, como en casos de fracturas, conmoción, shock grave y laceraciones importantes. Herido leve es todo aquel que requiere una atención médica mínima o nula.

Todo esfuerzo que se haga para disminuir los elevados índices de siniestralidad vial que anualmente ocasionan gravísimas lesiones y la muerte de miles de personas debe ser bienvenido. No nos cansaremos de repetir: si puede evitarse no se trata de un accidente.

Fuente: <https://www.lanacion.com.ar/editoriales/el-costode-la-inseguridad-nid2297820>

### **Actuación con el herido**

- En estas circunstancias es fundamental mantener la calma y que el/los herido/s confíen en los que lo asisten. En primer lugar, si le es posible, evite que conozcan el alcance de sus heridas, esto le ayudará a mantener un clima más calmo para ser más operativo en tal situación.
- Trate de comunicarse inmediatamente con un puesto de la policía o una unidad sanitaria. Recuerde que cuanto más rápida es la comunicación con un centro de salud más rápida será la atención.
- Trate de colaborar con el conjunto de agentes de seguridad o salud despejando el área para que puedan trabajar.
- Al pedir auxilio a los servicios especializados — policía, bomberos, hospital —, no olvidar informar: lugar exacto del accidente, número de heridos y gravedad visible de las heridas.
- No retire al herido del lugar (a menos que donde se encuentre existan claros peligros que empeorarían la situación), pues de hacerlo podría agravar la situación de sus lesiones, aunque su intención sea ayudar.
- Trate de no mover a la persona accidentada, puede tener lesiones internas que agraven su situación.
- Si el accidentado se está ahogando por distintas secreciones — vómitos, sangre, etc. —, trate de colocar al accidentado en la posición lateral de seguridad, girándolo sobre uno de sus costados con su cabeza apollada sobre el brazo que queda del lado del piso.

- Evite mover al herido y deje su traslado a los especialistas, pero si debe hacerlo, hágalo sobre una superficie dura. Serán más útiles sus primeros auxilios si usted solicita o hace solicitar la ayuda necesaria rápidamente.
- Si el accidentado carece de pulso o no respira, realice las maniobras de resucitación, solamente en el caso en que esté capacitado para ello.
- Por lo tanto, al asistir usted debe tener en cuenta no aumentar las situaciones de riesgo de contagio de enfermedades para ambos. Para ello le aconsejamos:
  - Evite las lastimaduras durante la asistencia o espera de personal especializado.
  - Proteja sus manos antes de atender a un herido, de ser posible utilice guantes de goma, quirúrgicos o bolsas de polietileno.
  - Evite el contacto con sangre o líquidos orgánicos de los accidentados.

### **Actuación luego de que el herido fue tratado**

1. Tratar de ordenar mentalmente los hechos sucedidos, reconstruyendo:
  - a) secuencia de lo ocurrido (descripción del modo cómo ocurrió el hecho).
  - b) personas involucradas (aportar la mayor cantidad de datos que se tengan: apellidos y nombres, señas particulares que merezcan mencionarse, datos que puedan resultar de interés)
  - c) descripción del lugar y la hora dónde ocurrió el hecho.
  - d) apellidos y nombres de los testigos y sus domicilios.
  - e) descripción de las lesiones (consignar si debe estar internado el nombre y dirección del establecimiento).
  - f) si posee cobertura médica a través de seguros de asistencia al viajero (se despliegan datos de las empresas).
  - g) otro dato que considere de interés, por ejemplo: alergias, enfermedades crónicas, etc.
  - h) consignar si para su regreso necesitará algún tipo de requerimiento especial.
2. Poner el hecho en conocimiento de la unidad policial correspondiente (se despliegan datos: domicilio, teléfono, fax, e-mail).

## **12. PAUTAS DE PREVENCIÓN PARA ESTACIONAR SU VEHÍCULO EN LA VÍA PÚBLICA**

Si está recorriendo un destino en un automóvil, no olvide tener en cuenta las leyes de tránsito del lugar. Si va a estacionar su vehículo en la vía pública, considere las reglas universales del manejo y las siguientes recomendaciones:

1. Procure estacionar en un área que cuenta con buena iluminación.
2. Verifique siempre que las puertas estén trabadas y las ventanillas cerradas.
3. Las horquillas traba-volantes son excelentes elementos disuasivos.
4. Evite estacionar en lugares donde deba dejar las llaves de su vehículo a un encargado. Si está obligado por la situación, déjele solo aquella del contacto del vehículo.
5. No deje documentación del vehículo en su interior.
6. No deje equipaje, maletas, carteras, máquinas de fotografía o bolsos, así como tampoco otros objetos personales. Ocúltelos en el baúl fuera de la vista de posibles asaltantes.
7. En lo posible, guarde el estéreo de su auto (si fuera extraíble).
8. Verifique que ha apagado todas las luces del vehículo.
9. Nunca deje a un niño solo dentro de un vehículo.
10. Suba y baje del vehículo por la puerta que esta junto a la vereda.

## **13. CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN CALZADA RESBALADIZA.**

Cuando planificamos un viaje, es importante saber el estado de la ruta, para anticiparnos a inconvenientes, esto es fundamental, si conduce con lluvia, si se encuentra mezcla de agua, polvo y grasa de la calzada, el suelo se vuelve resbaladizo, el agarre disminuye, la distancia de frenado se incrementa, y la visibilidad se reduce.

En situaciones así, se recomienda extremar las medidas al conducir, para evitar accidentes recuerde:

- Aumentar la distancia entre vehículos y no frenar o cambiar de dirección repentinamente ya que la calzada mojada disminuye la adherencia del vehículo y pérdida de tracción.
- Usar siempre el cinturón de seguridad y llevar encendidas las luces bajas y de posición.
- Ante la posible caída de granizo, se recomienda a los conductores no detenerse debajo de puentes y autopistas y resguardarse en sitios seguros tales como estaciones de servicio y paradores.

## 14. PAUTAS PARA CONDUCIR BAJO CONDICIONES CLIMÁTICAS NO FAVORABLES

Todos hemos escuchado o leído en algún momento, que los expertos en seguridad vial, siempre nos han recomendado que lo más seguro es conducir bajo condiciones climáticas que se señalan como las óptimas para tal fin, es decir, preferentemente de día, con visibilidad óptima (sin niebla, con luz solar, etc.) y con condiciones climáticas óptimas (no bajo lluvia copiosa o nevada intensa, entre otras).

Estas son un grupo importante de consideraciones, no son todas. Lo anterior sumado a estar en buenas condiciones físicas y descansado, tener en óptimas condiciones el vehículo (en especial los frenos, el estado de los neumáticos y las luces reglamentarias), es lo que debemos de tener presente para emprender un viaje seguro.

Lo que esta ficha quiere plantear es qué sucedería si usted, necesariamente, tiene que emprender un viaje conduciendo su vehículo en condiciones climatológicas que no son las mejores para conducir o, simplemente, lo sorprende una repentina tormenta en la ruta, de esas que son cada día más común y de mayor intensidad.

En estos casos, se deben extremar las medidas de seguridad y tener en cuenta las siguientes recomendaciones, que deben ir acompañadas de prudencia, sentido común y responsabilidad:

- Mantener siempre una distancia suficientemente prudencial con el vehículo que tiene delante. Esta distancia es proporcional a la velocidad de circulación; a mayor velocidad, mayor distancia, pero en caso de suelo mojado o congelado, se debe mantener una distancia aún mayor para permitir el frenado y una velocidad menor que la que lleva en condiciones normales de manejo.
- No sobrepase la velocidad máxima permitida en ningún momento, especialmente, obsérvela en estas ocasiones especiales. Tenga en cuenta que la distancia que un auto necesita para frenar aumenta mucho más a mayor velocidad. Por eso se desaconseja conducir a altas velocidades, en especial en condiciones en que disminuye la capacidad de adherencia del vehículo al pavimento en caso de frenado o maniobra brusca.
- Mantenga las luces encendidas. Si bien sabemos que cuando viajamos por la ruta es obligación hacerlo con las luces bajas encendidas en todo momento del día, con lluvia débil puede bastar con encender el alumbrado de posición. Con



lluvia intensa y/o pavimento mojado, conecte mejor la luz de cruce. Con lluvia muy intensa, conviene accionar también las luces antiniebla delantera y trasera.

- Desempañe los cristales. El trasero, accionando la luneta térmica, y el delantero y los laterales, conectando el aire acondicionado (en combinación con la calefacción, si es necesario), para reducir la humedad en el interior. Y recuerde, un parabrisas sucio disminuye entre un 20 y un 30 por ciento la visibilidad.
- En caso de niebla, la visibilidad también se ve disminuida y es recomendable no detenerse en las banquinas, ya que esto puede ocasionar una serie de choques en cadena. También se debe circular con las luces bajas encendidas o los faros antiniebla.
- Prestar más atención a los ruidos de otros vehículos acercándose, ya que tenemos la visibilidad reducida. Se recomienda en estos casos, apagar los reproductores de música, de películas, los teléfonos y demás distracciones y concentrarse en los sonidos del tráfico.
- En ocasiones de visibilidad disminuida, no es recomendable sobrepasar al vehículo que se encuentre delante del nuestro.
- Controle la presión de los neumáticos en los puestos de servicios. Con presiones incorrectas, tanto por exceso como por falta de presión, el neumático no "pisa" sobre el pavimento con toda la superficie y puede producir accidentes por el deslizamiento del vehículo.
- Pare a descansar con mayor frecuencia, recordemos que en condiciones climáticas normales, es una vez cada 200 kilómetros o cada dos horas. Conducir bajo la lluvia aumenta la fatiga y exacerba el mal humor, por ello es un **factor de riesgo asociado a los accidentes de tráfico**. Pare y relájese en áreas seguras.
- Pruebe periódicamente el correcto funcionamiento de los frenos; para ello: dé unos toques suaves y breves al freno. De esta forma, contribuirá a secar los frenos y se asegurará de que funcionan con eficacia.

En zonas donde es frecuente la nieve se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Mantener el tanque lleno, aún en salidas cortas, para evitar quedarse en medio del camino sin combustible.
- Utilice líquido anticongelante en el sistema de enfriamiento del motor y limpiaparabrisas.
- Circule con cadenas para hielo y nieve en casos de extrema necesidad. En unidades livianas puede usarse neumáticos con clavos.

- No olvidar: cuarta o lanza para remolque, sogas, frazadas, linterna, herramientas como una pala chica, cable de arranque, un paño color naranja para colocar como bandera indicadora.
- No salga del vehículo y no intente caminar en busca de auxilio durante el temporal, puede perder el sentido de la orientación. Manténgase despierto. Si se duerme en el frío, podría padecer de hipotermia.

## 15. QUÉ HACER ANTE LA PRESENCIA DE CONDUCTORES PELIGROSOS

La técnica de “manejo defensivo” es una herramienta fundamental para evitar accidentes, ya que la mayoría de los choques se producen por un error humano. Por eso, saber identificar y adelantarse a un probable incidente, garantiza la llegada sana y salva a destino.

En primer lugar, se recomienda reconocer al infractor peligroso cuando: **supera el límite de velocidad permitido, realiza sobrepasos incorrectos, no mantiene la distancia mínima entre vehículos, maneja bruscamente abusando de frenadas innecesarias, conduce haciendo zig zags, pisa o traspasa constantemente la línea divisoria de carriles o invade el carril contrario.**

Una vez identificada la amenaza, se recomienda en todos los casos adoptar las siguientes maniobras defensivas:

- **Distancia de seguimiento:** es fundamental para tener un amplio campo visual y, además, en caso de tener que utilizar la banquina, la maniobra pueda hacerse de manera suave y con la antelación debida. Para esto, se recomienda elegir un punto de referencia, como un cartel o un puente. Una vez que la parte trasera del vehículo que circula por delante supera el punto elegido, se debe contar desde 1101 hasta 1103 (se elige esta cifra porque se demora un segundo en decirla). Al llegar al número 1103, se tendría que estar pasando por el punto de referencia elegido.
- **Espacio de seguimiento:** es el área que rodea al vehículo y debe estar libre de otros autos, ya que sirve como vía de escape en caso de una situación sorpresiva.
- **Prudencia:** desacelerar paulatinamente hasta duplicar la distancia de seguimiento del auto en cuestión. Colocar las balizas y, de ser necesario, detenerse en la banquina.

- **Dar aviso:** notificar a las autoridades a través de los teléfonos de emergencia, como el 911.
- **No involucrarse:** asumir una actitud pasiva y dejar que las autoridades manejen la situación.

Estas recomendaciones deben ir acompañadas del principio básico de la prevención: **todos los ocupantes tienen que viajar siempre con el cinturón de seguridad correctamente colocado.**

Fuente: CESVI Argentina.

## 16. CÓMO PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO MÁS COMUNES

### Claves para evitar los accidente típicos del buen conductor de automóviles

Las personas que conducen bien sufren choques que responden a los mismos mecanismos: el último de una luz contra el primero de la otra; el último de una luz contra el penúltimo de la misma; la luz de giro olvidada; el utilitario que se detiene de improviso. Estas recomendaciones contribuyen a la prevención en esos casos.

**El último de una luz contra el primero de la otra:** cuando estamos detenidos en un semáforo y se nos da la luz verde, nunca olvidarse de controlar que no venga nadie antes de arrancar. Uno de los mecanismos de choque más vistos es cuando el que se acerca a un semáforo en amarillo acelera para aprovechar las últimas décimas y un vehículo en la otra calle arranca en el momento en que ve la verde. Por el mismo mecanismo, cuando llegamos a un semáforo en verde y nos sorprende la amarilla o la roja, no acelerar nunca. Aún los que deciden pasar en rojo tienen menos posibilidades de chocar si lo hacen bajando la velocidad que si llegan acelerando.

**El último de una luz contra el penúltimo de la misma:** este choque se da cuando dos autos llegan juntos al final de la verde. En el momento en que se enciende la amarilla o la roja, el auto de adelante frena y el de atrás había acelerado. Para evitar ser chocado con este mecanismo, bajar un poco la velocidad al llegar al semáforo con el auto de atrás muy cerca; y no frenar en seco cuando nos sorprende la amarilla o roja y tenemos al auto de atrás muy cerca. Por el mismo mecanismo, nunca llegar a un semáforo en verde demasiado cerca del auto de adelante: puede frenar en seco si se sorprende con una luz amarilla o roja.

**La calle recién pavimentada:** es un mecanismo que se ha hecho frecuente con la tendencia a mudarse a las afueras de las grandes ciudades. El choque se produce cuando han pavimentado una calle que se cruza con otra que ya tenía pavimento, y no se coloca un cartel de "pare" que aclare quién tiene prioridad en esa esquina. Ante la duda, mucha gente decide por sí sola que tiene la prioridad y no frena.

**La luz de giro olvidada:** en los autos que tienen varios años se empieza a dañar el automático que desactiva el giro después de doblar. Esto favorece un mecanismo de choque bastante común: un auto se mete en el camino de otro que venía con la luz de giro encendida, cuando en realidad ésta correspondía a una maniobra anterior. Para prevenirlo, hay que tener presente esta posibilidad y no entrar a caminos transitados apostando a que el auto que viene vaya a doblar. Por el mismo mecanismo, reparar siempre el automático de la luz de giro en cuanto empieza a fallar.

**El utilitario con detención sorpresiva:** aunque no lo notemos, para los cálculos de tiempo y espacio al manejar, utilizamos mucho lo que vemos a través de los vidrios del auto que va adelante. Esto se da sobre todo al calcular la distancia de frenado con respecto al auto delantero. Un mecanismo de choque relacionado con esto, se produce cuando viajamos atrás de un utilitario, porque no podemos ver a su través y la información sobre tránsito detenido nos llega demasiado tarde. Para evitarlo, conviene dejar el doble de distancia de frenado cuando se viaja detrás de un vehículo que no nos deja ver a su través.

**El camino sin cartel de pare:** es uno de los mecanismos más graves. Se da cuando un vehículo que viene de noche por una calle pavimentada atraviesa sin darse cuenta un camino rápido. Ocurre casi siempre de noche, porque hay poco tránsito y así no se ven pasar autos por el camino cuando uno se acerca. Lamentablemente, no hay métodos efectivos de prevención más que tener siempre presente la posibilidad. Sí pueden contribuir los vecinos de la intersección, promoviendo la colocación de un cartel de "pare" o un semáforo en amarillo.

**El niño que se pone enfrente del auto:** el atropello es la principal causa de derivación a muchos Hospitales de Niños en pacientes víctimas de accidentes de automóvil. El mecanismo suele ser un movimiento inesperado de un niño peatón o ciclista que lo pone, de pronto, en el camino de un vehículo. Para esto, prepararse para encontrarse con un desplazamiento brusco, siempre que nos aproximamos a un niño peatón o ciclista. Darse suficiente espacio para reaccionar y frenar o esquivar en caso de que ocurra.

**No confíe en el semáforo:** algunos semáforos tienen una luz amarilla anormalmente corta, lo que aumenta el riesgo de accidentes por los dos primeros mecanismos.

**Revise periódicamente los frenos:** El deterioro del sistema de frenos suele pasar desapercibido para el conductor, porque es un proceso gradual al que uno se acostumbra. Por eso, es útil revisarlo periódicamente aunque no existan problemas aparentes.

Fuente: [www.forodeseguridad.com](http://www.forodeseguridad.com)

## 17. EMERGENCIAS AL VOLANTE

La importancia de las decisiones preparadas: sepa cómo reaccionar ante 10 emergencias clásicas en la ruta

Al mejor conductor puede presentársele en cualquier momento y súbitamente una situación de tan peligrosa gravedad, que si no sabe reaccionar en la forma adecuada, las consecuencias pueden ser irreparables. Ningún conductor está libre de estos peligros, porque dependen en general, de causas ajenas a él. Puede ser la rotura de la dirección o de los frenos, la aparición frente a él de otro vehículo o la caída al agua. ¿Cómo ha de reaccionar en estas situaciones? ¿Cuál ha de ser la maniobra conveniente?

Para muchos conductores resultará difícil y comprometido decidir, con rapidez y eficacia, lo que tienen que hacer en ese momento. La inminencia del peligro, no permite pararse a pensar sobre lo que se debe hacer. Los segundos pueden ser decisivos, las situaciones de emergencia exigen, por regla general, la acción rápida. No se puede pensar "lo que hay que hacer", sencillamente, hay que hacerlo y hacerlo a la misma velocidad que el peligro ha hecho acto de presencia.

**La acción depende, más que de una buena actitud refleja del conductor, de la prontitud con que se aplica "una decisión preparada" de antemano. El conductor que no tiene estas "decisiones preparadas", reaccionará probablemente de manera inadecuada e incluso contraproducente, cuyas consecuencias pueden ser irremediables.**

Se puede y se debe conducir "alerta" para enfrentarse con el peligro. Para ello basta: aceptar la posibilidad del accidente, conocer las situaciones más graves que pueden

presentarse y saber cuál es la maniobra adecuada a cada situación. En una palabra: **conducir sabiendo qué hacer, cuándo hacerlo y cómo hacerlo.**

Para lograr la eficacia indispensable, el conductor debe practicar estas normas "mentalmente" hasta que lleguen a formar parte de su repertorio de hábitos, de tal manera que, a cualquier "acción" de peligro, se oponga la "reacción" adecuada con el mismo automatismo con que, en su conducción normal, cambia la velocidad del vehículo o gira el volante.

**Las decisiones "preparadas" deben constituir la base fundamental de la idiosincrasia del buen conductor**

- **Si sus frenos fallan**

Bajando una cuesta, su vehículo empieza a ganar velocidad. Usted pisa el pedal del freno a fondo, sin que ejerza el menor efecto en la acción del frenado. El vehículo adquiere mayor velocidad cada vez. **Lo que se debe hacer:**

- Accionar intermitentemente el pedal del freno. Hacerlo rápida y frecuentemente. Con el freno de mano, actuar de manera progresiva y rápida, pero NO violentamente.
- Cambiar enseguida a una velocidad menor, para aprovechar la acción frenadora del motor, acelerando incluso brutalmente.
- Si es absolutamente preciso, desvíese con el coche fuera de la carretera, hacia el lugar que le parezca más blando. Es preferible dañar el coche que dejarlo rodar sin frenos, exponiéndose a un grave accidente.

- **Si un neumático revienta**

Está circulando usted a gran velocidad en línea recta. De pronto oye un estallido, seguido de un fuerte tirón del volante. Es casi seguro que un neumático ha reventado. **Lo que se debe hacer:**

- Calma, no se asuste, no apriete los frenos. Sujete firmemente el volante con las dos manos y gire lo necesario para mantener recta la dirección del vehículo.
- Continúe con el pie en el acelerador, pero levántelo con suavidad. No lo retire bruscamente. Deje que el motor vaya reteniendo el coche y, cuando este haya perdido velocidad, accione el freno poco a poco. Apártese de la carretera, si es posible, para cambiar el neumático.

- **Si su coche patina**

Por una carretera de pavimento húmedo, Usted conduce a gran velocidad (cosa que no debe hacer). Observa un bache y gira el volante para evitarlo. Su vehículo empieza a patinar. **Lo que se debe hacer:**

- No toque el pedal del freno, ni levante el pie del acelerador.
- Gire en seguida el volante en la misma dirección en que se mueven las ruedas traseras al deslizarse (si la parte trasera del vehículo patina hacia la izquierda, gire el volante también hacia la izquierda).
- Tan pronto como el coche empiece a enderezarse, gire el volante en dirección opuesta, para evitar un nuevo patinazo en sentido contrario.
- Afloje ligeramente el acelerador, pero no retire el pie bruscamente.
- Cuando haya corregido el patinazo y asegurado la tracción, disminuya la velocidad frenando suavemente.
- Si entonces le patinaran las cuatro ruedas del vehículo, suelte el freno para permitir la rotación de las mismas.
- Aplique después del freno con presión gradual, para evitar el bloqueo.

- **Si un coche en dirección contraria viene a su encuentro**

Conduce Usted por una carretera de doble circulación. Otro coche que viene en sentido contrario, hace un zigzag y se proyecta directamente hacia su automóvil. Posiblemente el conductor se ha dormido o está embriagado. **Lo que se debe hacer:**

- Pulse fuertemente el claxon (bocina) y encienda sus faros.
- Si el otro conductor no reacciona ante estas señales, gire rápidamente a su derecha, aunque se salga fuera de la calzada.
- Cualquier maniobra, aún peligrosa, es preferible a un choque frontal, especialmente si el otro vehículo es más potente.
- Si se ve precisado a ello, oriente su vehículo hacia la cuneta, aunque vuelque o dé lugar a una colisión menor. Habrá evitado el peligro mayor.

- **Si su coche se incendia**

Va conduciendo Usted por una carretera cualquiera. Está bien cuidada y no tiene dificultades, por lo que lleva la media de velocidad a la que está acostumbrado. De pronto, un olor característico y, luego, el humo o las llamas: su coche se ha incendiado. **Lo que se debe hacer:**

- Corte inmediatamente el encendido del motor y apártese a un lado de la carretera, frenando el coche.

- Sobre todo actúe con calma. Haga salir a todos los ocupantes del vehículo.
- Levante el "capó" y con el extintor de incendios (que debe llevar siempre), con una manta, ropas, tierra o arena, trate de sofocar las llamas.
- No eche nunca agua.
- Si el fuego se acerca al depósito de gasolina, aléjese rápidamente del coche, para evitar los peligros de la explosión.

- **Si durante la noche se ve obligado a detenerse**

Hay conductores que prefieren viajar de noche. ¿Es Usted de éstos? Puede suceder que se viera obligado a detenerse en la oscuridad. **Lo que se debe hacer:**

- Procure tener a mano, debajo de su asiento, un triángulo reflectante plegable, pues si lo lleva en la maleta del coche, perderá unos segundos preciosos, mientras lo busca.
- Haga lo posible para apartar su coche al margen de la carretera, para repararlo o esperar la llegada de auxilio.
- Sitúe el triángulo delante de su cuerpo, para protegerse, mientras va a colocarlo en el suelo, 30 o 40 metros detrás del coche.

- **Si el parabrisas de su coche se rompe**

Desconfíe de la grava o de los guijarros pequeños, pues si, lanzados por las ruedas de otro vehículo, dan contra su parabrisas, pueden cuartearlo y volverlo opaco, quedándose usted sin visibilidad alguna en décimas de segundo. Este fenómeno suele ir acompañado de un fuerte ruido de explosión, similar al de un disparo, que puede además asustar al conductor y ocasionar un accidente. **Lo que se debe hacer:**

- Dé rápidamente, con las debidas precauciones, un fuerte puñetazo al parabrisas, abriendo así una ventana que le permita ver la carretera.

- **Si un perro se cruza en la carretera**

El mejor amigo del hombre es, sin embargo, enemigo de los automovilistas. Muchas personas se han matado o han resultado heridas a consecuencia de un viraje o frenazo, tratando de esquivar a un perro. **Lo que se debe hacer:**

- Como regla general, no se debe maniobrar ni frenar bruscamente para evitar a un perro u otro animal pequeño que se cruce en el camino.
- Mire a lo lejos a fin de localizar al animal con la mayor antelación posible y toque la bocina mientras disminuye paulatinamente la velocidad.



- **Si mientras un coche intenta adelantarlo a Ud. otro automóvil viene en sentido contrario**

Un coche viene en sentido contrario al suyo en una carretera de doble dirección y entretanto, un conductor alocado e impaciente, con desprecio del Código y de su propia vida, intenta adelantarlo sin tener vía libre. **Lo que se debe hacer:**

- Hágale señales con el brazo o con el intermitente, para que no continúe la maniobra.
- Si no obedece, puede hacer dos cosas: disminuir la velocidad o aumentarla. Si está Usted seguro de que el conductor que viene por detrás va a pasarlo, disminuya resueltamente la velocidad y apártese al margen derecho de la carretera, pues el automovilista que lo adelante tendrá tendencia a ponerse precipitadamente delante de Usted con inminente peligro de choque de los tres vehículos.
- Si no ha terminado de adelantarlo y el coche de enfrente se acerca con rapidez, entonces lo más aconsejable es que Usted pise el acelerador para dejarle espacio detrás de su vehículo.

- **Usted ha entrado a demasiada velocidad en una curva**

Viajando rápido de noche en una carretera desconocida sin señal que le prevenga se ve Usted metido de pronto en una curva cerrada. **Lo que se debe hacer:**

- Pise el freno ligeramente varias veces, mientras toma la curva.
- Si ve que su coche empieza a patinar, al mismo tiempo que mantiene el pie derecho en el acelerador, pise el freno ligeramente con el izquierdo.
- Manténgase en su banda. De noche disminuya su velocidad, circulando a una media que le permita frenar siempre dentro del espacio visible, algo importante en las curvas, ya que sus faros alumbran en línea recta.

Fuente FITAC, Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, [www.fitac.org](http://www.fitac.org)

## **18. PREVENCIÓN AL VIAJAR LOS FINES DE SEMANA LARGOS**

Algunos de los aspectos que los expertos en seguridad vial recomiendan tener presente al momento de emprender responsablemente un viaje:

- Descansar o, inclusive, dormir unas dos o tres horas antes de comenzar a conducir, más aún si tiene que hacerlo muchas horas, ya que esto, suele provocar más somnolencia; son frecuentes los graves accidentes causados por

conductores que se han quedado dormidos al volante, aunque más no sea por pocos segundos.

- No trate de engañar a su cuerpo, recursos como beber café, bebidas energizantes o con contenido de cafeína, no pueden suplir las horas de descanso que el cuerpo necesita. Menos recomendable aún, es el uso de medicamentos no recetados. Tampoco suele resultar útil conducir escuchando música, o ir con las ventanillas bajas, aunque sí es necesaria una buena ventilación en el interior del vehículo.
- Lo que se aconseja es que en el caso de que quien ha de conducir haya trabajado toda la jornada, se emprenda el viaje a la mañana siguiente. Transitar con luz diurna es más seguro que hacerlo de noche, porque en horas nocturnas disminuye notablemente la visibilidad y la luz del sol nos predispone a estar más “despiertos” para conducir.
- Los alimentos que ingiramos deben ser livianos como frutas, verduras, ensaladas, y consumirlos unas horas antes de salir. El alcohol está totalmente fuera de toda recomendación y totalmente prohibido durante el viaje, aunque haga paradas periódicas para almorzar, ya que nos resta reflejos. Además, permanece en nuestro organismo aún horas después de haberlo consumido, generando disminución de la visión, lentitud en los reflejos y en la capacidad de realizar maniobras rápidas.
- Los descansos en medio del viaje no son una pérdida de tiempo, al contrario, son necesarios y se recomienda que se detenga el viaje cada dos horas, en lugares seguros, para poder descansar el cuerpo. Es importante que se elongue los músculos de piernas y brazos, esto evita calambres que pueden resultar muy peligrosos cuando se está manejando, pudiendo ocasionar choques con otros vehículos. Es importante dedicar este tiempo para acudir a los servicios sanitarios, ingerir alimentos livianos, tomar mate, hablar por teléfono, reprogramar el GPS y todo aquello que nos quite atención al momento de conducir nuestro vehículo.
- El equipaje que llevemos montado en la parte superior del vehículo, debe acomodarse de tal forma que se evite que el peso recaiga en un solo lado y pueda provocar una disminución de la estabilidad. Es importante tener en cuenta que, cuanto mayor sea la carga, el auto se tornará inestable y estará expuesto a sufrir vuelcos en caso de tener que hacer una maniobra que resulte demasiado brusca para la estabilidad del auto. En situaciones como curvas muy cerradas, es recomendable disminuir la velocidad.

- Es importante que tengamos en cuenta los pronósticos del tiempo para esos días, pero en caso de que nos sorprenda en la ruta una tormenta, lluvia copiosa o niebla, es necesario que detengamos la marcha de manera segura, haciendo las señales lumínicas necesarias, y en zonas que no resulten peligrosas para los demás conductores, con los recaudos que amerite la situación.

Además de estas pautas de seguridad, que tienen su fundamento en el sentido común y en la responsabilidad de cada uno frente a su familia y al resto de los conductores, existen también una serie de normas de carácter obligatorias que deben de ser observadas por todos los que posean un vehículo. Estos son algunos de los aspectos más importantes que exigen las autoridades responsables que hacen los controles vehiculares, por ejemplo, en las rutas:

- Neumáticos cuya banda de rodadura presente un mínimo de desgaste y ofrezca seguridad y adherencia aún en pistas húmedas o mojadas.
- Guardabarros que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras y otros.
- Protección contra encandilamiento solar.
- Neumático de repuesto, gato acorde al peso vehicular y llave de ruedas, herramientas manuales.
- Elementos de seguridad: extintor, triángulos, etc.
- Espejos retrovisores exteriores e interno que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.
- Un sistema que permita mantener limpio y desempañado el parabrisas.
- Parachoques delantero y posterior, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.
- Parabrisas fabricados con vidrio de seguridad.
- Poseer un correcto funcionamiento de las luces de giro, lo cual permitirá hacerle saber a los otros conductores las maniobras que pensamos ejecutar, tal como: sobrepasar a otro vehículo, detener la marcha, aminorar la velocidad, entre otras.
- Sistema de cinturones de seguridad para todos los asientos del vehículo.

## **EL TURISTA QUE VIAJA POR MEDIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

### **Pautas básicas de información y prevención**

En este caso se deben considerar tres variables de análisis:

- 1- Necesidades en la terminal de transporte**
- 2- El desplazamiento por la vía de comunicación**
- 3- La llegada a la terminal de transporte del destino turístico**

#### **19. PAUTAS DE SEGURIDAD EN LAS TERMINALES DE ÓMNIBUS**

- Verifique la plataforma de salida de su ómnibus.
- Se recomienda estar con una hora de anticipación a la salida del ómnibus.
- Cuando adquiera su pasaje compruebe que los datos referentes a su viaje (fecha del viaje, hora de salida, asiento asignado, etc.) se ajustan a su pedido.
- Verifique el sticker de su equipaje al despachar el mismo.
- Si se ha extraviado un pasajero en la terminal, conviene dirigirse al centro de atención al pasajero o al mostrador de la empresa, por la cual ha viajado el pasajero y solicitar su búsqueda.
- Si el pasajero no cuenta con el pasaje, no podrá abordar el ómnibus.
- Usted encontrará centros de información turística en cada terminal. Asesórese de los costos de los servicios, antes de contratarlos.

#### **20. PAUTAS DE PREVENCIÓN AL VIAJAR EN ÓMNIBUS**

Si decide trasladarse en un colectivo por la ciudad, tenga en cuenta las siguientes recomendaciones para gozar de una buena experiencia:

- Respete las paradas y el orden de llegada para formar la fila de espera.
- No baje a la calzada para acceder a un transporte público.
- No suba o baje mientras el vehículo esta en movimiento.
- No viaje parado en la puerta del colectivo.
- No saque los brazos ni la cabeza por la ventanilla del vehículo.
- Al descender, debe esperar que el vehículo arranque y se aleje para recién cruzar la calle.
- No debe viajar parado al lado del chofer, ni lo debe distraer dándole conversación.
- No debe tirar residuos ni dentro, ni fuera del vehículo.

## 21. EL VIAJERO EN TREN O SUBTERRÁNEO

- Párese detrás de la línea amarilla dibujada en el piso del andén y no se desplace por el borde del mismo.
- Permita que los pasajeros desciendan antes de subir al tren.
- Recuerde que personas con discapacidad, antes de contratar un servicio y mujeres embarazadas o con niños pequeños, tienen prioridad en el uso de los asientos del tren.
- Nunca intente subir a un tren en movimiento, no ascienda a partir que escucha la señal del vehículo.
- No se apoye en las puertas, pueden abrirse accidentalmente y puede caerse.
- No saque brazos o su cabeza por la ventanilla.
- Trate de no caminar en las escaleras mecánicas en las estaciones, levante el pie al final de la cinta y circule siempre por la derecha.
- Nunca deje a un niño solo próximo al borde del andén, téngalo sujeto de su mano.
- Si lleva algún vehículo tiene espacios especialmente preparados para estos.

## 22. SI VA A TOMAR UN TAXI O REMIS

- Utilice, cuando sea posible, servicio de radio taxi o remises oficiales, ya que aportan un plus de seguridad.
- Memorice la patente antes de subir o la licencia.
- Verifique la identidad del conductor en la identificación que debe llevar en el interior del vehículo (identificación municipal del vehículo y su chofer — verifique la foto del mismo — junto a la vigencia del permiso).
- Trabe las puertas traseras y la delantera derecha.
- Indique al chofer el recorrido que Usted quiere que haga o preste atención a las calles por donde va transitando.
- Ante una situación extraña del chofer (si tiene teléfono celular y reitera en voz alta el destino del viaje, si toma un recorrido inusual o si circula demasiado despacio), conviene bajarse del vehículo y tomar otra unidad.
- Si le dicen que el reloj de la unidad no funciona y le dice un precio estimativo, descienda y tome otra unidad.
- En viajes nocturnos, cuente con una linterna, ya que muchas veces, un mal conductor aprovecha esta oportunidad para dar un vuelto incorrecto o un billete falso.
- Asegúrese que el asiento delantero derecho esta corrido hacia adelante.

- Siempre viaje en el asiento de atrás.
- Si es asaltado no se resista, evitará la violencia para Usted y sus acompañantes.
- Agende el número telefónico de la empresa que utiliza habitualmente para su desplazamiento.
- Si el conductor le pide que se siente en el asiento del acompañante, puede estar buscando evitar que su cara salga en los registros de la cámara: descienda del vehículo y tome otra unidad.

### **23. PAUTAS DE PREVENCIÓN AL ESTAR ESPERANDO EL ÓMNIBUS**

- Trate de esperar el colectivo en una parada que sea concurrida por gente, iluminada y que no sea solitaria. De esta forma estará más seguro.
- Confirme que la parada donde usted está situado sea la del colectivo que necesita tomar: en cada parada están indicadas las líneas de colectivo que pasan por allí. En el caso de no estar indicado, averigüe.
- Asegúrese que la línea de colectivo que va a tomar sea la indicada para llegar a su destino, si usted no está seguro indíquele al chofer dónde quiere ir y él le confirmará si la línea es la correcta o no.
- Si usted no conoce el lugar, durante el viaje vaya observando el recorrido y, de esta forma, a la vuelta a su alojamiento estará más seguro de cómo regresar.
- Si lleva equipaje, bolso, mochila o cartera, llévelos bien amarrados para protegerlos mejor, tanto cuando aguarda en la parada de colectivo como cuando ya está en el.
- Evite usar celular cuando permanece en la parada de colectivo, así como cuando ya está arriba del mismo.
- Si observa alguna situación que no le parece normal o que no es de su agrado, no dude en darle aviso a un agente de seguridad cercano

## EL TURISTA QUE VIAJA POR MEDIO DEL TRANSPORTE AÉREO

### Pautas básicas de información y prevención

#### 24. TERMINALES DE TRANSPORTE AÉREO

- Se recomienda estar con dos o tres horas de anticipación a la salida del vuelo (dependiendo si el vuelo es de cabotaje o internacional).
- Hay tiempo generalmente para embarcarse hasta 45 minutos antes de la partida del vuelo. Luego no lo dejarán embarcar.
- Si el pasajero no cuenta con la documentación correspondiente, incluido el pasaje, no podrá abordar el vuelo.
- Dependiendo las condiciones de compra del pasaje, algunos permiten cambios, aún próximo a la hora de partida del vuelo, aunque a veces las compañías retienen un porcentaje sobre el costo del boleto.
- Generalmente, se producen en las distintas compañías una sobreventa de pasajes — se calcula por estadísticas que un 10% del total de pasajeros no se presenta el día del vuelo —. Si esta regla no se cumple, la empresa debe responsabilizarse por la sobreventa. Se suele ofrecer a los pasajeros afectados por la sobreventa, alojamiento y/o comida o un pasaje en otra categoría o pasajes gratuitos para otro destino o vuelo.
- Cuando por razones climáticas se demoran los vuelos, las empresas no están obligadas a resarcir al pasajero por las consecuencias de las demoras.
- Si se ha extraviado un pasajero en la terminal, conviene dirigirse al mostrador de la aerolínea por la cual ha viajado el pasajero y solicitar su búsqueda.
- Si su equipaje despachado es extraviado, ya sea en el aeropuerto o por haber sido enviadas a otro destino por error, y no aparece — puede llegar a tardar unos días — la compañía debe hacerse responsable y reponer el monto equivalente (generalmente los reintegros son menores al valor real del equipaje extraviado).
- Usted encontrará centros de información turística en cada terminal. Asesórese antes de contratar un servicio de los costos del mismo.
- Puede encontrar un conjunto de negocios de compras, entre ellos el Free Shop en los aeropuertos internacionales en la zona de preembarque o desembarque. La ventaja de comprar allí es que los productos son más baratos porque están exentos de impuestos. Averigüe qué cantidad de cada mercadería puede

comprar, recuerde que la mercadería que excede el límite puede ser decomisada por las autoridades del aeropuerto (en estos casos se debe abonar un arancel aduanero equivalente al 50% del valor del objeto, a partir de la factura del pasajero o de la tarifa fijada por el aeropuerto). Además, esté prohibido ingresar cualquier producto que no constituya el equipaje personal, es decir, que sea interpretado de una cantidad tal de unidades como para comercializar este producto u objeto.

- En cada terminal hay una capilla que está abierta las 24 horas.
- Se puede encontrar un servicio rentado de protección de valijas de robos y roturas, en el hall principal generalmente, junto a locutorios, servicios de asistencia al viajero, alquiler de vehículos, entre otros.
- Todas las empresas cuentan con un servicio diferencial para personas con discapacidad.
- Ninguna empresa cuenta con servicio médico a bordo, las azafatas y pilotos solo están preparados para brindar primeros auxilios.
- Las mujeres embarazadas de siete meses o más deben viajar con autorización médica.
- En el mostrador de la compañía con la cual va a viajar, debe recordar que debe pagar la tasa de embarque si no fue incluido en su pasaje por el operador turístico.
- Usted puede elegir la ubicación en el avión, hoy ya no hay sector de fumadores en los vuelos, pues fue prohibido fumar en los viajes.
- Si viaja al extranjero, además de sus documentos personales, debe completar la tarjeta de migraciones y aquellos que llevan objetos de valor, deben declararlos (principalmente computadoras, cámaras fotográficas y celulares último modelo). Cuando los objetos están incluidos dentro del equipaje, la declaración debe realizarse antes de despachar el equipaje. Si lo lleva consigo debe hacerlo en la zona de embarque. Aquellos objetos que Usted no declara al egresar deberán pagar un impuesto al reingresar al país.
- Al regreso deben repetir el trámite migratorio. Los que quieren adquirir algún producto en el Free Shop deben realizar las compras antes de pasar por Migraciones.
- El sistema de control aduanero es de carácter aleatorio, ya que cada pasajero debe tocar un botón de un semáforo que provoca que se encienda una luz verde



(el pasajero pasa directamente) o roja (el pasajero debe abrir su equipaje para la inspección).

- Recuerde que el peso que cada pasajero puede transportar dependerá del tipo de pasaje que saque y puede variar dependiendo si el vuelo es de cabotaje o internacional.

## 25. AL VIAJAR EN AVIÓN

### Cuestiones médicas

- En casos de embarazos, está permitido volar hasta el octavo mes de gestación - 35 semanas de embarazo-. A partir de este mes, deberá el obstetra avalar el mismo por medio de un certificado médico que no supere la semana de vigencia.
- Los recién nacidos y hasta la cuarta semana, no deben volar.
- Las máximas restricciones para volar son para aquellas personas que padezcan enfermedades cardíacas o vasculares como: infarto de corazón reciente, anginas de pecho inestables, insuficiencia cardíaca con fatiga a los menores esfuerzos o cuadros de embolia o hemorragia cerebral. En estos casos, se sugiere que realice vuelos luego de unos tres meses a partir del alta médica.
- Los pasajeros que sufren hipertensión no cuentan con restricciones, siempre y cuando, los valores de presión arterial no superen los 13 de mínima o 20 de máxima. Se sugiere, horas antes de volar, realizar un control preventivo.
- Está contraindicado volar a las personas que sufren enfermedades respiratorias como bronquitis crónica, asma y enfisema pulmonar si son crónicamente graves.
- Aquellas personas que sufren de enfermedades como otitis o sinusitis pueden tener dolores locales o embotamiento.
- Aquellas personas que sufren de vértigo pueden presentar cuadros de dolores de cabeza, náuseas, vómito o vértigo.
- En el caso de enfermedades mentales, aquellas personas que sufren claustrofobia, depresiones severas o antecedentes de ataques de pánico durante un vuelo, no deben volar.
- Personas que tienen enfermedades infectocontagiosas no deben volar.

### El reloj biológico

Los desfases entre los husos horarios, cambio de temperaturas, de estaciones junto a los cambios de horas de luz diurna, inciden negativamente sobre nuestro "reloj biológico", provocando alteraciones corporales y psicológicas, efecto que se hace más evidente a partir de las 10 horas de desfase horario. Se conoce este síntoma descompensatorio como "Jet Lag".

Los síntomas varían según las características psicofísicas del pasajero, destacándose como los síntomas más comunes: problemas en el sueño, falta de concentración, carácter irritativo o disfunciones biológicas. A estos casos más comunes en aquellos que emprenden viajes a lugares lejanos, se puede sumar la inflamación en las piernas por el largo tiempo de viaje, sensaciones de encierro y una frecuente deshidratación por las características del ambiente presurizado del avión.

Se debe tener en cuenta:

- Reconocer la existencia de este síntoma viajero que produce disfunciones no dañinas o permanentes y que todo cambio requiere de un tiempo de adaptación.
- Tómese un tiempo para aclimatarse al nuevo destino. A penas baja del avión, a fin de acostumbrarse al nuevo destino, sus horarios y climas, permita que su cuerpo se relaje: tome alguna infusión, lea un periódico o revista, descanse viendo el movimiento del centro de transferencia, etc.
- Trate de ir reordenando los horarios biológicos de acuerdo al nuevo destino.
- Trate de desechar los medicamentos como píldoras para dormir, a fin de restablecer el ciclo regular del sueño.
- El cambio en el hábito alimenticio afecta al viajero, sea frugal en las comidas y consuma mucho líquido.

### **Miedo a volar**

Se presenta en algunos pasajeros el síndrome denominado "*aerofobia*" o el miedo a volar. Presenta síntomas característicos como ansiedad, taquicardia, agitación respiratoria, sudoración, dolores musculares, náuseas, entre otros; su origen puede ser la claustrofobia, el temor a lo desconocido en aquel que viaja por primera vez o el vértigo. Como alternativas para mitigar este miedo considere:

- Trate de tener información sobre su vuelo y su compañía, como por ejemplo, las acciones de mantenimiento que realizan en los aviones.
- No se automedique para el viaje. Evite tomar tranquilizantes o tomar alcohol y menos la combinación de ambos. Puede producirle una descompostura cuyas sensaciones son peores que el vuelo en sí.
- Trate de solicitar un asiento en la parte delantera del avión, ya que allí se siente menos el movimiento.
- No recomiendan que no desayune.

- Llévese material de lectura para el viaje, así se entretiene y el viaje se hace más corto.
- Si se pone tenso, ensaye una técnica de relajación o contáctese con el personal del vuelo que le aclarará la causa de cualquier movimiento brusco del aparato.

## 26. EN EL CASO DE VIAJAR CON NIÑOS O NIÑOS SOLOS

**Menores no acompañados** (niños de entre 5 y 11 años que viajan solos):

- Los padres o encargados que lleven el menor al aeropuerto, deberán quedarse hasta que el niño sea embarcado por el responsable de la empresa, y además, llenar un formulario en el que dejarán constancia del nombre, dirección y número de teléfono del adulto responsable que retirará al niño en el aeropuerto de destino.
- Entretenimientos: cuando prepare el bolso de mano, es conveniente que guarde los juguetes favoritos para que pueda divertirse durante el vuelo.
- Junto a su juguete favorito conviene tener en cuenta la posibilidad de llevar su almohada, ya que le ayuda a conciliar más fácilmente el sueño.
- Para prevenir algún malestar temporal — mareo, dolor de oídos, etc. — conviene tener a mano alguna medicina para este trastorno.
- En el caso del dolor de oídos al despegar o aterrizar, se recomienda a los niños muy pequeños darle agua en biberón o hacer mascar chicles o caramelos a los mayores.

Fuente: Empresa UNITED AIRLINES: Consejos para viajes familiares.

## 27. EN EL CASO DE VIAJAR CON ANIMALES

- Debe tener un certificado de buena salud expedido por un veterinario matriculado, generalmente con un tiempo menor a diez días del traslado.
- Debe presentar un certificado de vacuna antirrábica.
- Generalmente en tren o aviones los animales deben viajar en jaulas o caniles. La IATA Line Animals Regulations establece que deben transportarse en jaulas según su peso: 4 kg. en jaulas de 65x45x40, 6 kg. en jaulas de 80x55x55; de 13 kg. 100x65x70 y desde 22 kg. en jaulas de 125x75x80 cm.
- En muchos casos, los animales en tren, avión o barco deben viajar en bodegas, por lo que en grandes trayectos y fechas de mucho calor, se recomienda viajar de noche.
- Consulte con el veterinario el efecto de los sedantes.

- Recuerde que en el caso de transporte aéreo, la reserva y la confirmación debe realizarse con antelación, anticipando las características, peso y dimensiones del animal y su contenedor.
- Recuerde de llevar su comida favorita para el viaje.
- Es muy importante la adaptación del animal al viaje a fin de lograr la tranquilidad del animal. En el caso de los gatos, se recomienda que siempre viaje en una jaula especial.

## 28. AL PREPARAR LAS VALIJAS

Es importante considerar este elemento imprescindible del viajero, y sobre esto que dice Alejandro Marzulli:

- Es conveniente calcular por anticipado y empacar cuidadosamente sus cosas antes de viajar. Esto brindara una protección extra contra daños inherentes a los viajes en avión.
- Compre equipaje liviano, amplio y duradero, que pueda mantener su contenido seco a pesar del mal tiempo. Además, cada pieza debe tener su cierre de seguridad.
- Es mejor llevar poco equipaje. Así se necesitan menos bolsos y valijas, y uno se desplaza con mayor facilidad por el aeropuerto.
- Antes de empacar, hágase una lista de todo lo que necesita incluir, y vaya tildando cada elemento a medida que lo mete en su equipaje. Así se evitarán olvidos e inconvenientes a veces difíciles de solucionar. Y si se le pierde algo, podrá controlar qué le está faltando. La noche anterior a la salida del vuelo, coloque un anotador y un lápiz a mano, por si se le ocurre algo a último momento.
- En lo posible, limite su equipaje de mano a un solo elemento, y que este pueda caber debajo de su asiento. El máximo tamaño permitido es de 55x40x20 cm. de altura, profundidad y ancho, respectivamente. Si bien la línea aérea puede ofrecerle llevar más de un elemento consigo en la cabina, por lo general el espacio en los compartimientos superiores es bastante limitado. Una vez que está completo, toda pieza de equipaje que no entre y no pueda ser colocada debajo de su asiento, deberá ser despachada.
- Mantenga sus joyas, llaves, billetera, anteojos, billetes, dinero, pasaportes, cámaras y cualquier otro objeto de valor consigo, como parte de su equipaje de mano. Incluya también cualquier medicina que pueda llegar a necesitar durante

el viaje. No siempre sucede, pero a veces los vuelos pueden sufrir demoras o extraviarse el equipaje, y la falta de medicación hasta que Usted recupere su equipaje, podría causarle trastornos.

- Consigne siempre su nombre y dirección en la parte externa e interna de cada pieza de su equipaje, tanto del despachado como del de mano. Es aconsejable colocar en el exterior, etiquetas con lazo prendedor, dado que las etiquetas adhesivas pueden desprenderse.
- Asegúrese de despegar todo marbete que haga referencia a algún viaje anterior. Difícilmente querrá que su equipaje vaya a parar a un lugar al cual usted no se dirige.
- Ponga los cosméticos, pomada para zapatos, esmalte de unas, bebidas alcohólicas, perfumes, y cualquier otro elemento que pueda sufrir pérdidas y rupturas — y que pueda ocasionar manchas a su equipaje —, en una bolsa plástica o un envase irrompible.
- El colocar ropa delicada en bolsas (tipo lavandería) ayudará a preservar su aspecto y evitará un exceso de arrugas.
- Si incluye porcelana u otros objetos frágiles en su equipaje, asegúrese de que el embalaje pueda protegerlos del rigor del viaje por avión, dado que su despacho se realizará a su entero riesgo.
- Trate de no exagerar con su equipaje. Si se pasa de lo que sus piezas de equipaje realmente pueden soportar, éstas podrían romperse una vez iniciado el viaje.
- Retire todo gancho o correa de su equipaje antes de despacharlo. Podría trabarse en las cintas transportadoras y romperse e, inclusive, dañar el equipaje mismo.
- Asegúrese de echar llave o activar la combinación de cada pieza de equipaje, y guardarse la llave en un lugar fácilmente recordable.
- Generalmente, el personal de la aerolínea comienza a aceptar equipaje para su despacho dos horas antes de la salida del vuelo. Si desea dejar el equipaje en custodia por más tiempo, averigüe acerca de la disponibilidad de casilleros de seguridad en el aeropuerto.
- Una vez despachado su equipaje, asegúrese de recibir un marbete por cada pieza despachada. Controle que el destino consignado en él coincida con el suyo. Todo equipaje de mano podrá ser revisado por las autoridades de seguridad del aeropuerto.

- La legislación en vigencia prohíbe incluir en su equipaje cualquiera de estos elementos:
  - Cuchillos, tijeras, navajas o cortaplumas de cualquier tipo.
  - Revólveres y rifles, incluyendo los de aire comprimido y juguetes.
  - Gases lacrimógenos o hilarantes.
  - Elementos contundentes empleados para la lucha personal.
  - Todo material comprendido por las autoridades aeronáuticas en la categoría "materiales peligrosos".
  - Globos de helio.
- Evite empacar material alguno que pueda ser considerado peligroso. Inclusive algunos materiales aparentemente inofensivos pueden resultar peligrosos a bordo de un avión. Deje en su casa todo combustible o pintura; químicos hogareños tales como la lavandina, el cloro o quitamanchas; fósforos y otros inflamables; o materiales potencialmente tóxicos. Las variaciones de temperatura y presión encontradas durante el vuelo pueden hacer que estos elementos se rompan y derramen, o entren en combustión.
- Si se desplaza con una silla de ruedas eléctrica, deberá despacharla una hora antes de la salida de su avión, de manera de permitir su desarmado — de ser necesario — y el embalaje de sus baterías. Recuerde de traer consigo las instrucciones de ensamblado, las cuales ayudarán a evitar daños durante el rearmado y acelerarán su devolución al llegar a destino.
- Nunca deje su equipaje solo, ni lo pierda de vista mientras se encuentra en un aeropuerto o antes de llegar a él. Si debe abandonar el lugar donde se encuentra, aún si sólo será por un momento, llévelo consigo.
- Al llegar al avión, todo elemento con bordes punzantes o superficies rígidas deberá ser colocado debajo del asiento o en el piso del compartimiento superior. No lo coloque en su parte superior, caso contrario, podría moverse durante el vuelo y hasta caerse y lastimar a alguien.
- Al retirar su equipaje despachado, verifique el número de marbete de despacho y su identificación personal. Muchas veces el equipaje parece el nuestro, pero eso no quiere decir que lo sea.
- Si detecta algún tipo de irregularidad en su equipaje que pudiera haber sido resultado de su manipulación en el aeropuerto, avise a la línea aérea de inmediato. Los reclamos deben ser efectuados en persona dentro de las cuatro horas de su llegada a destino.

## EL CICLISTA QUE SE DESPLAZA EN LA VÍA PÚBLICA

### Pautas básicas de información y prevención

#### 29. PAUTAS DE PREVENCIÓN PARA CICLISTAS

La bicicleta es un modo de transporte accesible, barato, rápido, eficiente y que da mucha independencia. Además, es muy beneficioso para el entorno urbano: reduce los impactos de la movilidad y contribuye a mejorar la calidad de vida de la ciudad. A continuación se enlistan una serie de recomendaciones para ciclistas que pueden ser utilizadas como guía de seguridad y prevención de accidentes durante sus paseos por alguna vía pública.

1. Use siempre el casco y asegúrese de que esté colocado correctamente.
2. Utilice ropa clara y reflectante
3. Utilice ropa apropiada para circular, como pantalones cortos — evita que se pueda enganchar con la cadena — o zapatillas ajustadas que se adhieran bien a los pedales.
4. Circule siempre en la misma dirección que los automóviles. No circular nunca en contra del tránsito.
5. Obedezca las señales de tránsito. Tenga mucha precaución en los cruces.
6. De existir, circule por el carril especial para bicicletas (bicisendas).
7. Tenga cuidado con los autos estacionados, ya que alguien podría abrir una puerta inesperadamente.
8. No comparta nunca la silla de la bicicleta con un amigo ni permita que se siente en el manubrio. Esto puede ocasionar perder el equilibrio y/o hacer giros bruscos y repentinos, provocando un accidente.
9. No ponerse nunca de pie mientras se anda en bicicleta.
10. No debe agarrarse nunca de un vehículo en marcha.
11. No utilice el celular cuando está andando en bicicleta.
12. Revise la bicicleta seguido para mantenerla segura y en buen estado.
13. Tenga especial cuidado en las zonas próximas a colegios y parques.
14. No corra carreras con un vehículo ni lleve a otra persona parada en el eje trasero de la misma.
15. No debe colgarse de la parte trasera de ningún vehículo.
16. Las luces del semáforo deben respetarse siempre.

### 30. PAUTAS DE PREVENCIÓN AL TRANSCURRIR POR UNA BICISENDA

Las bicisendas buscan garantizar al ciclista un sistema de viaje más seguro y rápido, separado del resto de la calzada. Estas son construidas estratégicamente en calles secundarias procurando evitar aquellas de alto tránsito vehicular y con carga de vehículos pesados. Sin embargo, es necesario considerar ciertas precauciones:

1. Si su estadía es por un período corto de tiempo, puede ir a cualquier estación de bicis, en las cuales se te prestará una bicicleta sin ningún tipo de cargo. Ten en cuenta que se te pedirán tus datos.
2. Si prefiere alquilar una bicicleta hágalo en un lugar de confianza.
3. Amarre las bicicletas con cadenas y/o candados a un poste u otro elemento del equipamiento urbano que evite que la bicicleta sea trasladada o levantada.
4. Algunas bicisendas pueden no estar en condiciones óptimas (baches, lomas de burro, pozos, agua en la acera); no se confíe, preste mucha atención por los lugares que circula.
5. No se pase de la ciclovía a la calle. En caso necesario y de urgencia haga los señalamientos correspondientes para que el conductor lo deje pasar.
6. Respete todas las señales de tránsito.
7. No circule por lugares que no conoce.
8. No se confíe de indicaciones que las personas locales le recomiendan. Muchas veces pueden enviarlo a zonas no seguras en las que puede estar esperándolo/a un delincuente.
9. Si las condiciones climáticas no son las mejores no se arriesgue a salir. Si es imprescindible, hágalo con cuidado y, en caso de lluvia, cúbrase en un lugar seguro.
10. Siempre lleve agua consigo.
11. Siempre lleve casco consigo, puede salvarle la vida.
12. En caso de accidente llame al hospital más cercano; si no tiene el celular consigo, acuda por ayuda.
13. Si la lesión es grave no se mueva, ya que podría ser peor. Pida ayuda inmediatamente.
14. Si viaja con niños asegúrese de tomar todos los recaudos (cascos, rodilleras, primeros auxilios, entre otros).



### **31. PAUTAS DE PREVENCIÓN AL SALIR A DAR UN PASEO CON UN MENOR EN BICICLETA**

Si desea salir a pasear con uno o varios menores en bicicleta, tenga en cuenta que deben ser supervisados por un adulto responsable. La seguridad de los menores depende de la precaución con la que los adultos los conduzcan, y la prudencia de los que lo rodean, por ende tenga en consideración las siguientes recomendaciones:

1. Utilice casco y demás equipo de seguridad.
2. Evite transitar grandes avenidas o calles
3. Circular por lugares seguros y poco concurridos o aptos para circular con niños, como pueden ser plazas o parques.
4. No deje solo al menor, dado que este puede lastimarse, o hablar con desconocidos.
5. Al momento de cruzar una calle, respete las luces del semáforo.
6. Evite que circulen con auriculares, es necesario estar atento a su entorno.
7. Recuerde que un niño debe saber sus datos generales y el de alguno de sus padres en caso de extraviarse.
8. Tenga en cuenta el clima y considere la hidratación del menor.

## **EL TURISTA QUE SE DESPLAZA EN LA VÍA PÚBLICA**

### **Pautas básicas de información y prevención**

#### **32. PAUTAS DE PREVENCIÓN PARA CRUZAR APROPIADAMENTE UNA CALLE**

Es fundamental que tenga en cuenta, especialmente si se traslada con niños en cochecitos o alguna persona con discapacidad motriz, las siguientes recomendaciones:

1. Cruzar las calles por las esquinas o sendas peatonales habilitadas, es allí donde tiene prioridad y todos los derechos en caso de accidente.
2. Si lleva un cochecito con un bebe o silla de ruedas, no invada la calle.
3. En situaciones de escasa luminosidad use algún objeto luminoso para poder ver durante el paso.
4. Ayudar a los niños a cruzar la calle de manera segura, recuerde que usted es el ejemplo.
5. No esperar sobre la calle antes de cruzar.
6. Respetar los semáforos y señales, también están hechas para el peatón.
7. Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.
8. Siempre transitar por zonas peatonales.
9. No cruzar sin mirar para ambos lados.
10. Si hay un puente peatonal, es obligatorio su uso.
11. No cruzar corriendo.
12. No cruzar entre vehículos detenidos.
13. No detenerse en la calzada.

En calles donde haya un semáforo, los peatones podrán cruzar lícitamente:

- Cuando a su frente tengan un semáforo que lo habilite.
- Si sólo existe un semáforo para los vehículos, cuando tengan luz verde los que circulan en su misma dirección.
- Si el semáforo no está a su vista, lo harán cuando en tránsito que circula por la calzada a cruzar esté detenido.
- No cruzar cuando el semáforo de enfrente esté en luz roja o amarilla.
- Las mismas disposiciones se aplican para discapacitados con sillas de ruedas y para rodados impulsados por menores de 10 años que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones y no superen la velocidad de paso.

### 33. SI ES UN PEATÓN Y SE DESPLAZA POR UN ÁREA RURAL:

- En las rutas no hay aceras (veredas), por ello hay que circular por la banquina, lo más lejos posible de la calzada.
- Si va acompañado, ir en fila india.
- Vestir ropa clara o distintivo reflectante para que los conductores lo vean.
- Antes de cruzar la ruta, ver bien a ambos lados y considerar bien la distancia de los vehículos, ya que al circularse a mayor velocidad que en zonas urbanas, pueden acercarse más rápido de lo previsto.

### 34. PEATONES DISTRAÍDOS

Desde hace años entes gubernamentales y ONG's han venido observando un aumento de los accidentes en los que se ven involucrados "*peatones distraídos*". Por ello queremos destacar que se tomen las siguientes pautas de prevención:

- Debemos esperar encima de la vereda el momento correcto que indique el semáforo para comenzar a cruzar y observar atentamente el tráfico, aunque el semáforo nos esté dando paso como peatones.
- Es recomendable interrumpir momentánea y amablemente una conversación al momento de cruzar una calle o avenida, para poder prestar todos nuestros sentidos al servicio de la prevención.
- No deberíamos abrir, leer, y/o contestar mensajes de texto cuando caminando, abordamos un transporte público de pasajeros, ni menos aún, cruzando la calle. Esto provoca un alto grado de distracción y abstracción de la realidad que nos rodea.
- Es recomendable no circular por la vía pública con reproductores de música con auriculares a un volumen que no nos permita percibir lo que está sucediendo a nuestro alrededor. Más allá de una cuestión de seguridad, es también una medida inteligente para preservar la salud del aparato auditivo. Alguien podría alertarnos de alguna situación peligrosa y nosotros no lo escucharíamos.
- Se recomienda bajar totalmente el volumen de la música, al momento preciso de cruzar una avenida altamente transitada. Si bien en general, nos guiamos por la visual que tenemos de las señales de los semáforos para saber cuándo cruzar, nos podría ocurrir que, por ejemplo, se esté acercando al cruce donde estamos circulando una ambulancia u cualquier otro vehículo que solicite el

paso urgente y emita una señal sonora avisando, que nosotros no podamos percibir por la música.

- El uso de celulares, reproductores, etc., disminuye la visual que percibimos del tránsito en general, ya que, al estar nuestra atención centrada en el aparato, lo que hacemos es mover los ojos entre el tránsito y el celular y esto no nos permite concentrarnos en ninguno de los aspectos.

### **35. PAUTAS DE PREVENCIÓN PARA SALIR EN PATINES A LA VÍA PÚBLICA**

Cuando utilice patines o rollers para circular por una calle, debe tener en cuenta las siguientes recomendaciones para poder circular correctamente. Recuerde que se puede topar con automóviles, buses y otros vehículos que circulan a grandes velocidades, por ende tenga en cuenta:

1. Llevar tanto casco como protectores de manos y rodillas para evitar daños en una posible caída.
2. Respetar el espacio dado en las calles para andar.
3. Respetar las señales, semáforos y carriles de la bici senda.
4. Recordar utilizar ropa llamativa para ser visible a todo conductor, peatón o un ciclista.
5. De no ser necesario, evitar llevar consigo elementos de valor.
6. Evitar utilizar auriculares (estos los aíslan de lo que pasa en la calle).
7. No hablar por celular.
8. Siempre mantenerse en línea recta.

### **36. PAUTAS DE PREVENCIÓN AL CIRCULAR POR UNA CALLE O AVENIDA**

Tenga en cuenta que aunque usted esté vacacionando, es probable que la comunidad local esté llena de obligaciones y apremiada por el tiempo. Por ende, tenga en cuenta las siguientes recomendaciones a la hora de caminar por las calles de la ciudad:

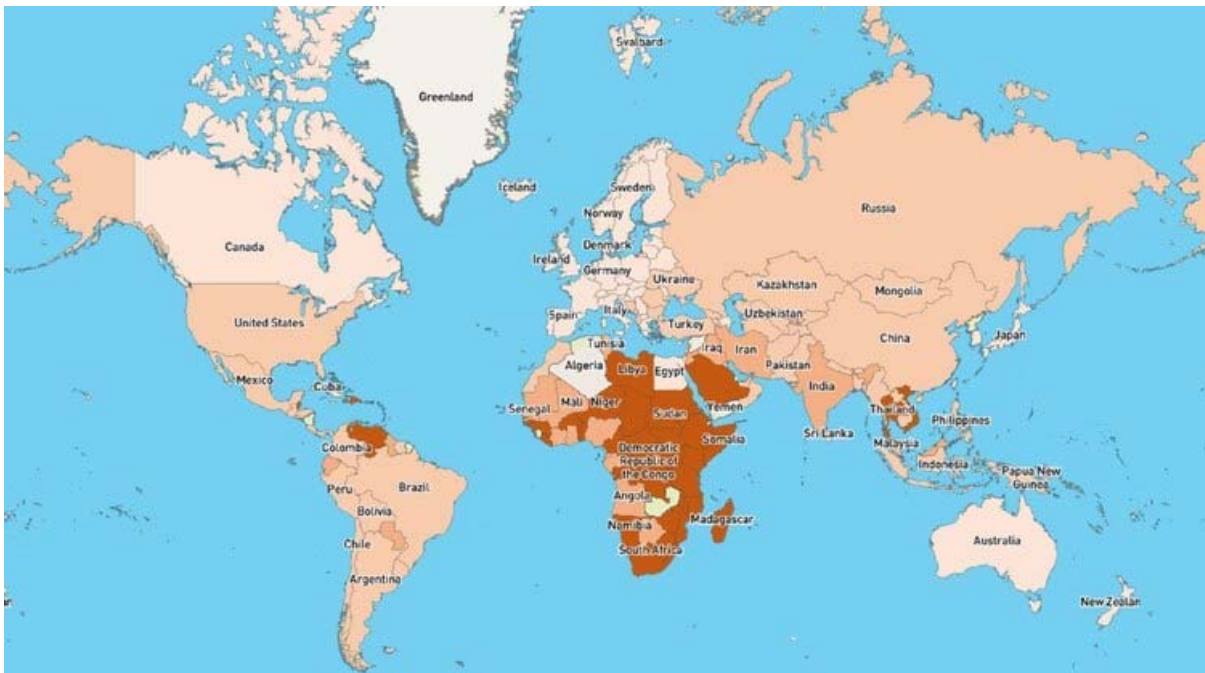
1. Circule por las veredas.
2. Cruce la calle en áreas designadas para peatones.
3. Mire a ambos lados antes de cruzar la calle por la senda peatonal en caso de no existir semáforo.
4. No suba a un vehículo en movimiento.
5. No hable ni mande mensajes con el celular, ya que lo puede distraer y provocar accidentes.

6. Asegúrese de no llevar objetos de valor a la vista.
7. Si alguien le pide la hora mire su reloj. En caso de no tener, es preferible no sacar el teléfono para proporcionarle la información.
8. Es conveniente no exhibir dinero. Es preferible manejarse con pequeñas cantidades distribuidas en diferentes bolsillos.
9. Evite llevar dinero en los bolsillos traseros.
10. Evite transitar cerca del cordón de la vereda.
11. Respete las señales de tránsito.
12. No transite por zonas poco iluminadas.
13. No escuche música mientras camina, esto lo aparta de lo que pasa a su alrededor.
14. No acepte nada de gente que no conoce.
15. Mantenga siempre a vista sus pertenencias. Garantice que sus carteras y mochilas estén bien sujetas a su mano o cuerpo.

## CONCLUSIÓN

### La marca de “País inseguro”

Existe en el mercado turístico un conjunto de países que podemos denominar “Países inseguros” para el desarrollo de la actividad turística. A modo de ejemplo tenemos la organización **International SOS** (compañía líder mundial de seguros de viaje), que cada año publica un completo informe (***Business Resilience Trend Watch***) en el que se encuesta a profesionales responsables de los viajes de negocios de empresas de 214 países, conformando una lista de países de riesgo para los viajeros que vuelca en un mapa — '**The Travel Risk Map**' — que clasifica la seguridad de los países en base a tres criterios diferentes: médico, de seguridad (en una calificación de cinco escalas) y de seguridad vial (según la tasa de mortalidad en accidentes).



La clasificación en seguridad vial, según la tasa de mortalidad

La Argentina es uno de los países con mayor índice de accidentes de tránsito por habitante del mundo. Las políticas de seguridad vial a través de medidas de prevención y control en Estados Unidos y Europa, han permitido reducir el índice de mortandad por accidentes de tránsito, mientras que la Argentina sigue posicionado desgraciadamente en los primeros puestos del ranking mundial de muertes por esta causa.

La temporada estival, las fiestas de fin de año, los fines de semana largos y Semana Santa, conforman cuatro estaciones del año con alto incremento de accidentes en las vías de comunicación.

A modo de síntesis final podemos decir que:

- **La inseguridad vial es una endemia presente en la mayoría de los destinos turísticos de Latinoamérica.**
- **Falta conciencia en la sociedad y también la decisión política de atacar a fondo el problema.**
- **Se necesita una campaña continua de concientización** (se calcula que para que pueda ser realmente efectiva el tiempo mínimo debe ser de 10 años).

Los expertos sostienen que el rol del Estado es una variable clave para desarrollar mejores hábitos al conducir, con mejores condiciones de vías de comunicación, controles más eficientes e implementación de campañas de concientización; los operativos de control en las rutas, los controles de alcoholemia, la verificación técnica vehicular y las campañas de seguridad integradas, conforman una estrategia de alto valor desde la óptica de instituciones públicas y privadas sobre el tema.

## BIBLIOGRAFÍA

- Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 Republica Argentina. 1995
- Seguridad vial "Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial". Instituto de seguridad y educación vial. 2008
- Manual del conductor Gerencia operativa de Educación vial. CABA 2019

## REFERENCIAS

- (1) [http://www.clarin.com/ciudades/Peatones-peligro-distraen-cruzar-calle\\_0\\_1633036901.html](http://www.clarin.com/ciudades/Peatones-peligro-distraen-cruzar-calle_0_1633036901.html)
- (2) [https://www.clarin.com/autos/enfermedades-pueden-afectar-capacidad-manejo-auto\\_0\\_Ra3Bc9Vig.html](https://www.clarin.com/autos/enfermedades-pueden-afectar-capacidad-manejo-auto_0_Ra3Bc9Vig.html)
- (3) <https://parabrisas.perfil.com/noticias/manejo-preventivo/el-calor-y-el-verano-aumentan-la-cantidad-de-accidentes-de-transito.phtml>
- (4) Mario Avilés Morón Los tres principios de planeamiento y operación de seguridad  
[www.forodeseguridad.com/artic/discipl/disc\\_4022.htm](http://www.forodeseguridad.com/artic/discipl/disc_4022.htm)



# MÓDULO 2

## CONSEJOS BÁSICOS SOBRE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En una primera aproximación, se entiende por Accesibilidad a la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización con la máxima autonomía personal.

Una buena accesibilidad es aquella que existe pero que pasa desapercibida para la mayoría de usuarios, excepto evidentemente para las personas con graves inconvenientes en su movilidad y/o con limitaciones sensoriales, visuales y/o auditivas.

Al hablar de accesibilidad nos referimos a la cualidad que tienen, en este caso, un conjunto de espacios para que cualquier persona pueda:

- Llegar a todos los destinos y edificios que desee sin sobreesfuerzos.
- Acceder a los establecimientos en los que se le ofrecen servicios y poder, en caso de emergencia, evacuar en condiciones de seguridad.
- Hacer uso de las instalaciones y servicios que se prestan en dichos establecimientos con comodidad.

Los viajeros con discapacidad no pueden permitirse ser tan despreocupados cuando organizan sus viajes como las personas convencionales. Sencillamente, las empresas de viajes no ofrecen la misma calidad en los servicios de necesidades diversas.

La primera exigencia de la persona con discapacidad es tener la certeza de que va a poder acceder al entorno físico y va a poder utilizarlo de forma *autónoma, segura, y cómoda*. Es así que, el reto al que se enfrentan los viajeros con discapacidad es anticipar sus necesidades al detalle y asegurarse de cubrirlas en todo momento. Las claves son: planificar, comprobar y volver a comprobar. Desgraciadamente, aun cuando esto se hace, las cosas no siempre salen como se planearon. Los viajeros deberían saber cómo protestar y hacer valer sus derechos cuando las cosas salen mal.

*Recuerde que si un espacio no es accesible, no es seguro!*

## PAUTAS DE INFORMACIÓN Y PREVENCIÓN EN LOS VIAJES TURÍSTICOS

### ➤ ¿QUÉ HACER ANTES DE VIAJAR?

*Usted puede utilizar estas preguntas cuando se comunice con la empresa de transporte para planificar y reservar su viaje<sup>1</sup>:*

#### ¿Puedo caminar sólo en distancias cortas?

- ¿Cómo se organizan para conseguir una silla de ruedas en la terminal?
- ¿Puedo tener ayuda de traslado en la terminal?
- ¿Puedo pre-embarcar?
- ¿Hay asientos de cortesía disponible en el área de pre-embarque?
- ¿Dónde estará mi bastón, andador o muletas almacenadas?
- ¿Puedo acceder a ellos durante el viaje?

#### Necesito un poco de ayuda para caminar a mi asiento

- ¿Puede el transportista proporcionar esto?
- ¿Puedo tener un amigo / familiar que me ayude a llegar a mi asiento?
- ¿Necesita el amigo / familiar un pase especial para hacer esto?
- Tengo que llevar mi silla de ruedas / scooter en el viaje. ¿Cómo puedo hacerlo?
- ¿Existen límites de tamaño o peso para mi dispositivo de movilidad?

### ➤ TENGO UNA DISCAPACIDAD FÍSICA Y VIAJARÉ EN AVIÓN O MICRO

#### El uso de la silla de ruedas en la terminal

- ¿Son accesibles los baños en la terminal?
- ¿Es accesible la zona de embarque?
- ¿Son accesibles las tiendas / restaurantes?

#### Embarque

- ¿Puedo pre-embarcar?
- ¿Con cuánta anticipación necesito llegar?

#### El transporte de la silla de ruedas / scooters

- ¿Cuáles son los límites de tamaño y peso?
- ¿Dónde se almacena la silla de ruedas / moto?

<sup>1</sup> Access to travel, (2013), Tips for Travellers with Disabilities, Checklist of questions. <http://www.accessstotravel.gc.ca/58.aspx> (17 de julio de 2013)

- ¿Existe ayuda para montar y desmontar la silla de ruedas / moto?
- ¿Hay que quitar la batería?

### **Los controles de seguridad**

- ¿Hay un área privada para llevar a cabo el control de seguridad?

### **Asientos accesibles a bordo**

- ¿Puedo seleccionar el asiento?
- ¿Hay asientos con más espacio para las piernas?
- ¿Hay apoyabrazos elevables o removibles?
- ¿Hay un amarre o cinturón para mi silla de ruedas en el micro?
- ¿Hay una rampa de acceso o ascensor?
- ¿Pueden proporcionar personal que conozca el método de transferencia?

### **Sanitarios accesibles durante el viaje**

- ¿Puedo recibir ayuda para llegar al baño en el avión?
- ¿Cómo puedo acceder al baño durante las paradas de descanso del micro?

### **Viajes de varias etapas**

- ¿Habrá tiempo suficiente para que yo realice la transferencia a mi conexión?
- ¿Puedo recibir ayuda para llegar a otra puerta o terminal?
- ¿Tendré que recuperar mi equipaje o será transferido a mi destino final?

### **Recuperando equipaje y ayudas de la movilidad**

- ¿Cómo puedo obtener ayuda para recuperar mi equipaje y mi silla?
- ¿Existe ayuda para montar y desmontar mi silla?
- ¿Qué pasa si mi silla se pierde o se daña en tránsito?

### **Transporte terrestre accesible**

- ¿Hay taxis accesibles o micros para ir y volver de la terminal?
- ¿Hay lugares de estacionamiento designados? ¿Dónde están?
- ¿Cómo puedo reservar un taxi de acceso o servicio de micros en la terminal?

## **➤ TENGO UNA DISCAPACIDAD Y VIAJARÉ EN TREN O FERRY**

### **El uso de la silla de ruedas en la terminal**

- ¿Son accesibles los baños en la terminal?
- ¿Es accesible la zona de embarque?
- ¿Son accesibles las tiendas / restaurantes?

### **Embarque**

- ¿Puedo pre-embarcar?
- ¿Con cuánta anticipación necesito llegar?
- ¿Existen límites de tamaño o peso para una silla de ruedas?
- ¿Hay ascensor o plataforma mecánica para abordar el tren?
- Si no, ¿cómo voy a subir?

### **Colocación segura de mi silla de ruedas / scooter**

- ¿Hay un amarre o cinturón para mi silla de ruedas / moto?

### **Aseos accesibles durante el viaje**

- ¿Son accesibles los baños?
- ¿Puedo recibir ayuda para llegar al baño?

### **Transporte terrestre accesible**

- ¿Hay taxis accesibles o micros para ir y volver de la terminal?
- ¿Hay lugares de estacionamiento designados? ¿Dónde están?
- ¿Cómo puedo reservar un taxi accesible o servicio de micros desde la terminal?

### **Tengo una discapacidad visual**

- ¿Hay ayuda en la terminal para guiarme el camino?
- Si no puedo leer los signos, ¿a quién le pido ayuda?
- ¿Quién me puede dar información sobre la disposición a bordo y el uso de los controles de mi asiento?
- ¿Existen tarjetas de información con letras grandes y braille?
- Necesito ayuda para desenvolver los alimentos y bebidas, quien me describe la comida y su ubicación en la bandeja. ¿Puedo obtener este servicio?
- ¿Cómo se me informará cuando llego a mi destino?

### **Viajo con un asistente**

Los asistentes pueden viajar con una persona con discapacidad para ayudarla con sus necesidades personales, tales como comer y beber, la asistencia médica, la higiene personal y proporcionar información a los pasajeros.

- ¿Necesito una prueba de que necesito un asistente?
- ¿Hay que pagar por mi asistente?
- ¿Se espera que mi asistente me ayude a abordar y desembarcar?

### **Viajo con un animal de asistencia**

Sólo a animales de servicio capacitados, certificados y debidamente preparados se les permite viajar en los compartimentos de pasajeros.

- ¿Qué pruebas necesitaré para demostrar que mi animal de servicio está capacitado profesionalmente?
- ¿Habrá suficiente espacio para mi animal de servicio? Su tamaño es: (altura, anchura, longitud en posición de pie).
- Para viajes internacionales - estoy cruzando una frontera internacional. ¿Necesito una prueba de que mi animal ha sido vacunado? ¿Existen restricciones de cuarentena?
- ¿Hay un área alrededor de la terminal para que mi animal pueda hacer sus necesidades? ¿Dónde está?

### **Soy sordo o tengo problemas de audición**

- ¿Puedo estar sentado cerca de una pantalla que muestra los anuncios?
- ¿Puedo recibir cualquier anuncio de viajes por escrito? ¿Va a ser escrito en un lenguaje sencillo?
- ¿Puedo pre-embarcar?

### **Tengo un impedimento del habla**

- ¿Cuál es la mejor manera de comunicarme con el personal? ¿Escribiendo?
- Voy a necesitar usar medicamentos o equipo médico durante el viaje. ¿Necesita pruebas de mi discapacidad, mi medicación o mi equipo médico?
- Mi medicamento debe mantenerse fresco. ¿Dispone de espacio a bordo?
- Voy a necesitar utilizar oxígeno o un concentrador de oxígeno portátil. ¿Puedo usarlo a bordo?
- ¿El agente de transporte proporciona el oxígeno o puedo llevar el propio?

### **Tengo un deterioro cognitivo**

- ¿A quién debo informar?
- ¿Podría tener el "pasajero acompañado" servicio? ¿Hay que pagar por eso?

### **Necesito asientos adicionales para mí**

- ¿Qué pruebas necesita para confirmar que requiero asientos adicionales?
- ¿Puedo seleccionar el asiento?
- ¿Son móviles los apoyabrazos entre los asientos?
- ¿Hay un costo adicional para el asiento adicional?
- ¿Puedo pre-embarcar?

### **Tengo alergia**

- Tengo alergia a alimentos. ¿Puedo pedir una comida especial?
- Soy alérgico a las nueces. ¿Habrá frutos secos a bordo?
- ¿Cómo puede usted ayudarme a viajar con seguridad si los frutos secos se encuentran a bordo?
- Soy alérgico a algunos animales. ¿Habrá animales a bordo?
- ¿Cómo puede usted ayudarme a viajar con seguridad si los animales están a bordo?

### ***Además usted debe tener en cuenta:***

#### **Revisar sus prótesis**

- A usted no se le ocurriría hacer un largo viaje en coche sin hacerle a estas una revisión y asegurarse de que están en buenas condiciones.
- El encaje. Límpielo con un jabón suave no perfumado y una toallita. Deje que se seque al aire o séquelo con un trapo suave. Evite usar alcohol o productos de limpieza comerciales. Si la prótesis lleva una funda de quita y pon, quítesela y compruebe si tiene algún desgarró o se ha despegado por las costuras. Si utiliza un sistema de suspensión de silicona, lávelo y revíselo de la misma forma.
- Suspensión. Examine el Velcro para ver si los bordes están deshilachados o si aprieta lo suficiente. Si tiene pelusa, elimine las partículas extrañas con un cepillo. Si utiliza una correa para asegurar la extremidad, compruebe si muestra signos de desgaste o de haberse deshilachado. Compruebe también que los remaches que la sujetan a la prótesis estén apretados. Examine las lazadas o los aros y busque signos de desgaste, óxido o puntos sueltos.
- Revestimiento. Compruebe si tiene algún desgarró o si se ha despegado en algún punto. Puesto que, según a dónde vaya, el aire salado y los rayos ultravioletas del sol pueden dañar los revestimientos, quizás quiera llevarse una piel protésica.
- Mantenimiento general. Compruebe la holgura de la prótesis de extremidad inferior en la rodilla y el pie. Preste atención a sonidos extraños que podrían indicar que algún componente se ha desgastado o está roto. Si utiliza una prótesis de extremidad superior, compruebe también el cable y el arnés.

#### ***Otras cosas que empacar:***

- Calcetines protésicos extra;

- Funda de encaje extra;
- Cinta aislante y cinta adhesiva de filamento para reparar las correas o las hebillas;
- Crema antibacteriana para las abrasiones que se producen por el uso excesivo;
- Un destornillador con brocas intercambiables;
- Una válvula de succión de repuesto;
- Bolsas de plástico para proteger la prótesis en caso de que la utilice en el agua o en la arena;
- Números de teléfono de protésicos titulados y centros protésicos de la zona a la que vaya de vacaciones.

### **Revise su silla de ruedas**

- Si utiliza su silla de ruedas a menudo, también debería hacerle una revisión de mantenimiento.
- Prepárese para una reparación. Si su silla de ruedas tiene un historial de problemas de mantenimiento, quizás deba llevarse algunas piezas de repuesto. En el peor de los casos, necesitará los servicios de reparación de un experto. Por lo general, podrán arreglársela en una tienda de suministros de material médico, pero si no, puede que lo hagan en una tienda de bicicletas.
- Asegure su silla de ruedas. Si las sillas de ruedas facturadas como equipaje se dañan, el seguro contra terceros de la empresa de transportes suele estar limitado a una cantidad muy pequeña. Las sillas de ruedas incluidas como bienes personales en su seguro del hogar están cubiertas, pero solo en caso de pérdida por robo o incendio. Lo mejor es contratar un seguro comercial contra pérdidas o daños por el valor total de la silla.
- No olvidar el cargador y adaptador de su silla motorizada. Tener en cuenta que sea 110-220 watts para hacer el cambio según país de destino.

### **Certificado de discapacidad de su país**

- Aunque la mayoría de los proveedores de servicios y descuentos que encontrará en su viaje no le pedirán un certificado escrito de discapacidad, puede que algunos sí lo hagan.
- Puede pedir receta al médico, también puede solicitar que añada información sobre su historial médico, sus alergias a los medicamentos e información sobre su tratamiento actual, incluida una lista de medicamentos.
- Anote el número de teléfono de su médico por si le surge alguna urgencia médica o necesita recambios de su medicación.



- Si es insulino dependiente, el certificado debería mencionar que necesita tener jeringas. Esto podría ahorrarle mucho tiempo y problemas si encuentran las jeringas en un control aduanero.

### **Medicamentos**

- Lleve consigo dos cajas de cada medicamento recetado: ponga uno en el equipaje de mano y otro en la maleta que despache. Esto le permitirá disponer de sus medicamentos en caso de que el viaje se prolongue por retrasos inesperados.
- Si es diabético y utiliza insulina, lleve varios viales cerrados y guárdelos en, al menos, dos o tres lugares. Así, siempre tendrá uno extra por si se rompe alguno de los frascos. Quizás desee llevar una bolsa aislante para meter los viales. También necesitará una lata o tarro con tapa o un recipiente (tipo Tupperware) para deshacerse de las jeringas usadas.
- No olvide realizar y llevar consigo varias copias de su certificado de discapacidad. Nunca deje que alguna persona se quede con el original.

### ➤ **TENGO UNA DISCAPACIDAD FÍSICA Y VIAJARÉ EN AVIÓN**

- Antes de volar, lo más recomendable será realizar la reserva con bastante tiempo de antelación, ya que muchas compañías aéreas tienen un cupo especial que puede completarse con facilidad. Si la reserva es realizada como mínimo 7 días antes, el lugar en el vuelo está asegurado.
- Una vez tenga la reserva, lo mejor será preguntarse por los servicios que necesitará al embarcar, aterrizar y durante el vuelo.
- Puede utilizar las sillas de ruedas que proporciona el aeropuerto.
- Cuando reserve su vuelo, diga o pida a su agente de viajes que avise a la persona que realiza las reservas que necesitará ayuda con la silla de ruedas. Para mayor seguridad, dígaselo también a la persona del mostrador donde facture su equipaje y al auxiliar de vuelo antes de llegar a su destino.
- Por razones de seguridad, es conveniente permitir que un empleado del aeropuerto le ayude a ir y venir del avión.
- Tener en cuenta que por ley, deben darle prioridad de ingreso ya sea al avión o al micro. Igualmente, será la última persona en descender, ya que el personal, como azafatas y ayudantes lo acompañarán hasta la salida del aeropuerto o terminal de transporte.

- Puede ahorrarle un largo camino en los grandes aeropuertos, aunque usted esté dispuesto a andar y pueda hacerlo.
- El empleado sabe perfectamente dónde está situada su puerta de embarque, una ventaja importante cuando se tienen que hacer conexiones con rapidez.
- El empleado puede llevarlo directamente a que le inspeccionen con el detector de metales de mano en lugar de pasarle por el arco detector del aeropuerto.
- Si tiene que pasar por la aduana, el empleado le puede situar al principio de la cola.

### **Pasar por el arco detector de metales**

- Si decide pasar por el arco detector de metales, prepárese para hacer saltar la alarma y tener que explicar que lleva una extremidad artificial. Quizás algunos sigan sin entenderle y tenga que mostrar la extremidad. Puede que le ayude decir, antes de pasar por el detector, que su prótesis va a hacer saltar la alarma. Recuerde que todos los aeropuertos han adoptado medidas de seguridad muy estrictas y aumentado los controles desde el 11S. La Agencia para la Seguridad en el Transporte (TSA, por sus siglas en inglés) trata de facilitar el proceso a ambas partes y también está investigando nuevos métodos de detección menos molestos para todos.
- Los agentes necesitan ver o tocar los dispositivos protésicos para examinarlos o probarlos, pero no pedirán a los viajeros que se los quiten. Aunque se puede pedir a los viajeros con dificultades en la movilidad que muevan o se aflojen la ropa, no se les pedirá que se desvistan. Se da la oportunidad a las personas con extremidades artificiales o con implantes metálicos de ser registradas en la cola o en privado.
- Los pasajeros con bombas de insulina deberían advertir a los empleados que no pueden pasar por el arco detector de metales o ser inspeccionados con el detector de mano. Los viajeros que lleven material para diabéticos, como agujas, deberían notificárselo a los trabajadores. Los materiales deben llevar una etiqueta farmacéutica, y las personas que llevan jeringas también deben llevar consigo insulina. Las hojas para medir el azúcar en la sangre están permitidas si el viajero también tiene un medidor de glucosa. También es recomendable que los viajeros diabéticos muestren prescripciones recientes de todo el material diabético que llevan.

### **Asientos reservados**

- Cuando reserve su vuelo, pida un asiento de mampara. Son los asientos situados al principio de la sección, orientados hacia una pared en lugar de

hacia el respaldo de otros asientos. Disponen de mucho más espacio, por lo que es más fácil entrar y salir. La mayoría de las principales aerolíneas reservan dichos asientos a las personas con necesidades diversas y estarán encantadas de asignarle uno, si está disponible. Si los asientos de mampara están ocupados, pida un asiento de pasillo lo más cerca posible de la parte delantera del avión.

- Algunos asientos de pasillo tienen apoyabrazos que se levantan. Esto puede suponer una gran ventaja a la hora de entrar y salir del asiento, especialmente si tiene que hacerlo desde una silla.
- Si no pudo conseguir un asiento de mampara cuando reservó el vuelo, inténtelo de nuevo cuando aborde el avión. Pregunte al auxiliar de vuelo si puede cambiar de lugar a alguien para que usted pueda tener un asiento de mampara. Por lo general, tratarán de hacerlo, sobre todo si la persona que está sentada no es discapacitada.

### **Muletas**

- Hay que guardar las muletas bajo el asiento o en el compartimento superior. Si no es posible, los auxiliares de vuelo las pondrán en otro lugar y usted tendrá que pedir las si necesita ir al baño. Por esta razón, los bastones ingleses o las muletas plegables son mejores para viajar en avión, porque caben bajo el asiento o en el compartimento superior.

### **Sillas de ruedas**

- Si viaja con su propia silla de ruedas, puede utilizarla por el pasillo que lleva al avión pero no puede subirla a bordo. El personal de la aerolínea le transferirá a una silla especial para pasillos y lo llevará a su asiento. Pondrán su silla en el compartimento de equipajes y la tendrán preparada para usted cuando llegue a su destino (a veces guardan una silla de ruedas pequeña en el armario de la cabina). Por el mismo motivo que identifica su equipaje, asegúrese de que su nombre y dirección aparecen en todo el equipo depositado abajo. Si tiene que cambiar de avión, solicite que le devuelvan la silla rápidamente. Puesto que los usuarios de sillas de ruedas son los últimos en abandonar el avión, deje tiempo suficiente para su conexión.

### **Sillas de ruedas motorizadas y scooters**

- Si planea llevar una silla motorizada o un scooter, es mejor usar baterías secas -de gel-. Quite los almohadones del asiento y cualquier pieza que pueda caerse y perderse, y llévelas con usted en el avión.

- Adjunte las instrucciones para desconectar las baterías a la silla motorizada o al scooter, así como cualquier otro desmontaje o preparativo necesario para el transporte. Dichas instrucciones también servirán de ayuda al personal que volverá a ensamblar la unidad cuando llegue a su destino. Si puede, supervise ambos procesos. Si tiene una silla motorizada o un scooter de gran tamaño, asegúrese de comprobar las restricciones en el tamaño de la carga cuando haga su reserva.

### **Baños**

- Trate de usar el baño del aeropuerto antes de abordar el avión. Puede ahorrarse un difícil recorrido al diminuto baño del avión.

### **Perros de Servicio**

- Los perros de Servicio han planteado un reto porque, en muchos casos, los trabajadores de seguridad les tienen miedo, sobre todo cuando se les separa de sus dueños. La solución obvia es que perro y dueño pasen juntos por el control de seguridad. Otra posibilidad es que el dueño ordene al perro que se siente, pase sin él por el detector y, luego, le ordene que le siga. Se está acostumbrando a los empleados a que pregunten a los viajeros que utilizan perros qué método prefieren.
- Debe tener un certificado de buena salud expedido por un veterinario matriculado, generalmente con un tiempo menor a diez días del traslado.
- Debe presentar un certificado de vacuna antirrábica.
- Trate de no alimentar al animal en las horas previas al viaje y sáquelo a pasear previamente al inicio del viaje para hacer ejercicio y sus necesidades, pero nunca lo deje suelto.
- No se olvide del alimento, su equipo de comida.

### **➤ TENGO UNA DISCAPACIDAD FÍSICA Y VIAJARÉ:**

#### **En tren de larga distancia**

- Reservas. Si usted necesita espacio para la silla de ruedas — aunque viaje sin reservar —, debería hacer la reserva con tiempo. Dichos espacios están limitados y la empresa solo las reserva para las personas que las necesitan hasta que se agotan. También puede solicitar con tiempo un asiento cerca de los baños accesibles y en el nivel inferior de los coches de dos pisos, si los hubiere.

- Descuentos. En ciertas ocasiones se ofrece un pasaje gratis o descuentos para los pasajeros con discapacidad. Para obtenerlo es necesario presentar documentación escrita que confirme su discapacidad en el mostrador de boletos y cuando aborde el tren.
- Estaciones. Para determinar la accesibilidad de las estaciones que va a utilizar, consulte con un agente de reservas. Si necesita ayuda en la estación, debería solicitarla cuando haga la reserva. Para obtener más información, póngase en contacto con la oficina de atención al cliente, disponible en las grandes estaciones. Para asegurarse de que recibe la ayuda que necesita, debería llegar a la estación al menos una hora antes de la hora de salida.
- Embarcar y desembarcar del tren. La ayuda que quizás necesite cuando embarque o desembarque del tren dependerá del tipo de tren y de la estación. Los andenes de algunas estaciones son altos y están al mismo nivel de la puerta del tren.
- Servicio de cafetería. Hay un servicio de cafetería disponible para los viajeros con discapacidad. Puede pedir del menú y que le sirvan la comida en su asiento o, si prefiere desplazarse, podrá dirigirse al coche bar.

### **En micro de larga distancia**

- Antes de viajar. Para que la empresa pueda organizar la ayuda que usted necesita, debería comunicarse por teléfono. Además, visite las página web.
- Auxiliares de cuidados personales. En algunos países, si necesita que viaje con usted un auxiliar de cuidados personales puede que se permita a dicha persona viajar sin cargo adicional.
- Asientos reservados. Los asientos situados en la parte delantera de ambos lados del micro deberán estar designados como asientos reservados para las personas con discapacidad. También usted puede sentarse lo más cerca posible de la parte delantera y cambiarse a medida que se vayan quedando libres los asientos.
- Muletas, andadores y sillas de ruedas. Están permitidos en el interior del micro, siempre y cuando puedan guardarse en el compartimento superior. Las sillas de ruedas han de ser facturadas y guardadas en el compartimento de equipaje. Si viaja con una silla motorizada, asegúrese de informarse primero sobre tamaños, peso y otras restricciones.
- Si usted viaja con un animal de servicio, el animal puede acompañarlo. Debe ir en el autobús ocupando parte de su espacio y no puede sentarse o estar de pie en el pasillo, ni ocupar un asiento. Pruebe que su animal de servicio ha sido entrenado por una institución calificada con los documentos correspondientes.

### En crucero

- Accesibilidad. Algunos barcos de crucero son completamente accesibles a los pasajeros con sillas de ruedas. Tienen camarotes accesibles y espaciosos con baños que cuentan con barras de agarre, duchas adaptadas, asientos de ducha plegables, alcachofas de ducha y un amplio espacio para girar la silla de ruedas. Tienen ascensores y rampas para moverse por el barco. Otros barcos de crucero tienen algunas habitaciones accesibles pero otras áreas del barco no lo son. Algunos barcos no son accesibles en ninguna zona.
- Lo mejor cuando se organiza un viaje en crucero, es contratar a una de las muchas agencias de viaje especializadas en personas con discapacidad. Si usted es una persona prudente, preferirá consultar con su agente de viajes o con la línea del crucero para establecer la disponibilidad de todas sus necesidades de accesibilidad.
- Debe informarse sobre las áreas públicas y cuáles de ellas no son accesibles a sillas de ruedas.
- Si tiene alguna condición auditiva debe investigar el sistema del barco para sustituir el toque en las puertas, el timbre del teléfono y las alarmas de emergencia. También si la televisión en cabina cuenta con subtítulos, y si podrá disfrutar de los espectáculos a bordo a través de algún kit auditivo.
- Si tiene alguna condición visual, investigue la política de la empresa para transportar animales de servicio. Es importante saber si los botones de los elevadores, las puertas de las cabinas, menú e itinerarios se ofrecen en sistema Braille.
- Es importante evaluar las excursiones terrestres y las limitaciones que aplican. En algunos casos no se provee accesibilidad para personas en silla de ruedas y en los barcos se lo comunicarán. Sin embargo, si reserva excursiones independientes, no olvide preguntar lo anterior.

*La siguiente lista de consultas puede serle útil:*

- ¿Qué anchura tiene la puerta de acceso al camarote y baño?
- ¿Tienen umbrales las puertas que dan a las cubiertas exteriores?
- ¿Son accesibles todos los pisos del barco en los que se ofrecen actividades y servicios?
- ¿Hay algún borde en el acceso al baño? En tal caso, ¿proporcionan rampas portátiles?
- ¿Hay barras de agarre instaladas cerca del inodoro y en el interior de la ducha?
- ¿Puede el camarero proporcionarle asientos de ducha?
- ¿Pueden cubrir sus necesidades dietéticas especiales?

- ¿Los baños situados fuera del camarote son accesibles a las sillas de ruedas?
- ¿El nivel del teléfono del camarote es accesible?
- ¿Puede el camarero proporcionarle un control remoto para la TV?
- ¿Debería viajar con una silla plegable para tener más accesibilidad y maniobrar mejor?
- ¿Puede abordar un scooter eléctrico en el barco? En tal caso, ¿cuáles son los requisitos eléctricos?
- ¿Qué tan accesible son los puertos que planea visitar?
- ¿El barco fondea o atraca en los puertos que visita? Si necesita desembarcar en otra embarcación en lugar de hacerlo en un muelle ¿podría hacerlo fácilmente?
- ¿Hay furgonetas con elevadores para sillas de ruedas o automotores disponibles en cada una de las escalas?

### **Ya en el destino**

Viajar con o siendo personas con discapacidades o restricciones es algo totalmente posible siempre que los servicios de asistencia sean contratados con antelación, de manera que la experiencia en un destino esté minuciosamente preparada para evitar situaciones desagradables.

Partiendo desde la base del alojamiento en un destino, algunos disponen de excursiones adaptadas para personas discapacitadas o transfers especializados desde el aeropuerto.

- Uno de los grandes inconvenientes suele ser el viajar en taxi. Muchos taxistas rechazan transportar a una persona con discapacidad al verlo de lejos por el hecho de cobrar lo mismo después de haber cargado todo el equipaje especial y asistir al turista en su vehículo.
- Una opción recomendable consiste en pedir a la recepción del alojamiento que contacte agencias de confianza. Si el taxista es agradable y servicial, podemos contratarlo para el resto de días en el destino.

### **Si alquila auto**

- Durante temporadas altas, usualmente en verano o durante las fiestas, asegúrese de reservar su auto con suficiente antelación. Algunas de las compañías de alquiler de auto más grandes proveen autos controlados manualmente, si se les avisa con un mínimo de 24 horas de anticipación.

- Puede alquilar, camionetas (vans) accesibles. Asegúrese de alquilar un vehículo lo suficientemente grande como para transportar sillas de ruedas, caminadores, muletas, o cualquier otro elemento que no cabría en un auto compacto.
- Si es usuario de sillas de ruedas, generalmente estará más cómodo alquilando autos de dos puertas, los cuales les darán más espacio para moverse entre la silla y el asiento del auto. También, siempre puede correr el asiento hacia atrás para que les dé más espacio para las piernas, pero en los de cuatro puertas están limitados por el marco de la puerta.
- Los conductores con discapacidades deben siempre tratar de llevar teléfonos celulares, aún en un auto alquilado. Si tiene un pinchazo, falla mecánica, u otra emergencia, puede contactar al servicio mecánico o a la policía caminera.
- Lleve un cartel de identificación de persona con discapacidad para estacionamiento y cuélguelo en el interior del parabrisas; así eliminará multas por estacionamiento en lugares no permitidos. Si no quiere llevar el suyo, una copia será suficiente.
- Los conductores con discapacidad auditiva deben tener a la vista en la luneta su sticker de discapacidad en sus autos o los alquilados. Esto no lo ayudará con el estacionamiento reservado.



## ELEMENTOS QUE FACILITAN LA ACCESIBILIDAD SEGÚN CADA TIPO DE DISCAPACIDAD EN LAS TERMINALES Y TRANSPORTES TURÍSTICOS<sup>2</sup>

### ➤ EN LAS TERMINALES DE TRANSPORTE

#### 1. Personas sordas e hipoacúsicas:

- Señales visuales y vibratorias.
- Carteles señalizadores sencillos.
- Teléfono (consiste en un equipo que transmite los mensajes en forma escrita).
- Simultaneidad entre los avisos transmitidos oralmente por parlantes y aquellos que aparecen en los carteles indicadores electrónicos; al comunicar horarios, cambio de plataformas, retraso de llegadas, nombre de compañías.
- Personal que utilice lengua de señas en especial en terminales internacionales.
- Paredes que no reflejen el sonido, es decir que estén acondicionadas acústicamente.
- Ausencia de ruidos fuertes y molestos.
- Señales luminosas para indicar entrada o salida de vehículos en los estacionamientos.
- Aberturas amplias en las pantallas que están encima de los mostradores, con micrófonos.
- Señales visuales en los ascensores que anuncien el número de piso.
- Para aquellos que utilizan la lectura labial como medio de comprensión de los mensajes, es importante que el emisor se encuentre en un lugar luminoso y que esté desprovisto de barba o bigote, para evitar confusiones en la lectura. Éste debe utilizar oraciones cortas y simples, evitando diminutivos y muletillas.

#### 2. Personas ciegas y con déficit visual:

- Señales sonoras y mensajes hablados.
- Carteles indicadores en braille.
- Carteles con colores contrastantes y con el tamaño adecuado.
- Iluminación suficiente.
- Lugares acondicionados acústicamente.
- Ausencia de obstáculos en los lugares de tránsito.
- Pasamanos en escaleras.

---

<sup>2</sup> Monsalvo, M., Accesibilidad en transportes turísticos y terminales, Tesis (Licenciatura en Turismo)- Universidad Nacional de La Plata. Departamento de Turismo

- Aviso de desniveles, escaleras u otros mediante cambios en la textura del suelo.
- Evitar grandes espejos y de paneles de vidrio que pueden desorientar a la persona con déficit visual.
- Señales sonoras para indicar entrada o salida de vehículos en los estacionamientos.
- Simultaneidad entre los avisos que aparecen en los carteles indicadores electrónicos y los transmitidos oralmente por parlantes; al comunicar horarios, cambio de plataformas, retraso de llegadas, nombre de compañías.
- Señales auditivas en los ascensores e indicaciones en colores contrastantes y en braille o relieve.
- Debe permitirse la permanencia del perro guía.
- Personal que ayude y acompañe a la persona al lugar adecuado de espera de su transporte.
- Menú en braille y otro con colores contrastantes en bares y restaurantes del establecimiento.

### **3. Personas con problemas motores que utilizan sillas de ruedas:**

- Símbolo internacional de accesibilidad.
- Estacionamiento reservado para personas con discapacidad que utilizan sillas de ruedas.
- Los pisos y revestimientos deben tener una textura adecuada, sin roturas ni irregularidades.
- Si existen alfombras, éstas no tienen que dificultar la marcha.
- Ancho de las puertas o luz útil que permita el paso de una silla de ruedas.
- Hojas de las puertas livianas y con herrajes bajos.
- Ascensores, rampas, elevadores u otros como alternativos de escaleras.
- Rampas con pendientes adecuadas y provistas de barandas o pasamanos.
- Espacios de descanso si la rampa tiene una longitud considerable.
- Ascensores que permitan el ingreso de una silla de ruedas, con botonera baja y horizontal.
- Mostradores bajos y con espacio para las piernas.
- Baños con: lavabos sin pie, espejos inclinados, altura conveniente del inodoro y demás artefactos, herrajes de las puertas (éstas deben abrir hacia afuera), barras para pasar de la silla de ruedas al inodoro.
- Ancho de pasillos adecuado que permita giros con la silla.
- Superficies que no obstaculicen el giro de la silla de ruedas.
- Teléfonos públicos adaptados.

#### **4. Personas con problemas motores que no utilizan silla de ruedas:**

- Pisos no resbaladizos ni muy encerados, sin irregularidades ni aberturas.
- Alfombras que permitan la marcha.
- Puertas livianas con picaportes sencillos para personas que tengan dificultades en sus miembros superiores, o puertas de apertura y cierre electrónicos.
- Escaleras con descanso cada cierta cantidad de escalones (éstos sin narices salientes), con pasamanos y hechas con materiales antideslizantes.
- Teléfonos públicos adaptados con agarraderas.
- Ascensores de apertura mecánica.
- Lugares de descanso en espacios o corredores amplios (por ejemplo en estacionamientos) para personas obesas, que usan bastones o trípodes o para ancianos.
- Baños con barras de apoyo, con al menos un retrete amplio, con canillas fáciles de abrir y cerrar (automáticas por ejemplo).
- Butacas amplias en las salas de espera.

#### **5. Personas con discapacidad intelectual:**

- Carteles claros, con mensajes sencillos y palabras cortas, escritos en imprenta mayúscula.
- Pictogramas y planos semi pictóricos.
- Lugares de descanso en espacios o corredores amplios (por ejemplo en estacionamientos).

### **➤ EN LOS TRANSPORTES: Transporte automotor (ómnibus)**

#### **1. Personas sordas e hipoacúsicas:**

- Indicaciones sobre medidas a tomar en caso de emergencia en forma escrita o a través de imágenes (mediante un video o carteles con gráficos).
- Personal de la empresa que comunique a bordo alguna cuestión surgida en el momento u otras indicaciones, procurando realizar oraciones cortas y sencillas.

#### **2. Personas ciegas y con déficit visual:**

- Indicación por parte del personal de la empresa respecto al lugar donde debe sentarse la persona, y sobre la ubicación de los distintos espacios del ómnibus (baño, cabina del conductor, etc.).
- Pasamanos en escalones.
- Carteles en braille y en letras con colores contrastantes.
- Permiso de transportar un perro guía.

- Explicaciones sobre recaudos a tomar en caso de emergencia mediante mensajes hablados (puede ser en video de presentación de la empresa o bien si hay una azafata a bordo).

### **3. Personas con problemas motores que utilizan sillas de ruedas:**

- Rampa u otro sistema que permita el acceso al ómnibus.
- Espacio destinado a la silla de ruedas con su correspondiente sujeción o asiento preferencial, en la parte inferior si el coche es de piso doble.

### **4. Personas con problemas motores que no utilizan sillas de ruedas:**

- Pasamanos en escalones.
- Agarraderas.
- Apoyabrazos rebatibles.
- Butacas amplias.
- Espacio para colocar cochecitos, trípodes, bastones, muletas, u otras ayudas técnicas.
- Escalones y puertas anchas o espaciosas.

### **5. Personas con discapacidad intelectual:**

- Carteles claros, con mensajes sencillos y palabras cortas, escritos en imprenta mayúscula.
- Pictogramas y planos semi pictóricos.
- Explicaciones sobre recaudos a tomar en caso de emergencia mediante mensajes hablados claros (puede ser en video de presentación de la empresa o bien si hay una azafata a bordo).

## **➤ EN LOS TRANSPORTES: Transporte ferroviario**

### **1. Personas sordas e hipoacúsicas:**

- Indicaciones sobre medidas a tomar en caso de emergencia en forma escrita o a través de gráficos.
- Personal de la empresa que comunique a bordo alguna cuestión surgida en el momento u otras indicaciones, procurando realizar oraciones cortas y sencillas.

### **2. Personas ciegas y con déficit visual:**

*Varias cuestiones se repiten para el caso de transporte ferroviario y de ómnibus:*

- Indicación por parte del personal de la empresa respecto al lugar donde debe sentarse la persona, y sobre la ubicación de los distintos espacios del tren (baño, dimensiones de los vagones, camarotes si los hay, espacios comunes, etc.).
- Explicaciones sobre recaudos a tomar en caso de emergencia mediante mensajes hablados (puede ser en video o cassette de presentación de la empresa o bien si hay una azafata a bordo).
- Pasamanos.
- Carteles en braille y en letras con colores contrastantes.
- Permiso de transportar un perro guía.

### **3. Personas con problemas motores que utilizan sillas de ruedas:**

- Rampa u otro sistema que permita el ascenso al tren.
- Espacio destinado a la silla de ruedas con su correspondiente sujeción o asiento preferencial.

### **4. Personas con problemas motores que no utilizan sillas de ruedas:**

- Pasamanos en escalones.
- Agarraderas.
- Butacas amplias.
- Espacio para colocar cochecitos, trípodes, bastones, muletas, u otras ayudas técnicas.
- Puertas anchas o espaciosas.

### **5. Personas con discapacidad intelectual:**

- Carteles claros, con mensajes sencillos y palabras cortas, escritos en imprenta mayúscula.
- Pictogramas y planos semi pictóricos.
- Explicaciones sobre recaudos a tomar en caso de emergencia mediante mensajes hablados claros (puede ser en video o cassette de presentación de la empresa o bien si hay una azafata a bordo).

## **➤ EN LOS TRANSPORTES: Transporte marítimo y fluvial**

### **1. Personas sordas e hipoacúsicas:**

- Indicaciones sobre medidas a tomar en caso de emergencia en forma escrita (con folletería en las butacas) o a través de imágenes (videos subtítulos de presentación de la empresa).

- Personal de la tripulación capacitado para emitir mensajes claros a aquellos que utilizan lectura labial como medio de entendimiento; y para utilizar lengua de señas, expresiones universales mínimas (ya que el lengua de señas varía según cada región y país).

## **2. Personas ciegas y con déficit visual:**

- Barandas seguras en todo el perímetro de la nave.
- Cambio de textura en el piso que avisen zonas de peligro o cambios (escaleras, piscina, etc.).
- Carteles en braille.
- Simultaneidad entre los avisos que aparecen en carteles y los transmitidos oralmente por parlantes; al comunicar horarios de actividades, de llegadas, etc.
- Indicaciones sobre medidas a tomar en caso de emergencia escritas en braille o a través de video de presentación de la empresa que utilice obviamente un interlocutor además de las imágenes. Todas las explicaciones en dos idiomas al menos si se trata de cruceros internacionales.

## **3. Personas con problemas motores que utilizan sillas de ruedas:**

- Barandas seguras en todo el perímetro de la nave.
- Sistemas de sujeción en lugares diversos.
- Rampas y puentes de acceso desde el muelle hasta la nave.
- Ancho de las puertas o luz útil que permita el paso de una silla de ruedas.
- Baños accesibles.
- Pisos y revestimientos con textura adecuada, sin roturas ni irregularidades.
- Ascensores, rampas, elevadores u otros como alternativos de escaleras.
- Rampas con pendientes adecuadas y provistas de barandas o pasamanos.
- Mostradores bajos.
- Superficies que no obstaculicen el giro de la silla de ruedas.

## **4. Personas con problemas motores que no utilizan sillas de ruedas:**

- Pisos no resbaladizos ni encerados, sin irregularidades ni aberturas.
- Alfombras que permitan la marcha.
- Escaleras sin narices salientes y con barandas, evitando aquellas de diseño tipo caracol.
- Baños con barras de apoyo, con al menos un retrete amplio, con canillas fáciles de abrir y cerrar (automáticas por ejemplo).

## **5. Personas con discapacidad intelectual:**

- Explicaciones sobre recaudos a tomar en caso de emergencia mediante mensajes hablados claros.
- Carteles claros, con mensajes sencillos y palabras cortas, escritos en imprenta mayúscula.
- Pictogramas y planos semi pictóricos.

### ➤ **EN LOS TRANSPORTES: Transporte aéreo**

#### **1. Personas sordas e hipoacúsicas:**

- Indicaciones sobre medidas a tomar en caso de emergencia en forma escrita (con folletería en las butacas) o a través de imágenes (videos de presentación de la empresa). Todas las explicaciones en dos idiomas al menos.
- Personal de la tripulación (azafatas o comisarios de abordaje) capacitado para emitir mensajes claros a aquellos que utilizan lectura labial como medio de entendimiento; y para utilizar lengua de señas, mínimamente expresiones universales (ya que el lenguaje de señas varía según cada región y país).
- Señales visuales que demuestren el momento de despegue y aterrizaje, como así también zonas de turbulencia y momentos de ajuste de cinturones.

#### **2. Personas ciegas y con déficit visual:**

- Indicaciones sobre medidas a tomar en caso de emergencia escritas en braille (con folletería en las butacas) o a través de video de presentación de la empresa que utilice obviamente un interlocutor además de las imágenes. Todas las explicaciones en dos idiomas al menos.
- Indicación por parte del personal de la empresa (tripulación de abordaje) respecto al lugar donde debe sentarse la persona, y sobre la ubicación de los distintos espacios del avión (baño, cabina del piloto, ubicación de las clases).
- Permiso para transportar perro guía.

#### **3. Personas con problemas motores que utilizan sillas de ruedas:**

- Espacio adecuado de la manga o túnel que comunica el aeropuerto con el avión.
- Ubicación preferencial de la persona en silla de ruedas.
- Provisión de una silla de ruedas por parte de la aerolínea para uso en los pasillos del avión (ésta será más angosta).
- Ancho de las puertas o luz útil que permita el paso de una silla de ruedas.
- Baños con agarraderas.

**4. Personas con problemas motores que no utilizan sillas de ruedas:**

- Agarraderas en los pasillos y barras de apoyo en los baños.
- Butacas amplias.
- Espacio para colocar cochecitos, trípodes, bastones, muletas, u otras ayudas técnicas.
- Puertas anchas o espaciosas.
- Pisos no resbaladizos y alfombras que permitan la marcha.

**5. Personas con discapacidad intelectual:**

- Explicaciones sobre recaudos a tomar en caso de emergencia mediante mensajes hablados claros (puede ser en video o cassette de presentación de la empresa y reiterados por la azafata o comisario de abordó).
- Carteles claros, con mensajes sencillos y palabras cortas, escritos en imprenta mayúscula.



## BIBLIOGRAFÍA

- Access to travel, (2013), Tips for Travellers with Disabilities, Checklist of questions. <http://www.accesstotravel.gc.ca/58.aspx> (17 de julio de 2013)
- Fernández A., Capel G., y Méndez M. (2015) "Accesibilidad, salud, seguridad & turismo para personas con discapacidad". Publicación técnica digital. Editor Universidad Nacional de Quilmes.
- Monsalvo, M., Accesibilidad en transportes turísticos y terminales, Tesis (Licenciatura en Turismo)- Universidad Nacional de La Plata. Departamento de Turismo



# MÓDULO 3

## EL TRANSPORTE TURÍSTICO EN ÉPOCAS DE COVID-19

¿Qué es el COVID-19?. El COVID-19 es la enfermedad infecciosa causada por el coronavirus que se ha descubierto más recientemente. Tanto el nuevo virus como la enfermedad eran desconocidos antes de que estallara el brote en Wuhan (China) en diciembre de 2019.

En el mundo actual, tan convulsionado, si bien no tenemos bien claro aún cómo será todo, incluso el turismo, cuando el COVID-19 haya pasado, hay algo cierto: muchas cosas van a cambiar. Hasta no hace mucho, observábamos como las distancias se seguían acortando y cada vez se viajaba más y más lejos por motivos de ocio. Hoy el futuro es incierto, pero es claro que de ahora en adelante no podrá pasarse por alto que la seguridad y la salud, son dos de las pautas estadísticamente preponderantes de valoración del hombre durante el tiempo libre destinado al turismo y la recreación, debido a que ambas son sinónimo de calidad.

En efecto, estas temáticas son de suma importancia, ya que ante la feroz competitividad que ya existía y que retornará de manera potenciada en algunos meses en todos los campos de la actividad turística, la diferencia entre destinos y prestadores de servicios fue, es y será la calidad, variable que sin dudas influirá en la elección de un destino por sobre otro.

Habiendo ya logrado un desarrollo general sobre los aspectos conceptuales de este indicador de la Seguridad Turística, así como de las pautas básicas de información y prevención que se deben tomar en cuenta durante el tiempo libre destinado al turismo y la recreación, en este segundo módulo, y en continuidad con lo desarrollado en el Módulo 1, se hará foco en la Seguridad Vial y en el Transporte — aéreo y terrestre (privado y público) — en el turismo, durante el paso del COVID-19.

De esta manera, y compartiendo proyectos y experiencias exitosas de empresas, instituciones y/u organismos nacionales e internacionales relacionadas a la temática, se buscará brindar herramientas para que quienes estén relacionados con el turismo, estén capacitados para desenvolverse de forma adecuada en referencia a este tema. Por consiguiente, se intentará conseguir una jerarquización de la actividad para el momento en que la re-activación turística comience.

## ANALOGÍA ENTRE EL 11-S Y EL COVID-19

A partir de sucesos que cambian la mirada del mundo en referencia a la actividad turística — como lo hará el COVID-19 —, resulta interesante analizar un caso emblemático de estudio: el atentado del 11 de septiembre de 2001 que tuvo como epicentro a las Torres Gemelas en la Ciudad de Nueva York.

Antes del acto terrorista del 11 de septiembre existía una visión de la seguridad en el turismo que se podría resumir en 10 puntos:

- 1- La seguridad era entendida como temas que se orientaban a hechos delictivos, accidentes y siniestros como incendios.
- 2- El personal relacionado a la seguridad en establecimientos relacionados a la actividad turística no debían percibirse, siendo lo que se puede denominar “personal invisible”.
- 3- No se realizaban suficientes acciones de prevención — como simulacros de evacuación contra incendios — porque las mismas afectaban a la empresa en su imagen. A las acciones relacionadas a la seguridad había que esconderlas.
- 4- Se negaban las inversiones en tecnología para la seguridad por sus altos costos.
- 5- No se controlaba en forma abierta la circulación de personas, mercaderías y vehículos en establecimientos, terminales de transporte y vehículos de turismo.
- 6- El tránsito por terminales de transporte aéreo y el viaje en vuelos de cabotaje no estaban controlados, siendo natural viajar con el pasaje de un tercero, ya que nadie verificaba la identidad del pasajero.
- 7- No se incluía la seguridad como una variable en las estrategias de comunicación comercial.
- 8- La seguridad era un elemento de valor complementario en la elección de una empresa o destino.
- 9- No se hablaba de seguridad ni en el sector empresario ni en el sector público relacionado a la actividad.
- 10- No se tomaban medidas de seguridad en forma masiva sino que eran puntuales de acuerdo a la realidad de cada destino y cada empresa.

Después de este atentado, en el caso de un destino como Nueva York, se generó en forma inmediata un proceso de inseguridad pública y sus consecuencias generaron a su vez inseguridad social con un alcance que no pudo ser definido con claridad por la trascendencia mundial del atentado. Ante hechos como este, la demanda turística internacional, ya sea en forma consciente o inconsciente, cambió de rumbo

empujada por el miedo y "por las dudas" y así se produjeron cancelaciones en forma automática y por largo tiempo, desistiendo de viajar a este destino. Es importante recalcar que la inseguridad siempre tiene costos de tipo moral, económico y psicológico.

A partir de lo que podemos denominar "Efecto 11-S" se puede plantear que la serie de 10 puntos antes mencionados se han modificado en la valoración de esta variable en la actividad turística:

- 1- La seguridad contribuye hoy a posicionar la imagen de un destino o establecimiento turístico.
- 2- La demanda busca percibir presencialmente la seguridad (ese "personal invisible" hoy debe ser visible).
- 3- La seguridad es un valor agregado en el proceso competitivo de una empresa turística.
- 4- Se ve como necesario capacitar al personal sobre pautas preventivas de seguridad (por ejemplo, en un hotel, qué hacer ante la llegada de un paquete no identificado).
- 5- Se considera la incorporación de la tecnología informática destinada a la seguridad.
- 6- Se detecta el control más estricto de las personas, principalmente en el caso del transporte aéreo.
- 7- La seguridad se utiliza como herramienta comunicacional al posicionar la oferta de una empresa o destino turístico.
- 8- Se habla de seguridad en el sector turístico, aunque se desconocen los puntos que integran un sistema de seguridad turística.
- 9- La seguridad es una variable de competitividad
- 10- No es posible proteger todo, todo el tiempo y contra todo.

La pandemia de Covid-19 ha generado un impacto mayor a nivel mundial que aquel atentado en el año 2001 por su alcance global. A modo de ejemplo, según la Asociación de Hoteles y Alojamientos (AHLA), el impacto económico hasta el momento es nueve veces superior a la crisis desatada en los atentados del 11 de septiembre de 2001.

Desde la óptica del turista podemos distinguir ante la inseguridad por miedo, que puede ir desde un temor intenso que le produce angustia (definido como un estado de ansiedad con temor) hasta el pánico (que impide el razonamiento, paraliza, genera sensaciones de malestar, produce daños psíquicos y afecta posteriormente

el tiempo de vida de las personas). Un hecho semejante, como aquel y como el del Coronavirus, genera pánico en aquella persona que participa del mismo y angustia en todos aquellos que están involucrados en forma directa con los actores involuntarios del hecho.

A su vez, produce temor en aquellos que no están involucrados en el hecho directamente pero que han estado en el lugar, que tienen amigos, familiares o conocidos que hayan sufrido, generándose un rechazo inconsciente al futuro viaje en la mayoría de los turistas. La sociedad en forma global en este caso ha percibido una sensación colectiva de extrema vulnerabilidad y, en consecuencia, el turista en general ha cambiado y por más que quiera no puede volver a ser el que era.

A partir de lo que podemos denominar “Efecto Covid-19” se puede plantear que la serie de 10 puntos antes mencionados se amplían en la valoración de esta variable en la actividad turística:

- 1- La seguridad, salud y sostenibilidad son ejes de la valorización de un destino turístico.
- 2- La demanda busca percibir en forma objetiva y subjetiva la seguridad durante todo el desarrollo de un viaje.
- 3- La seguridad, que siempre existió en los viajes, es hoy interpretada no como una necesidad, sino como un valor agregado en el proceso competitivo de un destino y una empresa turística.
- 4- Se interpreta que la seguridad es una variable de rentabilidad empresarial.
- 5- La seguridad se utiliza como una herramienta comunicacional de primer orden al posicionar la oferta de una empresa, establecimiento o destino turístico. Hoy contribuye a posicionar su marca e imagen.
- 6- Se ve como necesario capacitar permanentemente a los recursos humanos involucrados en la actividad turística sobre pautas preventivas de seguridad en general y de los temas específicos relacionados a la bioseguridad.
- 7- Es fundamental la incorporación de las tecnologías de la información y la comunicación destinada a la gestión de la seguridad.
- 8- Se gestiona un control más estricto de las personas en el sistema turístico, principalmente en el caso del transporte aéreo.
- 9- Hay un mayor conocimiento de las variables que integran un sistema de seguridad turística.
- 10- Está claro que no es posible proteger todo, todo el tiempo y contra todo.

¿Por qué traer este caso a colación? Porque pone en primera plana la importancia que tiene la Seguridad a nivel global. Tras este acontecimiento llevado a cabo en un medio de transporte, como se pudo observar, hubo cambios muy profundos en la actividad turística en general y en la industria aeronáutica en particular. Literalmente, hubo un antes y un después del 11 de septiembre de 2001 y, seguramente, sucederá algo similar pero a mayor escala tras el COVID-19. ¿Hay alguna duda? Sucesos como estos cambian la historia, ya que al superarlos no todo vuelve a ser como antes, nos guste o no.

Usualmente, en materia de Seguridad — y más aún en el transporte en general —, se suele aprender de los hechos de inseguridad y se producen cambios que mejoran la prestación de los servicios en pos de minimizar las posibilidades de que tales hechos vuelvan a suceder.

Aún no se sabe las consecuencias finales de lo que hoy nos toca vivir, pero tras el atentado del 11 de septiembre del 2001 se comprendió que la Seguridad en general y la seguridad vial y en el transporte en particular, son variables que siempre deben ser tenidas en cuenta. Además, confirmó el hecho de considerarla como una variable competitiva y comparativa de un destino. Hoy en día, algo de calidad es algo seguro. Si no se brinda seguridad, es imposible garantizar la calidad, ya sea de un lugar, producto o servicio ofrecido.

A continuación, se intentarán plantear algunas pautas básicas de información y prevención acerca del impacto del Covid-19 en el sistema de transporte a fin de evitar o minimizar el riesgo de contagio de la enfermedad. Debemos dejar en claro que el desarrollo de la pandemia es dinámico y que algunas pautas en el tiempo se pueden desactualizar y se presentan nuevas herramientas de gestión más efectivas.



## PAUTAS BÁSICAS DE INFORMACIÓN Y PREVENCIÓN EN EL TRANSPORTE EN ÉPOCAS DE COVID-19

En el primer módulo, se han planteado diversas pautas básicas en referencia a la Seguridad Vial y en el Transporte en general. A continuación, se desarrollarán algunas otras pero relacionando este tema con el Covid-19. Sin embargo, cabe aclarar que en este módulo se hará foco en el transporte aéreo y terrestre. De todas maneras, los temas a considerar para ellos son completamente trasladables a los medios de transporte acuático. Es decir, las pautas que aplican a los ómnibus urbanos, también lo hacen perfectamente a las lanchas colectivas, o las de los taxis terrestres a las lanchas taxi, por ejemplo.

Ahora bien, más que sabido es que aún no se puede viajar por placer y que hasta que esta situación acabe, la mejor forma de evitar contagiarse y contagiar (en caso de ser asintomático) es quedarse en casa y no salir — salvo por cuestiones de necesidad, como ir a la farmacia o al mercado por provisiones —. Sin embargo, en el caso de tener la necesidad de viajar en transporte público o de trasladarse en su vehículo particular, las siguientes pautas serán de suma utilidad. Inclusive, servirán para cuando la actividad turística comience a restablecerse y los viajes vuelvan poco a poco a ser tan comunes como antes.

### ➤ PAUTAS AL VIAJAR EN SU VEHÍCULO PARTICULAR

Al evitar el transporte público y viajar en su vehículo particular, tanto ahora como una vez que la pandemia del Coronavirus pase, es y será importante mantener las buenas prácticas de seguridad e higiene para prevenir cualquier otro tipo de enfermedad y disfrutar de mejor manera el tiempo libre destinado al ocio.

#### **General**

- Previo a comenzar el viaje, informarse sobre normativas y restricciones que rijan en relación a la circulación vehicular tanto en el municipio, como en la provincia y el país.
- Contar con la documentación necesaria para circular, incluyendo los permisos.
- Utilizar barbijos o tapa bocas y evitar tocarse la cara.
- Llevar siempre alcohol en gel y/o toallitas desinfectantes, para higienizarse las manos con cierta frecuencia y, especialmente, al manipular dinero en los peajes. Además, es recomendable contar con una bolsa de basura pequeña para poder deshacerse de las toallitas sucias.

- En caso de detenerse en estaciones de servicio o paradores y descender del vehículo es importante tocar la menor cantidad de cosas posibles y al regresar al vehículo higienizarse las manos con alcohol en gel o toallitas desinfectantes, por más que se las hubiesen lavado en los sanitarios.
- Se debe toser y/o estornudar en el pliegue del codo e intentar mantener el distanciamiento social de un mínimo de dos metros, evitando cualquier tipo de contacto físico con otras personas.

### ***Motocicleta, cuatriciclo y bicicleta***



- Utilizar equipo de protección reglamentario, pues además de brindar seguridad ante un accidente, ayudará a reducir el contacto con bacterias y virus. Optar por un casco que esté lo más limpio posible y guantes cerrados, para no tener contacto directo con objetos o personas.
- Es indispensable tomar distancia de al menos metro y medio entre los vehículos y las personas a la hora de parar en un semáforo o en un paso peatonal. También se debe evitar detenerse al lado de los autos que tengan las ventanillas abajo, pues, si el conductor tose o estornuda se podrían respirar esas partículas.
- Es recomendable limpiar el manubrio, las empuñaduras, los frenos, el asiento y cualquier otra superficie expuesta con aerosol o toallitas desinfectantes con cierta frecuencia, sobre todo al regresar al rodado tras haberlo dejado estacionado en algún lugar público.
- Se debería limpiar el vehículo de manera profunda luego de ser utilizado.

## Automóvil



- Es recomendable limpiar el tablero, asientos, palanca de cambios, manijas y cualquier superficie expuesta con aerosol o toallitas desinfectantes con cierta frecuencia.
- Es importante ventilar el interior del automóvil con frecuencia, ya sea abriendo alguna ventanilla cada tanto o manteniéndola siempre abierta.
- Es adecuado rociar cualquier equipaje a descargar o por cargar con aerosol desinfectante o limpiar su superficie con toallitas desinfectantes.
- Se debería limpiar el vehículo de manera profunda tanto por dentro como por fuera luego de ser utilizado.

### ➤ PAUTAS PARA EMPLEADOS DE COMPAÑÍAS RENTADORAS DE AUTOS

En caso de tener la chance o necesidad de alquilar un vehículo en la actualidad o cuando esta pandemia pase, las pautas para los conductores serían las mismas que deberían tener en cuenta en caso de desplazarse con su vehículo particular. En tal sentido, las siguientes pautas de prevención son para los empleados de rentadoras de autos.



- Se debe utilizar barbijos o tapa bocas mientras se esté trabajando.
- Se debe toser y/o estornudar en el pliegue del codo.
- Se debe evitar tocarse la cara y lavar sus manos frecuentemente con agua y jabón, alcohol en gel y/o toallitas desinfectantes.
- Se debe evitar cualquier tipo de contacto físico con el cliente.
- En las oficinas se debe contar con alcohol en gel para que todos, inclusive los clientes, puedan utilizar y desinfectar sus manos.
- Se debe informar a los clientes toda normativa y restricción que rija en relación a la circulación vehicular tanto en el municipio, como en la provincia y el país.
- El vehículo debe estar equipado con elementos de limpieza y desinfección, guantes de nitrilo (que brindan mayor protección que los de látex) y una bolsa de basura pequeña para poder deshacerse de guantes y toallitas sucias.
- Se le debe recordar al conductor que debería: lavarse las manos con agua y jabón o desinfectarlas con alcohol en gel o toallitas desinfectantes; utilizar barbijo o tapabocas; evitar tocarse la cara; y mantener el distanciamiento social.
- Incentivar a los conductores a limpiar con cierta frecuencia: tablero, asientos, manijas, palanca de cambios y cualquier superficie expuesta con aerosol o toallitas desinfectantes. Además, recordarles tener cuidado con los limpiadores a base de alcohol o amoníaco, ya que pueden dañar al equipo.
- Sugerir a los usuarios ventilar el interior del automóvil con frecuencia, abriendo alguna ventanilla cada tanto o manteniéndola siempre abierta.
- Recomendar al usuario rociar con aerosol desinfectante cualquier material a descargar o recoger (o limpiar su superficie con pañuelos desinfectantes).
- Todos los vehículos deben ser limpiados de manera profunda por dentro y por fuera luego de ser devueltos y antes de alguien más los rente.

➤ **PAUTAS AL VIAJAR EN TRANSPORTE PÚBLICO (PARTICULAR): taxi, remis, etc.**

Los choferes de taxis y remises necesitan trabajar, pero también quieren y necesitan cuidarse, es por ello que extreman las medidas de prevención. A continuación, algunas pautas básicas sobre cómo deben proceder tanto los choferes como los pasajeros.

### General

- Se debe utilizar barbijo o tapa bocas y evitar tocarse la cara.
- Se debe toser y/o estornudar en el pliegue del codo y lavar sus manos frecuentemente con agua y jabón o, de no ser posible, con alcohol en gel o toallitas desinfectantes.
- Se debe evitar cualquier tipo de contacto físico con la otra persona.



### Choferes

- Se debe rechazar transportar quien no esté utilizando barbijo o tapaboca.
- Se debe contar con alcohol en gel para que los pasajeros puedan utilizarlos y desinfectar sus manos.
- En caso de que los pasajeros tengan que guardar objetos en el baúl, se les deberá informar que ellos mismos deberán cargarlos.
- A fin de respetar el distanciamiento social, si se debe recoger a alguien en algún aeropuerto o terminal, se lo debería aguardar en el exterior del edificio, a un mínimo de dos metros de distancia de toda otra personas.
- No se debe llevar pasajeros en el asiento del acompañante y se sugiere colocar un plástico transparente que cuelgue desde el techo por detrás de los asientos delanteros, a fin de “separar” a los pasajeros del conductor y minimizar las posibilidades de contagio.
- Si se detecta que el usuario presenta claros síntomas de la enfermedad, evitar transportarlo, pero si ya se lo está haciendo, debería además de avisar a las autoridades en ambos casos, cumplir el aislamiento por 14 días en su domicilio.
- Es importante ventilar el interior del automóvil, ya sea manteniendo alguna ventanilla abierta todo el tiempo o abriéndola periódicamente.
- Se debe higienizar el interior del vehículo — especialmente las manijas y asientos —, así como las manijas exteriores, rociando algún desinfectante o la solución de agua y alcohol al 75%, al finalizar cada viaje.
- Al finalizar la jornada laboral, es recomendable que se deje el vehículo al sol, ya que las altas temperaturas favorecen a la muerte del virus.



### ***Pasajeros***

- Se debe evitar ser transportados por un chofer que no utilice barbijo.
- En caso de tener que guardar objetos en el baúl, lo deberá hacer el mismo pasajero, sin que el chofer manipule sus bultos.
- A fin de cumplir con el distanciamiento social, no deben sentarse en el asiento del acompañante.
- Luego de subirse al vehículo, deberían higienizarse las manos con alcohol en gel o toallitas desinfectantes, evitar tocarse la cara y tocar lo menos posible el interior del vehículo.
- En caso de detectar que el chofer presenta claros síntomas de la enfermedad, evitar subirse y dar aviso a las autoridades. Pero, si ya está siendo transportado, debería además de avisar a las autoridades, cumplir con el aislamiento por 14 días en su domicilio.
- Las empresas de traslados, deben emitir los tickets con los datos de los clientes, en caso de que sea necesario contactarlos.

### ➤ **PAUTAS DE PREVENCIÓN EN LOS PEAJES**

El actual operativo vial que tiene por objeto desalentar los viajes para evitar una mayor propagación del COVID-19, en algún momento dejará de estar. Sin embargo, es importante conocer de qué trata y es recomendable que ante estos operativos, los ocupantes del vehículo apliquen algunas pautas que podrían convertirse en buenas prácticas de seguridad a futuro para evitar contagios de cualquier otra enfermedad.



### ***Operativo vial en peajes***

- Para los autos particulares se anularon las vías con Telepase y sólo se habilitaron unas pocas cabinas manuales.
- Previo a la llegada a las cabinas del peaje, los agentes policiales y de Gendarmería harán entrar vehículos por tandas a la zona de seguridad, la cual actúa como un cuello de botella con el fin de controlar los permisos y la documentación de circulación en primera instancia.
- Allí también hay médicos y enfermeros, que hacen un cuestionario a los viajeros y controlan la temperatura de todos los ocupantes del vehículo.
- Si alguna persona tiene fiebre o demuestra algún síntoma compatible con los del Coronavirus, las fuerzas de seguridad notificarán al conductor la obligación de regresar a su domicilio y lo escoltarán en el regreso. A su vez, se disparará un alerta a las autoridades para que durante el día se verifique que el grupo familiar acató la orden y permanece en cuarentena. Si no lo está haciendo, se iniciará el proceso judicial por desobediencia.
- El paso de camiones y otros vehículos de carga será permitido, para asegurar el abastecimiento de la población.

### ***Recomendaciones para los viajeros***

- Previo a comenzar el viaje, informarse sobre normativas y restricciones que rijan en relación a la circulación vehicular en las diferentes jurisdicciones en que el viaje transcurra y contar con la documentación y permisos necesarios.
- Se recomienda adquirir el servicio de Telepase o Telepeaje para cuando se normalice la situación, a fin de evitar el contacto directo con personal del peaje y pasar de forma más ágil y rápida.
- En caso de que no exista esta opción de pago en el peaje, si bien demora el pasaje por el lugar, es recomendable no utilizar dinero en efectivo, ya que el mismo transporta muchos virus y bacterias. Se recomienda el pago con alguna aplicación en el celular o con tarjeta de crédito o débito .
- Para este último caso, es recomendable llevar siempre una lapicera consigo para utilizarla en caso de tener que firmar el ticket de compra, a fin de no tocar el bolígrafo que provea el personal del peaje.
- Llevar siempre alcohol en gel y/o toallitas desinfectantes, para higienizarse las manos con cierta frecuencia y, especialmente, tras pasar los peajes, ya sea que se haya pagado con efectivo o tarjetas. En este último caso, desinfectarlas también si el personal de la cabina la tocó.
- Al bajar la ventanilla e interactuar con el personal del peaje, tener puesto el barbijo o tapa bocas y evitar tocarse la cara antes de desinfectarse las manos.

- Luego de pasar por el peaje, es tan recomendable limpiar el tablero, asientos, palanca de cambios, manijas y cualquier superficie expuesta con aerosol o toallitas desinfectantes, como mantener ventilado el interior del automóvil, al menos abriendo alguna ventanilla cada tanto.

➤ **PAUTAS AL VIAJAR EN TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE (COLECTIVO): ómnibus, subterráneos y trenes**

La pandemia del Coronavirus ha llevado a las autoridades gubernamentales a tomar medidas con el fin de evitar la propagación masiva del virus. Entre ellas se encuentran las restricciones en el transporte público, el cual debido al aislamiento social preventivo y obligatorio, se vio verdaderamente afectado. Sin embargo, una vez que la cuarentena se vaya flexibilizando, será bueno seguir respetando algunas cuestiones con el fin de minimizar los riesgos de contagio de cualquier otro virus.

**General**

- Apelando a la conciencia social, la utilización del transporte público debe darse solamente en el caso de no poder trasladarse en automóvil, moto, bicicleta o caminando. Además, todo aquel que tiene síntomas del virus, no debe viajar.
- Los servicios de transporte automotor y ferroviario de pasajeros urbanos, suburbanos y regionales de jurisdicción nacional sólo podrán circular con una cantidad de pasajeros que no supere la capacidad de asientos disponibles, para ello, no deben disminuir la frecuencia de sus servicios.
- A los fines de dar cumplimiento a las recomendaciones del Ministerio de Salud, los operadores deberán adoptar las medidas que resulten necesarias para evitar la aglomeración de pasajeros en las estaciones ferroviarias y terminales de transporte automotor. Inclusive, a fin de evitar la circulación de aquellas personas que no trabajan en una actividad esencial o no tengan un permiso especial para situaciones puntuales, se comenzó a restringir el uso de la tarjeta SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico).
- Se debe toser y/o estornudar en el pliegue del codo e intentar mantener el distanciamiento social mínimo de 1,5 metros (tanto en las colas de espera como dentro de los vehículos), evitando el contacto físico con otras personas.
- Todos los usuarios y trabajadores deben utilizar barbijos o tapa bocas y evitar tocarse la cara. Además, se recomienda llevar siempre alcohol en gel y/o toallitas desinfectantes para higienizarse las manos con cierta frecuencia, a pesar de que se deben tocar la menor cantidad de cosas posibles como: pasamanos, barandas, asientos, etc.

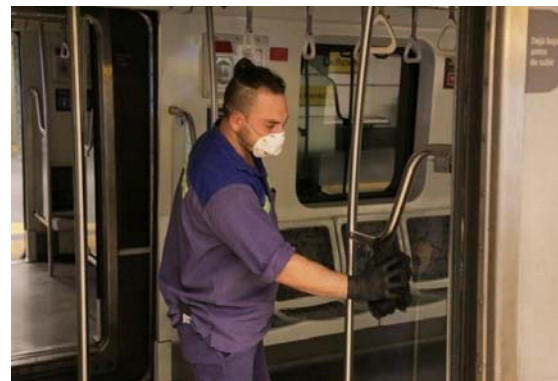


### Transporte público urbano — ómnibus



- Los choferes deben utilizar **barbijos y guantes de látex** durante el horario laboral.
- En los casos que sea posible, la puerta delantera del vehículo deberá ser bloqueada para que los pasajeros no suban, quedando solo disponible para los conductores.
- Para mayor protección de los choferes, las cabinas deben ser aisladas con un plástico. Además, los primeros asientos serán bloqueados para que nadie pueda sentarse.
- Todas las unidades deben ser desinfectadas por personal capacitado, mínimamente, en las cabeceras.

### Transporte público urbano — subterráneos y trenes



- **Se reforzaron los operativos de limpieza de coches**, utilizando productos desinfectantes durante la noche en formaciones y también de día, cuando los trenes llegan a las cabeceras.
- También se intensificó la desinfección y limpieza en estaciones: accesos, andenes, instalaciones, molinetes, boleterías y en **baños públicos y del personal**.

- Se incrementó el abastecimiento de productos de higiene tales como jabón para manos, toallas y guantes descartables, bolsas plásticas para residuos, para todas las cabinas de conductores y guardas de todas las cabeceras de las líneas de ternes y del subte y Premetro, así como en los vestuarios, comedores, baños, aulas de capacitación, áreas de tránsito, oficinas y espacios públicos de la compañía.
- En los andenes de todas las estaciones de la red subterránea porteña se colocaron dispensers de **alcohol en gel** para que lo usen los pasajeros.
- En algunas líneas de tren, se establecerá un **sistema de reserva de turnos** para viajar en tren con el objetivo de respetar el distanciamiento social y asegurar un lugar en la formación. En una primera etapa funcionará como prueba en la línea Mitre (ramal Retiro-Tigre) de 6 a 10 de la mañana. Los pasos para el trámite son los siguientes:
  1. Reservar el asiento a través del sitio oficial de Trenes Argentinos (<https://autorizaciones.sofse.gob.ar/>); a través de la aplicación para teléfono móvil, denominada "Reservá tu tren" o a través del call-center 0-800-222-8736 (TREN).
  2. Ingresar número de DNI, número de trámite y sexo.
  3. Seleccionar la línea de tren (por el momento solo se encuentra disponible la línea Mitre), las estaciones de origen y destino, y la fecha y hora aproximada del viaje.
  4. El sistema indicará las formaciones y los asientos disponibles (capacidad para 550 pasajeros, teniendo en cuenta la distancia social) en el rango horario seleccionado y los trenes anteriores y posteriores.
  5. Una vez que el usuario seleccione el lugar de preferencia recibirá un código QR que deberá presentar antes de cruzar el molinete.
  6. Luego de que la persona haya mostrado la documentación correspondiente podrá abonar el pasaje con la tarjeta SUBE.

**Transporte público interurbano y de larga distancia — ómnibus y trenes**



- Debido a la suspensión total de los servicios de transporte automotor y ferroviario de pasajeros interurbanos e internacionales, los operadores deben, a opción del usuario, reprogramar los servicios que se suspendan o reintegrar el importe de los pasajes dentro del plazo de 45 días decretada la medida.
- Existen plataformas digitales oficiales (municipales, provinciales, nacionales) para poder registrarse y solicitar regresar a su lugar de residencia.
- Para aquellos servicios especiales de retorno para las personas que se vieron sorprendidos por la medida no estando en su lugar de residencia y/o cuando la medida se vaya flexibilizando, los pasajeros deben continuar cumpliendo durante el traslado con las medidas de seguridad e higiene personales antes mencionadas.
- Debe respetarse el distanciamiento social. Es fundamental mantener distancia y no amontonarse a la hora de subir ómnibus o tren, ya que todos los que tengan pasaje van a poder abordar.
- Se le debe dar prioridad a los adultos mayores a que puedan esperar la partida de los servicios dentro de las terminales.
- La temperatura de cada pasajero deberá ser tomada antes de abordar para descartar síntomas compatibles con coronavirus. En caso de que se detecte algún síntoma, la persona no podrá viajar.
- Las unidades contarán con dispensers de alcohol en gel y los toiettes contarán con suministros suficientes de jabón y toalla de papel.
- Los pasajeros no podrán descender del vehículo en caso de que exista alguna parada durante el trayecto. Además, deberán permanecer sentados, sin pararse ni caminar, salvo que sea para ir al baño, ya que la circulación dentro del vehículo aumenta las posibilidades de contagio.
- Los pasajeros deberán llevar su propia comida y bebida, ya que no habrá servicio de abordo durante el traslado.

## ➤ PAUTAS AL VIAJAR EN TRANSPORTE PÚBLICO AÉREO

El nuevo virus que apareció en diciembre pasado en Wuhan, la capital y la ciudad más poblada de la provincia de Hubei, en el centro de China, puso en jaque la sanidad mundial de una manera tan rápida como inesperada. Si bien es cierto que por sus características el virus tiene una alta efectividad de transmisión, para que haya llegado a todos los países del mundo en tan poco tiempo, sin lugar a dudas, los vuelos comerciales han tenido mucho que ver.

Mejor dicho, las personas que viajaron en avión habiendo contraído el virus — o quienes estuvieron en contacto con ellas — lo transportaron y distribuyeron por todos lados. En efecto, los viajes globales abren nuevos caminos para los brotes como el coronavirus y será materia de profunda investigación el hecho de cómo prevenir que algo similar vuelva a suceder en el futuro. Por lo pronto, a continuación se expondrán algunas pautas básicas, medias de prevención y protocolos de actuación para evitar infectarse y que el virus se siga propagando.

### **General**

- *Reprogramación de vuelos*

En la mayoría de los países del mundo se tomó la medida de suspender los servicios de transporte aéreo comercial y de aviación en general en su totalidad. En tal sentido, las compañías aéreas adoptarán las medidas necesarias para la reprogramación de los servicios que se suspendieron en virtud de las medidas tomadas.

- *Vuelos de repatriación*

Es el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto — a través de la Cancillería —, en conjunto con los Consulados y Embajadas, quienes se encargan de gestionar los vuelos de repatriación. Para ello, las personas varadas en el exterior deben registrarse en el sitio web de la Cancillería, aguardar instrucciones y ser pacientes.

- *Medidas que impidan las aglomeraciones de pasajeros*

A los fines de dar cumplimiento a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en los vuelos de repatriación — y cuando las medidas se vayan flexibilizando —, los operadores deberán adoptar las medidas que resulten necesarias para evitar la aglomeración de pasajeros en las instalaciones aeroportuarias y así respetar la distancia de al menos 1,5 metros entre individuos. Marcas en los pisos, anuncios por altoparlantes y cartelera que promuevan el distanciamiento social, serán necesarios.

- *Recepción de los pasajeros*  
No estará permitido en una primera instancia el ingreso de familiares o amigos que vayan a despedir o a recibir a aquellos que viajan. De acuerdo a cada aeropuerto, podrá permitirse que quienes los busquen esperen afuera de cada terminal manteniendo la distancia social recomendada, aunque lo recomendable es que se los aguarde en el vehículo y se les indique donde están estacionados.
- *Aislamiento preventivo domiciliario*  
Toda persona que venga desde el exterior deberá mantener aislamiento domiciliario, sin recibir visitas ni entrar en contacto estrecho con otras personas, durante 14 días desde el ingreso al país. Además, deben ventilar adecuadamente los ambientes y no deben compartir utensilios de cocina y de aseo personal.
- *Medidas básicas de seguridad e higiene*  
Se debe toser y/o estornudar en el pliegue del codo e intentar mantener el distanciamiento social (tanto en las colas de espera como dentro de los aviones), evitando cualquier tipo de contacto físico con otras personas. De todas maneras, todo aquel que presente síntomas del virus, no debe viajar y dar aviso a las autoridades.
- *Medidas de seguridad para trabajadores aeroportuarios y tripulaciones*  
Todos los usuarios y trabajadores del aeropuerto y aeronáuticos deben recibir una capacitación especial y sus turnos deben programarse para evitar el cruce masivo con otros compañeros. Además, serán sometidos a pruebas térmicas y deben utilizar máscaras o tapabocas, evitar tocarse la cara, lavarse las manos con agua y jabón durante 20 segundos y llevar siempre alcohol en gel y/o toallitas desinfectantes para higienizarse las manos con frecuencia, a pesar de que se recomienda no tener contacto directo con otras personas y tocar la menor cantidad de cosas posibles como: pasamanos, barandas, asientos, etc. El uso separadores físicos (por ejemplo, mamparas plásticas) en aquellos lugares donde el trabajador está en atención directa a los pasajeros, son recomendables.
- *Limpieza y desinfección de los aviones*  
La cabina debe ser limpiada y desinfectada después de cada vuelo, poniendo especial atención en las superficies de mayor contacto. Existen procedimientos especiales para cada parte del avión (cabina de comando, cabina de pasajeros, bodegas y un protocolo más específico si el avión fue contaminado con fluidos corporales).



### **Prevención durante el desplazamiento en terminales aeroportuarias**



- **Presentación de certificado médico**  
Previo al ingreso a la terminal, los pasajeros deberían presentar un certificado médico de buena salud.
- **Pruebas térmicas**  
Los aeropuertos están realizándoselas a los pasajeros para detectar si alguien tiene fiebre. Esto se efectúa utilizando sistemas de cribado en masa que miden la temperatura de la piel a alta velocidad utilizando equipos de imágenes térmicas y de medición de temperatura como el escáner FeVIR. También se tomará la temperatura con termómetros de no contacto en distintas zonas del aeropuerto, inclusive previo a embarcar.
- **Zona de cuarentena**  
Las terminales deben notificar de un pasajero con fiebre al departamento de emergencia para que lo aíslen en una zona de cuarentena y den aviso a las autoridades locales.
- **Desinfección permanente**  
Se debe contar con un plan de desinfección actualizado alineado a la Guía de Higiene y Sanitización en Aviación de la OMS, en el cual se establezca que las áreas públicas y zonas de mayor contacto en los aeropuertos deben ser desinfectadas todos los días y contar con dispensers de alcohol en gel distribuidos en cada terminal en lugares estratégicos y cercanos a las pantallas táctiles de las terminales electrónicas de check-in. Además, se estará pendiente del abastecimiento constante de productos de higiene tales como jabón para manos y toallas de papel en los sanitarios.
- **Renovación del aire**  
Los aeropuertos deben airear las zonas comunes briendo puertas y ventanas, si la temperatura lo permite. Si se usa aire acondicionado, la recomendación es que se opere usando aire del exterior y que se cuente con filtros efectivos para mantener el aire limpio. Además, se evitarán las salidas de aire horizontales.

- *Presentación en mostradores*  
Ya sea al hacer check-in, despachar equipaje o pasar por migraciones, mantener la distancia en la fila con la persona que se encuentre adelante y mantenerse distante del mostrador, evitando apoyarse en él y solo acercándose para entregar y tomar la documentación solicitada. De todas maneras, web check-in y la utilización de opciones de check-in y despacho de equipaje automático son altamente recomendables.
- *Control de la Policía Aeroportuaria*  
Mantener la distancia en la fila con la persona que se encuentre adelante y, cuando sea el turno de pasar el equipaje por el scanner, recordar quitarse todo abrigo, bolso y elemento metálico de encima, a fin de evitar que suene la alarma y el posterior cacheo o escaneo individual luego de pasar por el arco magnético.
- *Tecnología y procesos contactless*  
Cuando sea posible, se deberá usar la tecnología y los procesos contactless a la hora de pagar o realizar migraciones o check in. Se deberían implementar procesos biométricos de reconocimiento facial o de iris, con el fin de generar identificaciones digitales y pagos electrónicos para no generar contacto con documentos de viaje y medios de pago. Además, en el momento del control de los tickets de vuelo se debería utilizar dispositivos inalámbricos para escanear los boletos de embarque. Por otro lado, se buscará que se instalen sistemas automáticos de puertas, descargas de inodoros/mingitorios, agua de canillas y dispensers de jabón y toallas de mano.
- *En la manga*  
Tanto al embarcar, como al desembarcar, se debe procurar mantener el distanciamiento social con los otros pasajeros, evitando los amontonamientos. Lo ideal es que los pasajeros vayan siendo invitados a embarcar de 10 en 10. Además, se instará a los pasajeros a que viajen livianos de equipaje para hacer más fluido el embarque y desembarque.
- *Retiro de equipaje*  
Se buscará agilizar el proceso para que los pasajeros esperen lo menos posible. Los pasajeros no deben amontonarse alrededor de la cinta y esperar alejado, donde las marcas en el suelo lo indiquen. Solo acercarse cuando se divise el bulto y, una vez que se lo retire, intentar desinfectar las manijas / correas y luego las manos con alcohol en gel o toallitas desinfectantes. También se debería implementar el uso de terminales automáticas para el reclamo de pérdida o daño de equipaje. Asimismo, los chequeos de equipaje de la aduana se realizarán lo más rápido posible.

- *Arribo a otro país*

Deberá existir coordinación entre las autoridades regulatorias de frontera o inmigración, para facilitar las llegadas de pasajeros del exterior. Declaraciones juradas de salud pueden ser requeridas a la llegada, razón por la cual, las autoridades deberían considerar opciones electrónicas, como aplicaciones móviles, lectura de códigos QR y la opción de completarlo a través de un portal previo al viaje.

***Medidas para minimizar el riesgo de contagio durante el viaje en avión***



- *Utilización de barbijos o tapabocas*

Las enfermedades respiratorias en general se propagan cuando una persona infectada tose o estornuda, arroja gotas de saliva o moco. Si alguna de esas gotas cae sobre una persona, o si las toca y luego, por ejemplo, toca alguna de las mucosas de su cara, también puede infectarse. Estas gotas no se ven afectadas por el aire que fluye a través de un espacio, sino que caen bastante cerca de donde se originan. He aquí la importancia de usar barbijo o tapabocas

- *Mínimo contacto y desinfección de superficies*

Es recomendable tocar todo lo menos posible, ya que las enfermedades respiratorias como el Coronavirus también se pueden propagar a través de las superficies sobre las que aterrizan las gotas, como los asientos de los aviones y las bandejas. Si bien las aerolíneas emplean personas de limpieza para asegurar que los aviones queden completamente desinfectados, un retraso en el vuelo o la presión ejercida sobre el personal del aeropuerto para asegurar que los vuelos salgan a tiempo significa que a veces los aviones no reciban toda la limpieza que necesitan. Por ello, es recomendable para los pasajeros llevar toallitas desinfectantes para limpiar el área de los asientos a su alrededor. Las revistas y otros materiales de lectura impresos, no estarán disponibles de momento.



- *Levantarse del asiento solamente si es muy necesario*  
Si bien los pasajeros suelen ir al baño, estirar las piernas y agarrar artículos de los compartimientos superiores durante el vuelo, deben limitarse a hacerlo solo en caso de gran necesidad, debido a que está comprobado que cuanto más se levanta y se mueve por el avión una persona, más posibilidades tiene de encontrarse junto a alguien con la enfermedad o de diseminarla en caso de poseerla. No se deberán formar filas en los pasillos, por ello, se recomienda aguardar su turno sentado en su asiento.
- *Lavarse y desinfectarse muy bien las manos*  
En caso de tener la necesidad de ir al baño, los pasajeros deben evitar tocar las superficies de mayor contacto (manijas, pasamanos, etc) y lavarse las manos con agua y jabón por al menos 20 segundos. En el caso de haber tocado o agarrado algo en su regreso al asiento, usar desinfectante para manos a base de alcohol luego de sentarse.
- *El aire dentro del avión no genera riesgo de contagio*  
David Powell, asesor médico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), asegura que el riesgo de contraer una infección viral grave en un avión es bajo. El suministro de aire de un avión moderno es muy diferente al de un cine o un edificio de oficinas. El aire es una combinación de aire exterior y aire recirculado, aproximadamente por mitades. El aire recirculado pasa por filtros del mismo tipo que se utilizan en los quirófanos. Se garantiza que el aire suministrado estará libre al 99,97% (o más) de virus y otras partículas. Además, la dirección del flujo de aire (desde el panel superior hacia abajo), colabora a la no propagación. Por lo tanto, el riesgo, si existe, no proviene del aire suministrado, viene de otras personas.
- *De poder hacerlo, elegir volar en aviones modernos*  
Deben elegirse los aviones más nuevos en lugar de los más antiguos si un viaje en particular permite esta opción. Los aviones estándar tienen una presión de altitud de cabina de unos 8.000 pies donde los niveles de humedad son bajos. Los aviones ultramodernos, como el Boeing 787 Dreamliner y el Airbus A350 XWB, cuentan con una tecnología que reduce la presión de la altitud de la cabina de un avión a unos 6.000 pies, lo que permite mayores niveles de humedad y hará que las mucosas (ojos, nariz y boca) se sequen menos y bloqueen de manera más eficaz el virus.
- *De ser posible, elegir el asiento del lado de la ventanilla*  
Un equipo de investigadores de salud pública de la Universidad de Emory en los Estados Unidos descubrió que las personas en los asientos de los pasillos tienen muchas más probabilidades de entrar en contacto con pasajeros

infectados. Ello se debe, en primer lugar, a que los que se sientan del lado de la ventanilla tienden a levantarse mucho menos que los del pasillo y, en segundo, a que se hallan más lejos de quienes circulen por el pasillo. Por ello, en caso de poder hacerlo, es recomendable elegir un asiento del lado de la ventanilla o, lo que sería mejor aún, uno en una fila en la que no haya nadie. De todas maneras, las compañías aéreas buscarán ubicar a los pasajeros de modo que haya mayor distanciamiento físico, cuando sea posible.

- *¿Qué hacer si otro pasajero presenta síntomas?*

Si se detecta que algún pasajero sentado cerca tiene síntomas visibles de poseer el virus, dar aviso a la tripulación y solicitar la posibilidad de cambiarse (o cambiarlo) de asiento.

- *Beber agua con frecuencia*

La deshidratación puede contribuir a un sistema inmunológico débil, por ello, se recomienda beber agua regularmente. No se recomiendan las bebidas alcohólicas o las que contienen cafeína. El agua ayuda a mantener las defensas contra posibles gérmenes cuando se vuela, ya que evita que las valiosas membranas mucosas se sequen.

- *Llevar su propia comida y bebida*

Como casi todas las aerolíneas han cortado o limitado su refrigerio o servicio de comidas durante el vuelo para reducir el contacto, es recomendable que los pasajeros lleven su propia comida y bebida a bordo. En el control de equipaje no están restringiendo estos elementos. Sobre todo en vuelos largos y, más aún, si se viaja con niños. De todas maneras, en es tese tipo de vuelos se están entregando unas viandas cerradas.

- *Dormirse no genera ningún riesgo*

Los viajeros no deberían evitar dormir en los aviones por temor a que el sistema inmunológico no trabaje tan duro para combatir posibles enfermedades. Dormir es bueno para la salud en general y el cuerpo trabaja de igual manera para combatir las enfermedades, tanto cuando se duerme como cuando se está despierto. Eso sí, se recomienda llevar abrigo y alguna almohadilla inflable ya que no se están entregando para evitar la posibilidad de contagio cruzado.

### Medidas de prevención y procedimientos para tripulantes durante el vuelo



- *Anuncios en cabina*

En caso de existir alguna enfermedad en el país de destino, y si ese lugar pide que se haga un anuncio antes de llegar, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) tiene dos libretos preparados para informar a los pasajeros sobre los requerimientos de los gobiernos locales:

*“Señoras y señores, las autoridades de salud pública han implementado acciones en respuesta a la situación actual brote de ..... .. (enfermedad) en ..... .. (qué país (es)). Todos los viajeros (incluidos los viajeros en tránsito) que han estado presentes en ..... .. (qué país (es)), en las últimas tres semanas deben informar a la autoridad de salud pública a su llegada al aeropuerto. Este es un requerimiento de seguridad incluso si se siente bien. Gracias por su cooperación”.*

El otro libreto preparado es para cuando el viajero debe llenar el Formulario de Declaración de Salud del Pasajero:

*“Señoras y señores, las autoridades de salud pública han implementado acciones en respuesta a la situación actual brote de ..... .. (qué enfermedad) en ..... .. (qué país (es)). Las autoridades de salud pública requieren que todos los viajeros completen un formulario de declaración de salud antes de la llegada. La información se utilizará de acuerdo con las leyes de privacidad locales para ayudar a combatir la propagación de la enfermedad. Cada viajero debe completar un formulario. Un padre o tutor puede completar el formulario para un niño. Esto se requiere como una medida de precaución incluso si se siente bien. La tripulación de cabina entregará el formulario en breve. Por favor entregue el formulario completado al representante de la autoridad de salud pública a la llegada. Gracias por su cooperación”*

- *Tarjeta de salud pública para localizar a los pasajeros*

La OMS está recomendando a las aerolíneas entregar a los viajeros un formato llamado la Tarjeta de Salud Pública para localizar a los pasajeros (PLC, por sus siglas en inglés), especialmente en los casos en los que haya sospecha de contagio. La tarjeta les pide a los pasajeros información personal, de contacto y datos sobre quiénes los acompañan en su viaje.
- *Medidas para personal de aerolíneas y aeropuertos*
  - Adoptar las medidas básicas de seguridad e higiene de la OMS.
  - Bloquear un baño para uso exclusivo de la tripulación.
  - De ser posible, se debe designar a un tripulante de cabina para ingresar a la cabina de mando cuando sea necesario.
  - Los kits de demostración de elementos de emergencia no deben ser compartidos, para lo cual, se deberá buscar algún método alternativo para efectuar la demostración. Además, se deberá dar aviso a los pasajeros que, en caso de tener que utilizar las máscaras de oxígeno, deberán removerse el tapabocas.
  - Proveer Kits de Precaución Universal a los vuelos que vayan desde y hacia países afectados. Los mismos se usan para proteger a miembros de la tripulación que atienden un caso sospechoso de la enfermedad.
  - Los miembros de la tripulación deben tener termómetros de no contacto infrarrojos para detectar la fiebre en los pasajeros.
  - Seguir el protocolo de seguridad si se detecta un caso sospechoso.
- *Procedimiento ante un pasajero aparentemente enfermo con coronavirus*
  1. Dar aviso a la cabina de comando (sin ingresar a la misma) para que alerten a las autoridades sanitarias del punto de entrada.
  2. Si debiera haber contacto con los pasajeros enfermos o con secreciones corporales, los miembros de la tripulación deben usar vestimenta protectora y los guantes del Kit Universal de Precaución. Si hubiera varios pasajeros enfermos, se deben cambiar los guantes al pasar de un pasajero a otro, previo desechar los usados y lavarse las manos.
  3. Intentar reubicar al pasajero presuntamente enfermo en un asiento separado por al menos un metro y medio del resto de los pasajeros. Lo ideal es utilizar las últimas 3 filas del avión y dejar el baño trasero disponible solo para este pasajero.
  4. En caso de que dicho pasajero hubiese utilizado otro baño previamente, éste debe ser bloqueado para que nadie lo use.
  5. Pedirle al pasajero que llene la tarjeta PLC.

6. Si la aeronave en la que se detecta el posible caso tiene una cabina separada con paredes rígidas, se recomienda pedirle la PLC a todos los pasajeros sentados en la misma sección que el caso sospechoso y a quienes hayan usado el mismo baño del presunto enfermo.
7. Darle una máscara nueva al pasajero presuntamente infectado y minimizar el contacto de este con otros pasajeros y miembros de la tripulación.
8. Recomendar a los pasajeros que se sienten enfermos que se reporten.
9. Aquellos tripulantes que pudieron tener contacto con el pasajero en cuestión, deberían evitar el contacto con otros tripulantes y pasajeros y dar aviso a las autoridades de sanidad del destino.
10. Si se detecta que un miembro de la tripulación tiene síntomas, se debe poner en cuarentena a quienes hayan estado en los mismos vuelos que él en los últimos 14 días. Por esta razón, la tripulación de cabina no debe volar si tienen algún tipo de infección.
11. Los aviones con pasajeros infectados deben estacionar en un lugar especial o una terminal satélite y aguardar que las autoridades locales de sanidad se acerquen al avión e indiquen las medidas a tomar.

## PROYECTOS Y EXPERIENCIAS EXITOSAS DE EMPRESAS, INSTITUCIONES Y ORGANISMOS RELACIONADOS AL TURISMO

Debido a todo lo que está ocurriendo en torno al Coronavirus es inédito para todo el mundo y aún no puede saberse si las medidas tomadas son 100% adecuadas, es difícil saber con certeza cuan exitosos han sido los proyectos y medidas tomadas por diversos organismos e instituciones. Más aún, cuando los cambios de rumbo y nuevos descubrimientos están a la orden del día.

De todos modos, se expondrán a modo de ejemplo, algunas experiencias cuyos resultados han sido aparentemente muy buenos y algunos proyectos que, basados en los conocimientos adquiridos y en el entendimiento que se tiene sobre esta pandemia, parecen ser una buena alternativa a futuro. Probablemente, no todos se lleven a cabo y, tal vez, algunos deban ser adecuados o modificados en base a una mejor comprensión del tema y las consecuencias reales de lo que el COVID-19 deje.

### ➤ WUHAN, EXPERIENCIA EXITOSA DONDE TODO COMENZÓ



El nuevo virus que apareció en diciembre 2019 en Wuhan, la capital y la ciudad más poblada de la provincia de Hubei (11 millones de habitantes), en el centro de China, se propagó alrededor del globo a un ritmo acelerado a pesar de varias medidas preventivas adoptadas por las autoridades chinas.

Wuhan, es un centro de manufactura y transporte para el resto del país asiático, pero cuando el brote empeoró, la ciudad selló sus fronteras con el resto de China el 23 de enero de 2020 en un intento por contener la propagación. Se cerraron las estaciones de tren, el aeropuerto, el metro, los transbordadores y los autobuses de larga distancia, al tiempo que las autoridades locales exigieron que todos los residentes usen máscaras en lugares públicos. Medidas similares al bloqueo en



Wuhan se tomaron en ciudades cercanas en la misma provincia, con el transporte público suspendido.

Sin embargo, tras las 11 semanas que duró la cuarentena en Wuhan, las medidas de control y prevención de la pandemia siguen siendo una prioridad y la gente debe seguir alerta. Es decir, que no haya nuevos casos no significa que no haya riesgos en Wuhan. Y, mientras algunos viajeros comienzan a alistar sus equipajes para viajar, otros han decidido no hacerlo en este periodo.

Para aquellos que fueron sorprendidos por las medidas de aislamiento en Wuhan y que quisieran retornar a sus lugares de residencia, no es tan sencillo lograrlo, ya que existen varios “rompecabezas” burocráticos que no permiten que esta acción sea fácil de llevar a cabo.

Para poder sacar el billete de regreso, lo cual debe hacerse con antelación, el empleador y la comunidad de vecinos donde se reside tienen que invitar primero a la persona, de lo contrario, no podrá obtener el ticket de vuelta. Además, se debe someter a hacer otra vez test de coronavirus, para lo cual debe pasar por algún centro de salud. Por último, en caso de que la prueba dé negativo y sea invitada a volver, lo más probable es que a esta persona le espere un nuevo período de 14 días de aislamiento en su casa, si viviera sola, o en algún otro lugar que no comparta con nadie.

En cualquier caso, el día de la “apertura”, más de 80 trenes estuvieron listos en la estación de Wuhan para salir de la urbe con destino a distintos puntos de todo el país, según el diario estatal Global Times, y que pudieron usar sólo aquellos viajeros de la urbe que certificaron un buen estado de salud y cumplieron con el protocolo de acciones antedichas.

La fuente señala también que los 75 controles de carreteras que regulan el tráfico entrante y saliente de Wuhan se han levantado. Según las autoridades locales, el pico de tráfico se daría hasta el 15 de abril, pero se seguirá alertando a la población contra descuidos tras la apertura de las comunicaciones frente a posibles rebrotes de la enfermedad.

La reapertura del servicio de ferries del Yangtsé, recurso vital de Wuhan durante dos milenios, fue también un importante paso simbólico en la reanudación de actividades en esta ciudad.

Wuhan fue uno de los centros comerciales más importantes bajo dinastías poco interesadas en el comercio exterior, que usaban la vasta red de ríos de China para manejar la economía y la política locales. Pero la ciudad fue relegada por el explosivo crecimiento de Shanghai, Hong Kong y otras urbes costeras luego de que el Partido Comunista impulsase un boom comercial lanzando reformas económicas de mercado en 1979.

A mediados del siglo 19, Wuhan pasó a ser junto con Shanghai, Tianjin y Qingdao uno de una serie de puertos en que los gobernantes manchúes de China debieron ceder privilegios comerciales a potencias occidentales. El río Yangtsé tiene una extensión de 6.300 kilómetros, desde las Montañas de Tanggula en el Tíbet hasta el Mar de la China Oriental. Es el río más largo de Asia y el tercero más largo del mundo.

Hoy Wuhan recupera su papel como motor económico en momentos en que los líderes chinos dejan de poner tanto énfasis en las exportaciones y se enfocan en generar un crecimiento sustentable a partir del consumo interno. La municipalidad dice que 300 de las 500 empresas más grandes del mundo tienen operaciones en Wuhan, que les dan acceso al enorme mercado del centro de China. Rascacielos rodean los parques y los antiguos templos.

Allí se producen agroquímicos, el 6% de los automóviles chinos y componentes para teléfonos, maquinaria industrial y productos ópticos para mercados de Europa, América del Norte y la propia China. Los barcos transportan las mercaderías 700 kilómetros río abajo, hasta Shanghai.

El transporte de cargas, no obstante, se vino abajo con el brote de coronavirus a fines del año pasado, tras decretarse la estricta cuarentena. El tráfico de naves bajó un 70%, de acuerdo con HawkEye 360, una empresa de Virginia que monitorea las comunicaciones radiales y los aparatos de rastreo satelitales. Actualmente, el tráfico ya se acerca a la mitad del que había antes del brote, según la firma.

En la punta de un obelisco de piedra, ubicado en un sector que supo ser epicentro de la actividad comercial occidental, en una gigantesca moneda de oro está grabado el rostro de Mao y un llamado de él a construir un puente — terminado en 1957 —, para impulsar el renacimiento de Wuhan como centro neurálgico del transporte de cargas al conectarlo con la red de ferrocarriles del norte y el sur de China.



Esa conexión es una de las razones por las que el virus se esparció tan rápidamente. El mercado de pescaderías Huanan de Wuhan, donde los científicos creen que se originó el virus, que pasó de un murciélago a humanos, está pegado a la estación de trenes Hankou. Las autoridades desinfectaron la estación y el 11 de abril se reanudó el servicio de Wuhan a Beijing.

Se vuelve a ver gente en las riberas del Yangtsé, conocido como Chang Jiang o el Gran Río. Se ven parejas con barbijos que caminan tomadas de la mano, pescadores con sus cañas, gente que corre o que va de picnic y barriletes con forma de mariposa, de aves, de faroles y de aviones de combate remontados por niños.

Wuhan vuelve a funcionar, aunque en la ciudad seguirán presentes por un tiempo las gigantes vallas amarillas que impiden el paso a complejos residenciales y otros edificios, a los que sólo se puede acceder si se presenta un certificado de salud. Sin embargo, como allí dentro también hay pequeños mercados que venden bienes de primera necesidad, algunos compradores llegan a la valla, pegan un grito explicando qué quieren adquirir y a los pocos segundos aparece una mujer que les entrega el pedido por encima.



Ello, es un indicador de que lo normal aún podría estar lejos. A pesar del levantamiento de las leyes de cierre más estrictas, muchas tiendas aún están cerradas, los restaurantes están restringidos a comida para llevar e incluso cuando los ciudadanos salen, todavía usan equipos de protección y tratan de evitarse mutuamente. Los expertos dijeron que podría tomar meses para que la economía de la ciudad se recupere, si no más.

Shaun Roache, economista jefe de Asia Pacífico de S&P Global Ratings, dijo que la lección de Wuhan para el resto del mundo fue que la acción rápida y temprana sobre el coronavirus fue costosa para la economía pero podría conducir a una reapertura más rápida. Sin mencionar que se pudo controlar de manera exitosa la propagación del virus, en el propio epicentro.

➤ **BARCELONA AMPLIARÁ VEREDAS Y BICISENDAD PARA MINIMIZAR EL RIESGO DE CONTAGIOS**

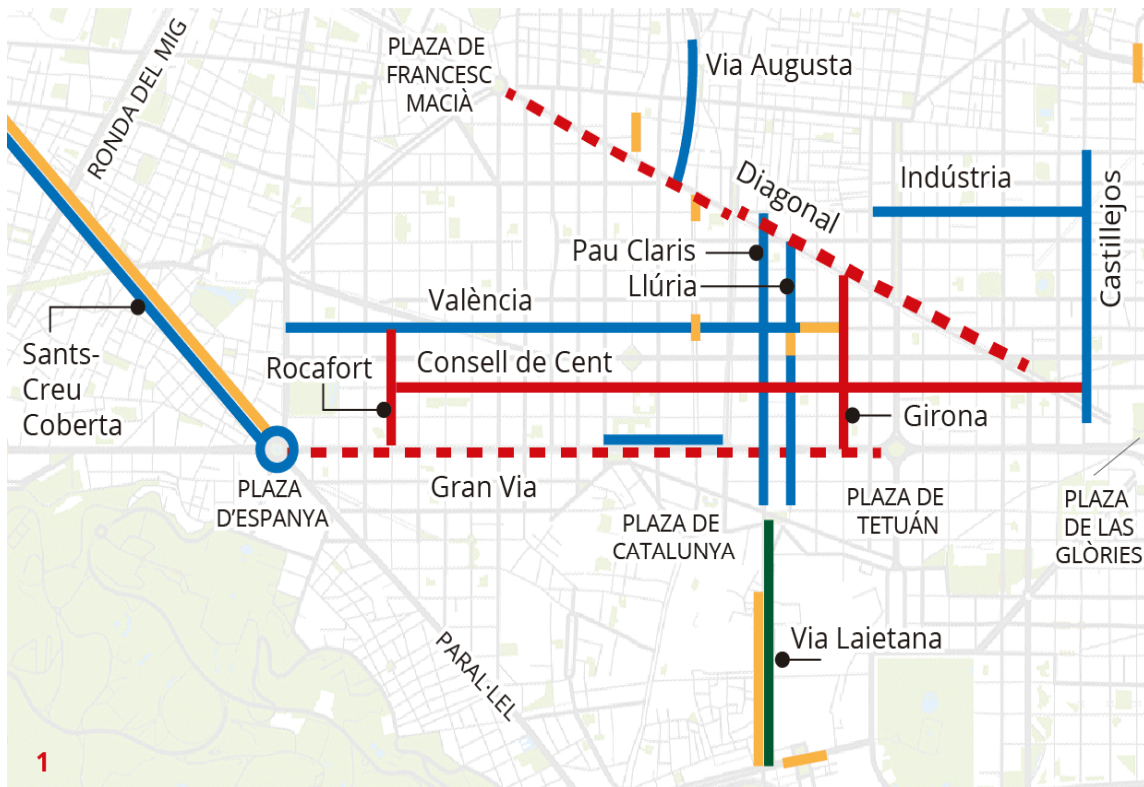
El Ayuntamiento de Barcelona redibujará la ciudad, para que el desconfinamiento no impida mantener en la calle las aconsejables distancias de seguridad. La prioridad es que la vuelta al trabajo no conlleve el cotidiano hacinamiento en hora pico en el transporte público. El remedio, tal y como lo plantea el equipo de gobierno, no puede pasar por una vuelta al coche como principal sistema de movilidad, una tendencia que se ha apuntado sensiblemente durante los días del estado de alarma.

La solución, en línea con las estrategias que están explorando con urgencia ciudades como Milán, París, Nueva York y Buenos Aires, se ha decidido que pase por una atrevida ampliación de aceras en zonas muy transitadas (no con obras, sino simplemente señalizando con pintura las nuevas áreas de transeuntes) y con unas mayores facilidades para el uso de la bicicleta y el monopatín como medio de transporte.

Barcelona ganará así, 21 kilómetros de bicisendas — algunos compartidos con bus y vehículos privados, donde la velocidad máxima será de 30 km/h. — como alternativa al coche en esta etapa de desescalada. Sin embargo, su uso no podrá ser masivo, pero contribuirá a disminuir la cantidad de pasajeros en el metro, el bus o en automóvil. Además, cuando esta pandemia haya pasado, este proyecto contribuirá a no volver a la contaminación que había en la ciudad antes de la pandemia.

Las soluciones que se adoptarán son radicales en algunas calles. Los tres casos más representativos son los de Consell de Cent, Girona y Rocafort. Quedará en ellas un único carril de tráfico rodado, que compartirán bicicletas y coches. No habrá en ellas lugar para el estacionamiento en superficie y quedarán a un suspiro de ser totalmente peatonales.

**PRINCIPALES ACTUACIONES**



**PACIFICACIÓN DE CALLES**

**Consell de Cent** ROCAFORT/ GIRONA

**Girona** DIAGONAL / GRAN VIA

**Rocafort** VALÈNCIA/ GRAN VIA

- Reducción del espacio del coche a un solo carril (a 30 km/h) que compartirán con las bicicletas
- Ampliación de la acera 4 metros más con pinturasobre la calzada
- Elementos de reducción de la velocidad a la entrada de la calle

**PEATONALIZACIÓN DE UNO DE LOS DOS LATERALES**

**Gran Via** LATERAL MAR (DE ESPANYA A TETUÁN)

**Diagonal** LATERAL MONTAÑA, DE MARINA A P. DE GRÀCIA Y LATERAL MAR DE P. DE GRÀCIA A F. MACIÀ

**NUEVOS CORREDORES BICI**

**Sants-Creu Coberta**

**Roger de Llúria**

**Pau Claris**

**Meridiana** CAN DRAGÓ

**P. Santa Coloma**

**Gran Via** ARIBAU / P. DE GRÀCIA

**València** TARRAGONA / MERIDIANA

**Vía Augusta** DIAGONAL / LAFORJA

**Indústria** BAILÉN- CASTILLEJOS

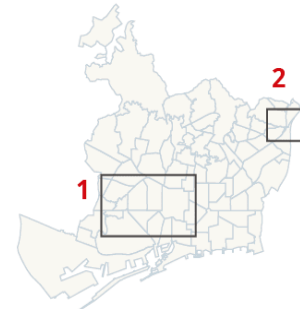
**Castillejos** TRAVESSERA-C. DE CENT

**AMPLIACIÓN DE ACERAS**

**Via Laietana** HASTA 4,15 METROS MARCADAS CON PINTURA

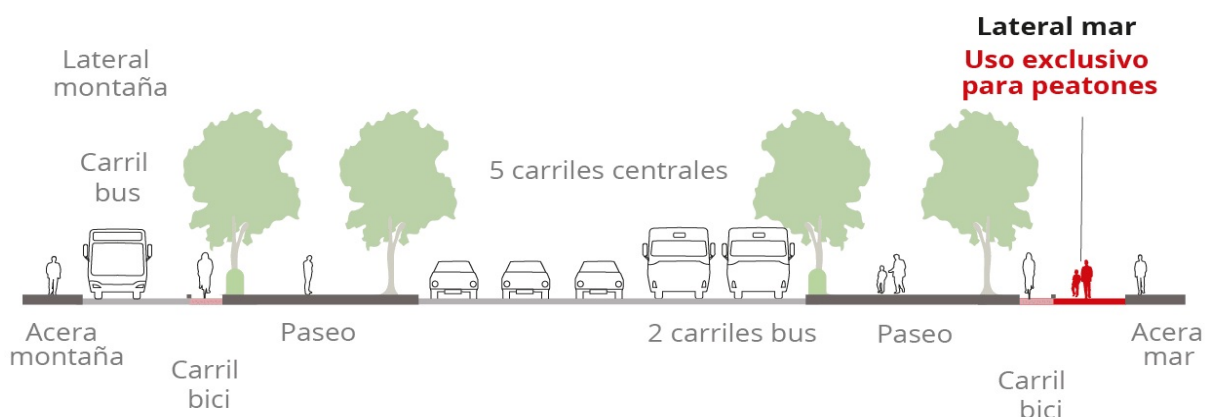
**MEJORAS DE LA RED DE CARRIL BUS**

17 actuaciones por toda la ciudad

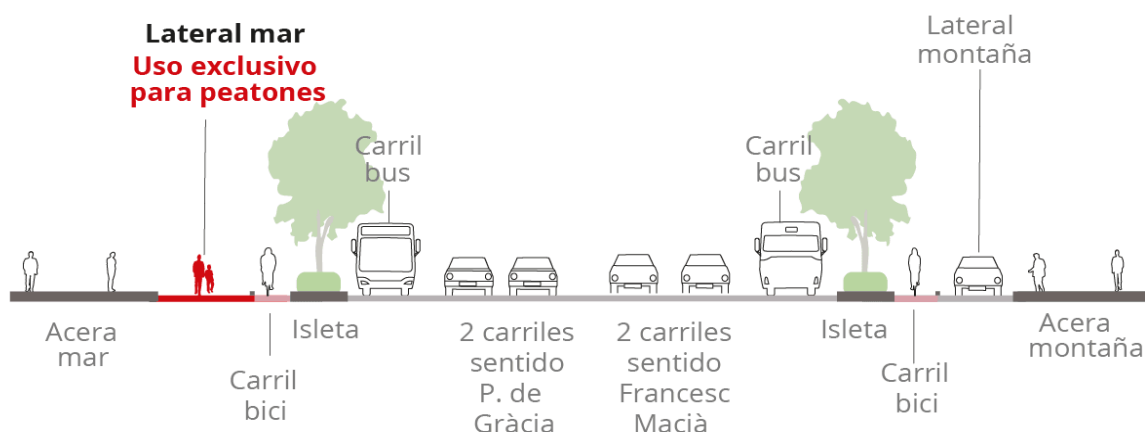


El segundo caso destacable es la transformación que experimentarán dos ejes tan fundamentales como la Gran Vía y la avenida de la Diagonal. En el primer caso, el carril lateral de la vertiente mar, entre plaza de Espanya y Tetuán, se cerrará al paso de coches. En la Diagonal, eso mismo sucederá, también en la acera sur, entre la plaza de Francesc Macià y el paseo de Gràcia. Desde ahí y hasta la calle de Marina, el lateral cortado al tráfico será el del lado montaña. El espacio ganado se redistribuirá entre peatones y ciclistas con criterios que están pendientes de pulir. Aún se está por determinar la forma en que los coches que circulen por las calzadas centrales de la Gran Vía y la Diagonal podrán realizar a partir de pronto los giros en dirección a las calles del Eixample.

**ASÍ AFECTARÍA LA GRAN VIA** EN EL TRAMO ENTE ESPANYA Y TETUÁN  
DIRECCIÓN TETUÁN



**ASÍ A LA DIAGONAL** EN EL TRAMO ENTE PASEO DE GRÀCIA Y F. MACIÀ  
(en el tramo P. de Gràcia/ Marina se peatonaliza el lateral montaña)  
DIRECCIÓN FRANCESC MACIÀ





Otros casos destacables junto con el de la ya mencionada calle de Consell de Cent, son el de Sants-Creu Coberta y el de la Via Laietana, eterna asignatura pendiente de la ciudad, para que deje de ser tan ingrata al peatón. La pandemia ha precipitado la adopción de uno de esos remedios guardados en el cajón. Con pintura se señalará que un carril en cada sentido, el adyacente a la vereda, es para ir a pie. El transporte público conservará un carril en cada sentido, igual que el vehículo privado. De este modo, la anchura de las aceras pasará a ser, cada una de ellas, de 4,1 metros. Menos es nada.



Ampliación de aceras en Via Laietana (simulación) / AYUNTAMIENTO DE BARCELONA



Carril bici integrado en el carril bus en Sants-Creu Coberta (simulación) / AYUNTAMIENTO DE BARCELONA



Simulación de la peatonalización de la calle de Consell de Cent / AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

La lista de calles que incorporarán carriles para bicicletas de dimensiones generosas es larga. La fórmula empleada para readaptar la ciudad a la etapa post Covid-19 tendrá un cierto aspecto de provisionalidad: mucha pintura. Sin embargo, se apunta desde el Ayuntamiento de Barcelona que no es algo temporal. No habrá, salvo que sea por causas mayores, marcha atrás. La necesidad de emprender este proyecto se ha redoblado por una tendencia detectada durante los días de confinamiento.

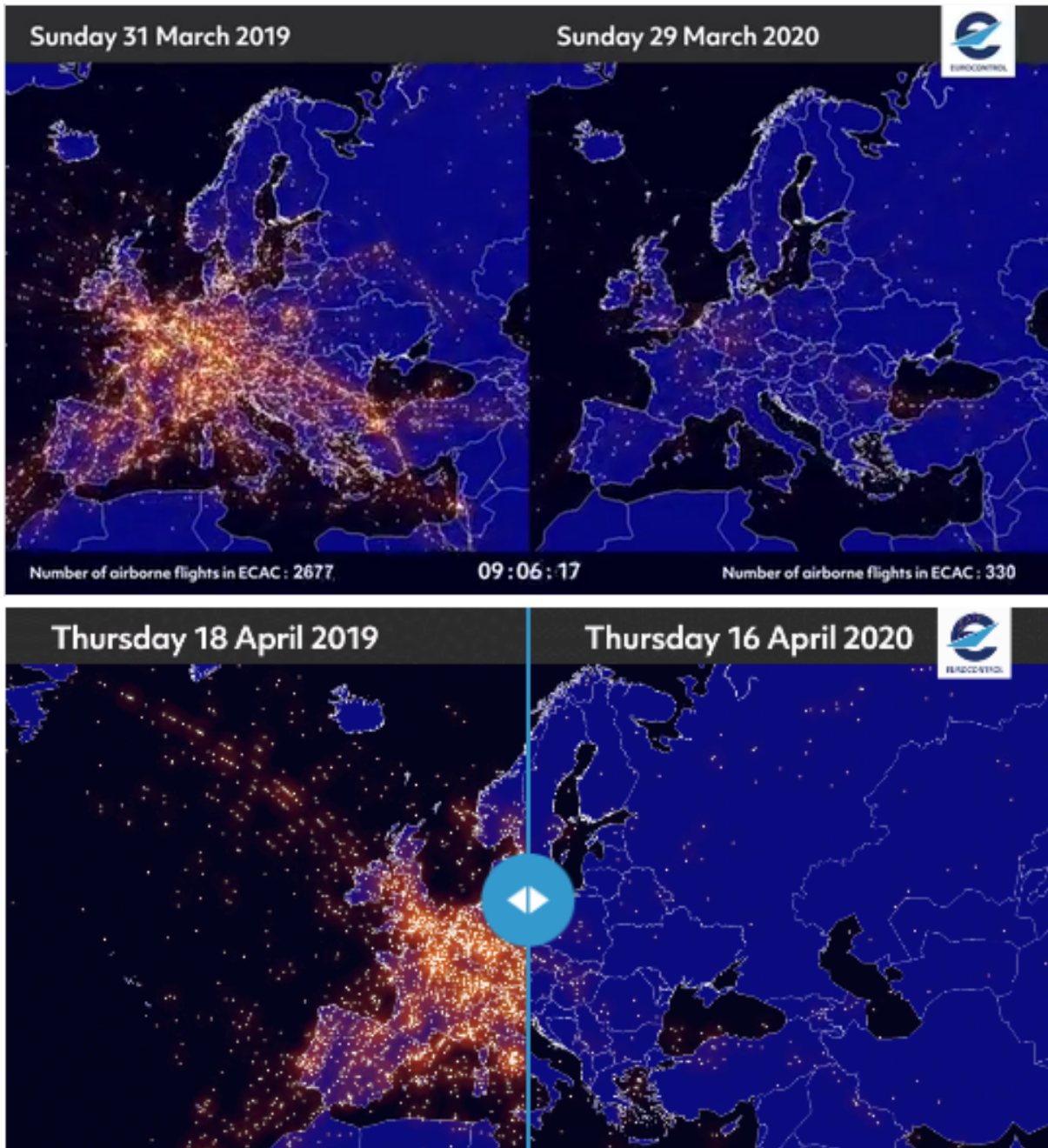
Antes de la declaración del estado de alarma, un 37,7% de los desplazamientos que se realizaban en la ciudad eran en transporte público. Los vehículos motorizados privados representaban solo un 26%. El resto (34%) eran a pie y, testimonialmente (2,3%), en bicicleta. Esas proporciones se han redistribuido anómalamente durante el encierro. El uso del transporte público se ha desplomado un 95%, pero no tanto el del coche, que parece haber sido la solución preferida para muchos de los que inevitablemente tenían que salir de casa.

Por esta razón, entre las medidas que se incluyen también en esta nueva etapa prevista para las próximas semanas, destaca un plan de desinfección intensa y repetitiva de los vagones de metro y de los autobuses. Estos últimos, además, ganarán algunos tramos de carriles exclusivos en zonas de la ciudad en las que actualmente conviven con los coches.



➤ CAMBIOS EN EL TRANSPORTE AÉREO: difícil presente y futuro incierto

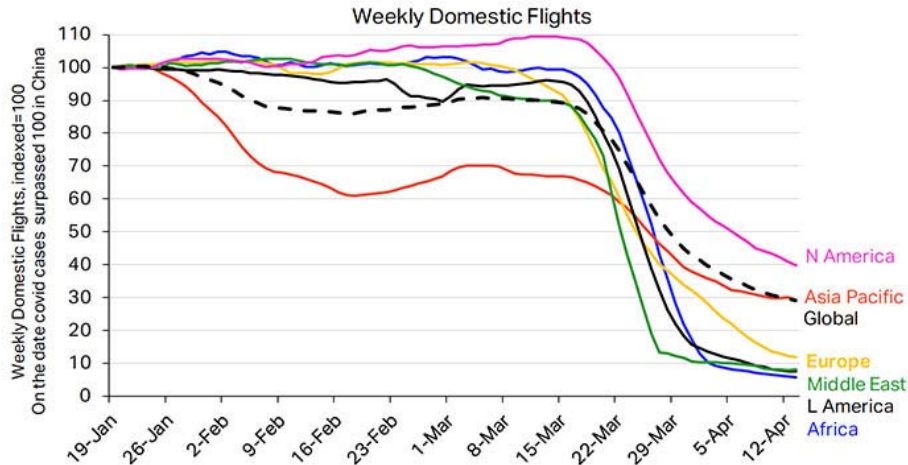
Actualidad: cuando las imágenes valen más que mil palabras...



En la primera de las imágenes publicadas por Eurocontrol, se muestra el tráfico aéreo en Europa el último domingo de marzo por la mañana, 2019 vs. 2020. A la izquierda puede verse el del 31 de marzo de 2019 y a la derecha el del 29 de marzo de 2020. En la segunda, a diferencia de la anterior, no se muestra la misma imagen de 2019 y de 2020, sino que se la divide en dos: del lado izquierdo se observa el tráfico aéreo del tercer jueves de abril de 2019 entre las 9 y las 10 de la mañana y, del lado derecho se ve el movimiento de aeronaves el tercer jueves de abril de 2020.

La limitación de movimientos por la crisis global y la recomendación de la Comisión Europea (CE) de restringir todos los viajes no esenciales han provocado una paralización del tráfico aéreo casi total: el pasado 31 de marzo los aeropuertos europeos solo registraron 174.000 viajeros, un 97,1% menos que el mismo día de 2019, según los datos del Consejo Internacional de Aeropuertos en Europa (ACI).

### Worldwide domestic flights are down 70% today Domestic markets grounded outside of North America and Asia



Source: IATA Economics analysis based on data provided under license by FlightRadar 24. All rights reserved.



En esta última imagen publicada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), se muestra el desplome de la actividad aérea en las distintas regiones del mundo desde el 19 de enero al 12 de abril 2020. Observándose una baja cercana al 90% en Europa, Medio Oriente, América Latina y África. Mientras que en América del Norte y Asia fue de entre el 60% y el 70%, dejando un promedio global mayor al 70%.

IATA confirma que al esta situación ha dejado pérdidas por más de 300.000 millones de dólares en las aerolíneas por la crisis del COVID-19 — hasta principios de mayo y será aún peor con el correr del tiempo — y augura que 25 millones de empleos ligados a la aviación están en riesgo. Todas las compañías aéreas se están viendo tremendamente afectadas y muchas no lograrán subsistir, a menos que reciban ayuda financiera, ya sea privada o estatal.

Avianca y South African Airways se declararon en bancarrota, Air Mauritius ha entrado en “administración voluntaria”, Norwegian declara en quiebra cuatro filiales en Dinamarca y Suecia, Virgin Australia se encuentra al borde del colapso... Éstos son sólo algunos ejemplos de cómo está afectando el COVID-19 a la industria aérea.



Ante esta situación, una de las respuestas de los gobiernos ha sido la nacionalización de las aerolíneas. El caso de Alitalia es el más destacable donde el Ejecutivo de Giuseppe Conte ha anunciado que tomará el control de la aerolínea italiana, en concurso de acreedores desde el año 2017, a fin de evitar su desaparición.

Otras de las medidas que emergen como solución son las ayudas públicas. Son varios los gobiernos que han anunciado apoyo financiero para sus compañías nacionales. En este sentido, el Gobierno francés ha concedido ayudas públicas por valor de 7.000 millones de euros a la aerolínea Air France como apoyo para superar la crisis generada por el coronavirus. La ayuda tiene la forma de una garantía estatal para préstamos y un préstamo de accionistas a favor de la compañía gala, con el objetivo de ofrecer a Air France un apoyo de liquidez urgente.

Por su parte, la aerolínea Lufthansa se encuentra actualmente negociando con el Gobierno alemán ayudas públicas de unos 10.000 millones de euros que representarían la viabilidad futura de la compañía aérea. Aún está por ver si será a través de créditos con garantías estatales que le lleguen a través del Instituto de Crédito para la Reconstrucción, una entidad de titularidad pública, o por medio de una participación del estado en su accionariado. Según el diario alemán Der Spiegel, el Gobierno alemán tomaría el control del 25% de la propiedad de Lufthansa.

En el caso español, el Gobierno ha aprobado medidas como aplazamiento de pagos de tasas aeroportuarias y de navegación aérea, además de fórmulas de apoyo financiero generales establecidas para mejorar la liquidez de las empresas. En este sentido, cabe señalar que las aerolíneas Iberia y Vueling han suscrito contratos de financiación sindicada bajo el sistema de protección del Instituto de Crédito Oficial (ICO) por un importe que entre ambas asciende hasta los 1.010 millones. El acuerdo está dentro del marco legal establecido por el gobierno español para mitigar el impacto económico en el sector aéreo.

Cabe reseñar que, si bien, como arriba se ha mencionado, cuatro filiales de la aerolínea Norwegian se declararon en quiebra el mes pasado, sus accionistas han votado a favor de la conversión de la deuda del grupo en acciones, un canje necesario para acceder a la línea de rescate ofrecida por el Gobierno noruego. Norwegian, que sostenía que sin este apoyo apenas tenía caja suficiente para sobrevivir hasta mediados de mayo, se dispara en Bolsa.

El grupo Aerolíneas Argentinas, la aerolínea de bandera argentina, sumado a un conjunto de medidas, fusionará a sus dos “marcas”: Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas. Si bien ambas funcionaban complementariamente, sin competir, con tripulaciones y flotas diferentes, la duplicación de estructuras y procesos carecían de sentido para la empresa y, de esa manera, efectivizará recursos y, transición mediante, reducirá costos.

Debe tenerse en cuenta que la quiebra de aerolíneas conllevará un perjuicio para el pasajero dado que a menor número de aerolíneas, menos competencia, lo que implicará un aumento del precio de los billetes y una disminución de la conectividad aérea por lo que se eliminarían las rutas menos rentables.

La CE y IATA coinciden en que, probablemente, haya restricciones en los viajes hasta mediados o incluso finales de 2020 y que realmente inicie la “nueva normalidad” del transporte aéreo. La situación se ha deteriorado semana a semana, con días en que el número de cancelaciones ha excedido el número de reservas entrantes. Según analistas y expertos, la demanda de viajes aéreos en 2021 será un 25% menor que antes de la crisis y la industria solo podrá contar con una demanda a niveles de 2019 a principios de 2023.

Aunque no hay claridad sobre el cuándo, como ya han avanzado algunos países, la industria aérea y los aeropuertos, está claro que la gradualidad comenzará por las rutas domésticas, seguirá por las internacionales de corto y medio radio, algunas podrían ser simultáneas a las primeras y finalmente los vuelos intercontinentales. Es por eso que las organizaciones como el ACI y la IATA están coordinando un “plan global de reinicio de vuelos”.

### Medidas de adecuación de IATA y la CE



Está claro que uno de los escenarios que más temor o incógnitas genera, una vez que comience a disminuir el impacto del coronavirus, es el de los viajes. En especial, el que respecta al transporte aéreo, teniendo en cuenta el alto flujo de pasajeros de distintos destinos de origen que convergen en estaciones aeroportuarias, consideradas de alto riesgo en lo que respecta a circulación del virus.

En efecto, con el propósito de “salvar” la industria y garantizar la seguridad tanto de los trabajadores como de los pasajeros, IATA se ha encomendado a la elaboración de un nuevo protocolo para el mundo de los viajes post-coronavirus. Si bien se trata de una primera versión de la “hoja de ruta para reiniciar de forma segura la aviación”, este nuevo operativo presenta instancias para antes, durante y después del vuelo y paso por el aeropuerto. A continuación, algunas de las principales alteraciones a considerarse a partir de la pandemia:

- **Antes de ir al aeropuerto**

- *Información del pasajero*: será más exhaustiva que de costumbre, se recopilarán más detalles de información de contacto de la persona que viaja, la misma se podrá utilizar posteriormente también para fines de rastreo. Siempre que sea posible, los datos deben completarse en formulario electrónico y antes de que la persona llegue al aeropuerto.

- **Durante la estadía en el aeropuerto**

- *Control de temperatura*: esta acción se implementaría en los puntos de entrada a la terminal aeroportuaria y deberá ser realizado por personal capacitado para decidir si un pasajero está en condiciones de volar o no.
- *Distanciamiento físico*: debe ser implementado de acuerdo con las normas y reglamentos locales, pero IATA recomienda una distancia de entre uno y dos metros de separación. Para cumplir con este punto, deberá reorganizarse la disposición del flujo de pasajeros en la terminal y en los puestos de control y migraciones.
- *Protección*: se recomienda el uso de tapabocas para pasajeros y de equipo de protección para el personal de las aerolíneas y aeropuertos.
- *Limpieza*: aerolíneas, aeropuertos y gobiernos deberán coordinar esfuerzos para asegurar que los equipos e infraestructura sean desinfectados con frecuencia. Esto aplica también a carros, puertas corredizas, terminales de autoservicio, etcétera.

- *Tests*: si bien IATA señala que no existen todavía test rápidos y absolutamente confiables, recomienda su uso. En caso de que se avance con esta tecnología, podrían ser aplicados a los pasajeros en la entrada de la terminal.
  - *Pasaportes de inmunidad*: si un pasajero puede documentar que estuvo infectado con Covid-19 y que se recuperó, podría ser eximido de algunas medidas de protección como la obligación de uso de tapabocas o los controles de temperatura. De todos modos, IATA señala que esto dependerá de que la ciencia obtenga resultados concluyentes respecto de la inmunidad generada tras el contagio de Covid-19.
  - *Check-in*: los pasajeros deberán completar la mayor parte de la proceso de check-in antes de llegar al aeropuerto y podrán embarcar mostrando los tickets en sus dispositivos móviles o impresos en el hogar.
  - *Despacho de equipaje*: el personal de las aerolíneas deberá guiar a los pasajeros para que puedan despachar ellos mismos su equipaje, minimizando la interacción humana y la manipulación de objetos.
  - *Embarque*: será necesario un proceso ordenado que asegure el distanciamiento físico. Para eso se deberán revisar los procesos actuales y, posiblemente, rediseñar los espacios junto a las puertas de embarque.
- **En el avión**
    - *Aire acondicionado, uso de mascarillas y nuevos procedimientos*: según IATA, el riesgo de transmisión de Covid-19 de un pasajero a otro durante un vuelo es muy bajo por la disposición de los asientos que limita la interacción cara a cara de los pasajeros, el uso de filtros HEPA en el sistema de aire acondicionado y la dirección del flujo de aire a bordo — de arriba hacia abajo —. Como protección adicional, recomienda el uso de máscaras faciales para los pasajeros. La tripulación de cabina también ajustará sus protocolos (la forma de servir alimentos y bebidas, entre otras cosas) y ofrecerá toallitas desinfectantes a los pasajeros para limpiar sus espacios.
    - *Viabilidad económica*: de esta forma, IATA considera que no será necesario sumar el distanciamiento físico a bordo que implicaría, por ejemplo, dejar vacío el asiento central de las filas. De hecho, llevar a cabo esta acción, sería económicamente inviable para las compañías aéreas, ya que tal decisión equivaldría a vender hasta un 33% menos de billetes en cada vuelo, lo que supondría un aumento en el precio de cada ticket.

- **En el aeropuerto de destino**

- *Desembarque*: al descender del avión se controlará la temperatura de los pasajeros con personal capacitado, que pueda lidiar con la posibilidad de un pasajero enfermo.
- *Control de fronteras y aduanas*: los gobiernos deberán considerar opciones electrónicas de declaraciones juradas (aplicaciones móviles y códigos QR) para minimizar el contacto de persona a persona. Se sugiere que los gobiernos “simplifiquen las formalidades del control fronterizo” para reemplazar procesos físicos por otros virtuales (lectura del pasaporte, reconocimiento facial, etcétera). Además, se deberá reconfigurar la disposición de los carriles y entrenar a los agentes para detectar signos de pasajeros infectados.
- *Recolección de equipaje*: se deben hacer todos los esfuerzos para proporcionar un servicio rápido y asegurar que los pasajeros no estén obligados a esperar demasiado tiempo en el área de reclamo de equipaje y puedan mantener la distancia.
- *Pasajeros en tránsito*: la cooperación entre países es clave para poder tomar como válidas las instancias de control realizadas en el aeropuerto de origen y evitar repetirlas íntegramente en las escalas subsiguientes.

Por su parte, la CE ha también propuesto dentro de su paquete sobre turismo y transportes, el uso de barbijos tanto en el avión como en el aeropuerto, a fin de vender la totalidad los asientos en las aeronaves. Son recomendaciones con la intención de ir levantando poco a poco las restricciones de los desplazamientos e incentivar una campaña turística, que el sector teme que pueda ser desastrosa.

En general, la Comisión propone un restablecimiento gradual y coordinado, en el que "las opciones de seguridad segura" primen sobre "medidas generales de prohibición que llevan a la parálisis de los servicios de transporte" en la UE, según el documento presentado por la vicepresidenta ejecutiva de la CE Margrethe Vestager.

Por ejemplo, cuando sea posible, se recomienda comprar el billete online. Se aconseja realizar la facturación anticipada y de forma electrónica, llegar pronto al aeropuerto (o estación) y respetar una distancia social de entre 1,5 y 2 metros, además de usar mascarilla. La Comisión aconseja a los operadores que se organicen para que haya geles hidroalcohólicos, que se eviten multitudes y establecer medidas en los controles.

En el viaje, debe tenerse en cuenta que se podrá obligar a usar mascarilla (algo que las aerolíneas ya dan por hecho) y se facultará a los operadores a no vender comida ni bebida para evitar el contacto tanto como sea posible. Se pide extremar las medidas de higiene y de limpieza.

A la llegada al destino, la CE no dice nada sobre la obligación de guardar una cuarentena, como propone España, mientras dure el estado de alarma. Sí sugiere mantener la distancia de seguridad y respetar las medidas higiénicas, como lavarse las manos y estornudar o toser en el codo o en un pañuelo.

La Comisión recomienda que, al menos durante la fase inicial de relajación de las restricciones, el número de pasajeros se reduzca en todos los transportes. También pide que la facturación, el embarque y el desembarque de los transportes se organice para evitar que los pasajeros se crucen.

Además, Bruselas ve crucial que las medidas y estándares que se apliquen en todos los países sean "equivalentes" para "evitar que viajar se convierta en una actividad casi imposible". Es fundamental aplicar reciprocidad entre los países para garantizar la movilidad dentro de la Unión Europea durante la salida de la crisis del coronavirus de modo que se garanticen los viajes seguros y sin interrupciones, generando confianza en los viajeros. A su vez, se busca contar con reglas homogéneas para la movilidad aérea, marítima y terrestre que aseguren esos desplazamientos seguros en Europa.

En este sentido, la CE propone tres fases para recuperar progresivamente la actividad en los transportes. En la fase 0, la actual, se mantienen restricciones para los viajes no esenciales. En la etapa 1, las restricciones y los controles de seguridad se levantarán poco a poco entre regiones, áreas y Estados miembro que tengan una situación epidemiológica similar; se podrá viajar por motivos profesionales y personales, así como para hacer turismo. En la fase 2 se permitirían ya todos los desplazamientos dentro de la UE, pero manteniendo las "necesarias medidas sanitarias". La CE advierte de que el paso entre etapas puede ser flexible, pero que puede haber retrocesos si la situación empeora.

En las próximas semanas, el Centro Europeo para el Control y Prevención de Enfermedades (ECDC, por sus siglas en inglés) y la Agencia Espacial de Seguridad Aérea (EASA) publicarán una guía para facilitar esa coordinación entre autoridades de aviación, aerolíneas, aeropuertos y otros actores.



Sobre el reintegro de los billetes adquiridos, la CE mantiene el derecho de los usuarios a recuperar el importe en metálico, pero anima a las aerolíneas a plantear una política de bonos atractiva con el objetivo de no drenar su caja y no poner en riesgo su continuidad. Para ello, recomienda que los 'vouchers' tengan una validez de al menos doce meses y se reembolsarían íntegramente a los catorce días siguientes si finalmente no se usasen. En el caso de que la venta se haya hecho mediante una agencia o intermediario, será el transportista el que indique a ese intermediario cómo recuperar el importe.

### Diseños innovadores de las butacas

También las empresas de diseño imaginan un futuro diferente en la aviación. La firma italiana Aviointeriors ha propuesto algunas soluciones para las aerolíneas una vez que se levanten las restricciones de vuelo. Se proponen dos ideas para que la clase turista se reformule: una que adapta la configuración actual — con una mampara entre los asientos que reduciría el contacto — y otra totalmente disruptiva — en la que el asiento central en una fila de tres se invierte, con una pantalla de cristal rodeando ese asiento —.

Por un lado, la primera propuesta supone una respuesta rápida y adaptada a las actuales configuraciones. Se trata de una mampara acrílica translúcida que puede ser instalada en los asientos existentes para hacer que la proximidad sea más segura entre los pasajeros que comparten la misma fila de asientos.



Se llama *Glassafe* y es una solución hecha de material transparente para que toda la cabina sea armoniosa y estéticamente liviana, pero cumple a la perfección el objetivo de crear un volumen aislado alrededor del pasajero para evitar o minimizar los contactos e interacciones directas entre un pasajero y otro, a fin de reducir la probabilidad de contaminación por virus u otros.

Los sistemas de fijación al asiento permiten una fácil instalación y extracción, afirma la fabricante de interiores de aviones. *Glassafe* se puede suministrar en material opaco o con diferentes grados de transparencia, todo de fácil limpieza y adecuado para una higienización segura.

Por otro lado, bautizada *Janus* en referencia al dios de dos caras de la antigua Roma, la propuesta más original de Aviointeriors para los futuros asientos de los aviones, se distingue por la posición inversa del asiento central de la fila triple. Se busca, así, el máximo aislamiento entre los pasajeros sentados uno al lado del otro. Mientras los pasajeros sentados en los asientos laterales, el pasillo y la ventanilla, continúan posicionados en la dirección del vuelo como de costumbre, el pasajero sentado en el centro está mirando hacia atrás.





Esta disposición permite que los tres pasajeros se separen con una mampara hecha de material transparente que los aísla entre sí, creando una barrera protectora para todos. Cada pasajero tiene su propio espacio aislado de los demás, incluso de las personas que caminan por el pasillo. La protección por tres lados contiene la propagación por la respiración a los ocupantes de los asientos adyacentes. Además, el asiento *Janus* está hecho de materiales de fácil limpieza e higiene segura, afirma Aviointeriors.

### ¿Será así el futuro de los aeropuertos?

El aeropuerto internacional de Hong Kong es uno de los más transitados del mundo, debido a la entrada a la ciudad y por ser un punto de conexión en Asia. Hong Kong, fue de las primeras ciudades donde el Coronavirus llegó tras su origen en Wuhan. Por ello, tiene sentido que este aeropuerto podría ser el primero en desarrollar un sistema de desinfección que apunta a eliminar el 99,9% de los gérmenes. Ya se puso a prueba con los trabajadores involucrados en la salud pública y en procesos de cuarentena para pasajeros que aún circulan por el aeropuerto y podría aplicarse a pasajeros si los resultados son positivos.

Previo a entrar a la cámara CleanTech, a los individuos se les chequea la temperatura. La superficie interior de la cámara tiene un revestimiento antimicrobiano que mata a distancia virus y bacterias en el cuerpo humano y la ropa a través de fotocatalizadores que desencadenan una reacción química en los materiales, mediante el uso de la luz y nano agujas más delgadas que un cabello. También se aplica un vapor sanitizante. La cámara se mantiene bajo presión negativa para mantener el ambiente interior y el exterior separados. El proceso se completa en solo 40 segundos.



Como parte de este énfasis en la desinfección, todas las facilidades del aeropuerto reciben una mayor atención dentro de una prueba piloto, aplicándose un revestimiento antimicrobiano a las superficies con mayor contacto: manijas, asientos, mostradores de check-in, baños, carritos de valijas y botones de elevadores, entre otros.

Además, robots esterilizadores inteligentes equipados con aire y luz ultravioleta esterilizantes, también están siendo empleados para desinfectar facilidades públicas continuamente. De esta manera, el 99,9% de los gérmenes pueden ser removidos de las superficies y el aire en 10 minutos. Esta prueba realizándose en marzo podría ser extendida indefinidamente y, si funciona, muchos otros aeropuertos alrededor del mundo podrían también adoptarla.



Por su parte, el aeropuerto de Abu Dabi (capital de los Emiratos Árabes Unidos) ha trabajado en un plan de medidas con el fin de garantizar la seguridad de trabajadores y viajeros durante este período marcado por la crisis sanitaria del Covid-19, todo ello apoyándose en las más novedosas tecnologías.

Así, han implantado cabinas de esterilización que son capaces tanto de medir la temperatura como de desinfectar a una persona en apenas 3 segundos. A ello se suman numerosos escáneres de temperatura, sensores de movimiento de calor y rastreo y la implementación de sistemas de inteligencia artificial para facilitar la detección.

También han colocado indicadores visuales que permiten a los pasajeros mantener la distancia y mamparas en las mesas de facturación. Asimismo, realizarán tests rápidos de detección del Covid-19. A su vez, se reduce al mínimo el contacto físico sustituyendo el uso del billete de embarque por un sistema de reconocimiento facial para poder acceder al aeropuerto. Ofreciendo seguridad a los viajeros, el aeródromo emiratí pretende mantenerse como uno de los principales hubs mundiales.

## **CONCLUSIÓN: ¿Está el mundo preparado para la reactivación de las actividades turísticas?**

Como reflexión final al tema tratado, la idea es plantear una inquietud, la cual surge al pensar si es viable o no una flexibilización del denominado aislamiento social en el corto plazo y generar una reapertura de la mayoría de las actividades, en general, y de la turística, en particular.

¿Por qué se plantea esto? Porque el COVID-19 nos ha puesto a prueba un muchos aspectos y, al ser algo sin precedentes, en todo el mundo se tuvo que improvisar o, mejor dicho, implementar estrategias de contingencia en muchos frentes — medicina, salud, turismo, economía, educación, etc. —, con el fin de priorizar la vida de las personas por sobre cualquier otro aspecto.

Sin embargo, ante semejante situación no sólo aparecieron las bondades mundanas, sino que también se hicieron presentes o se evidenciaron aún más diversas situaciones indeseadas, como el aumento de los femicidios o del cyber delito, por nombrar algunos.

Salvando las distancias con lo antedicho, también salieron a la luz las “avivadas”. Es decir, muchas personas con el fin de obtener un beneficio personal, desobedecieron las normas — entiéndase leyes, decretos, recomendaciones sanitarias o buenas prácticas —, poniendo en riesgo su propia salud (y vida) y la de los demás. Inclusive, demostrando altanería y burlándose tanto de las autoridades como de los ciudadanos que acataron lo establecido por el gobierno.

Por dar un ejemplo, en Argentina, fue conocido por todos el caso del “Surfer”. Un joven argentino que estaba de vacaciones en Brasil cuando se desató la pandemia. Ya cuando se había decretado el aislamiento social preventivo y obligatorio, decidió volver a su casa en su vehículo particular. Pero cuando pasó por un control policial, al no tener permiso para circular y mentir en su declaración mostrándose bastante despectivo con las autoridades y periodistas allí presentes, fue escoltado hasta su domicilio en el barrio porteño de Flores.

Minutos más tarde de que la gendarmería nacional lo dejara en su hogar, se observa por cámaras de seguridad que sale con su auto y, al día siguiente, vecinos de la localidad balnearia bonaerense de Ostende, denunciaron que se encontraba allí.

Ante ello, la policía fue a buscarlo por haber violado el aislamiento, descubriendo que se encontraba en la casa de su madre. Finalmente, fue detenido.

Por otro lado, y en concordancia con la temática tratada en este documento, se plantearán algunos ejemplos más de situaciones que se dan en los medios de transporte cotidianamente, donde de una u otra forma, alguno de los actores intenta sacar ventaja de la situación con algún artilugio o alguna mentira, a fin de conseguir su objetivo:

- Al viajar en la ruta con el **vehículo particular** a velocidades superiores a las máximas permitidas pone en riesgo la vida de los que viajan en ese auto y al resto de los que circulan por esa misma vía de comunicación.
- En los **taxis**, no es una situación muy extraña que los taxímetros estén adulterados para cobrarle por demás a los usuarios.
- Suele ser una situación frecuente que muchos conductores (mayormente de motocicletas) se peguen a la cola del vehículo que va adelante para pasar el **peaje** sin pagar, aprovechando la barrera levantada del primer vehículo.
- Suele verse en **ómnibus urbanos** como el cualquier pasajero se sienta en la butaca reservada para personas mayores, embarazadas o con alguna discapacidad y luego se duermen — o se hacen los dormidos — para no ceder el asiento.
- Al viajar en **subterráneos y trenes urbanos** en hora pico, están los oportunistas que aprovechan el amontonamiento de gente para hurtar de los bolsillos ajenos billeteras, teléfonos celulares, etc.
- Una recomendación en los **ómnibus y trenes de larga distancia**, es mantener los objetos de valor siempre en los bolsillos o en algún bolso pequeño colgado, ya que hay quienes aprovechan mientras la mayoría duerme durante la noche para revisar los bolsos ubicados en los valijeros superiores y sustraer bienes ajenos.
- Algo que sucede en la mayoría de los **vuelos** es que, con el fin de bajar antes que los demás, muchos pasajeros se paran de sus asientos y abren los compartimientos superiores antes de que la aeronave se detenga por completo en su posición final y el cartel de cinturones de seguridad haya sido apagado. Ello, no solo pone en riesgo su integridad física, sino la de los pasajeros a su alrededor, ya que ante una frenada brusca o un movimiento inesperado algún elemento puede caer en la cabeza de alguien o la misma persona puede caer al suelo o sobre otro pasajero y lastimarse y/o lastimarlo.

¿Qué se quiere demostrar? Con ejemplos tan cotidianos como los anteriores y, a sabiendas de que el argentino es trasgresor per sé, el hecho de que coexistan cada vez con mayor intensidad, la necesidad económica de los que venden u ofrecen productos y/o servicios y la necesidad psicológica — o de salud mental — por “salir del encierro” y disfrutar del tiempo libre viajando o haciendo alguna escapada de fin de semana, no parece ser una fórmula del todo adecuada para garantizar la erradicación del Coronavirus.

En otras palabras, en Argentina existe un dicho popular que dice: “se juntaron el hambre y las ganas de comer”. Es decir, ante la conjunción de dos cosas complementarias o que se necesitan entre sí, como se da en esta situación donde, por un lado el pequeño comerciante u oferente de servicios quiere reabrir sus puertas — lo cual es entendible — y, por el otro, el ciudadano quiere despejar su mente de la cuarentena — lo cual también es entendible —, el resultado puede derivar en un acuerdo tácito de mentiras, con el fin de lograr el objetivo.

Para ser más claros, ¿quién va a garantizar o cómo se va a garantizar que el dueño de un pequeño hotel tenga el virus y esté atendiendo como si nada pasara o que el turista que vaya a hospedarse esté infectado pero sea asintomático? Este es solo un ejemplo de una situación hipotética, pero puede haber decenas de hechos que pongan en riesgo la situación sanitaria cuando se esté intentando volver a “la normalidad”. ¿Se podrá confiar en la conciencia ciudadana? Al parecer, solo se sabrá la respuesta cuando todo esto ¿haya pasado?

¿Y si se piensa a mayor escala? La realidad es que tanto las grandes empresas como los propios Estados, también necesitan producir y generar ingresos y la presión es muy fuerte. Se percibe cierta desesperación por asegurar, valga la redundancia, la seguridad y la salud de las personas mediante protocolos y medidas innovadoras como: el Pasaporte de Inmunidad para quienes hayan estado infectados y ya se haya recuperado del COVID-19, el Sello de Seguridad Global, el filtro Safe Stay (Estadía Segura) de un sitio de reservas hoteleras on-line, o el sello Clean & Safe (Limpio y Seguro) que propongiera Portugal para sus alojamientos y destinos turísticos, por mencionar algunos.

Ello se da porque los fondos de los Estados no son inagotables y, por ende, existe la necesidad de reactivar la economía. Hay mucha presión para que la gente comience a producir; si produce, genera atributos; y si genera atributos, el país tiene dinero. Es así que si la gente no trabaja, no produce; si no produce, no consume; si no consume productos, no hay tributo (pago de impuestos que van al Estado). Por lo

tanto, se comienza a ver con buenos ojos el hecho de relajar las medidas establecidas, lo cual para algunos expertos puede llegar a ser un grave error.

Acaso una medida difícil pero apropiada sería dejar al turismo como la última — o una de las últimas — actividad para habilitar. Se debe ser consciente de que, si la gente se cuida, hace caso y espera un poco más, tendrá salud para volver a trabajar y viajar. La reactivación no debe darse por la presión económica, eso ería un grave error, porque según los especialistas, al existir el factor humano, la normas básicas d distanciamiento social e higiene, no van a ser respetadas. Intentar una reactivación en el corto plazo, podría generar un rebrote y ello llevaría a volver a empezar desde cero, con lo cual se perdería mucho más que si se esperara al año próximo para pensar en ello.

## BIBLIOGRAFÍA

- International Civil Aviation Organization (2020), *Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis*, Montréal, Canada.

## FUENTES INFORMATIVAS CONSULTADAS

- <https://www.elsoldemexico.com.mx/doble-via/salud/medidas-de-higiene-bicicleta-motocicleta-coronavirus-covid-19-4995337.html>
- <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/coronavirus-los-choferes-extremen-cuidados-nid2343285>
- <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/coronavirus-argentina-bariloche-turistas-nid2353229>
- <https://www.lacapitalmdp.com/desinfeccion-asientos-bloqueados-y-plastico-protector-las-nuevas-medidas-en-los-colectivos/>
- <https://m.minutouno.com/notas/5089213-coronavirus-ya-no-se-podra-viajar-parado-colectivos-y-trenes>
- <https://www.lacapitalmdp.com/choferes-de-colectivo-usaran-barbijo-guantes-y-reforzaran-la-higiene-de-las-unidades/>
- <https://www.cronista.com/economiapolitica/Salieron-las-nuevas-recomendaciones-para-el-Transporte-esencial-barbijos-caseros-y-usar-colectivo-antes-que-tren-las-mas-nuevas-20200412-0020.html>
- [https://www.clarin.com/ciudades/coronavirus-argentina-viajar-subte-170-personas-superar-miedo-paranoia\\_0\\_dfSSipXY.html](https://www.clarin.com/ciudades/coronavirus-argentina-viajar-subte-170-personas-superar-miedo-paranoia_0_dfSSipXY.html)
- [https://www.clarin.com/ciudades/coronavirus-argentina-medidas-toman-evitar-contagio-subtes-trenes-colectivos\\_0\\_BHjXTteA.html](https://www.clarin.com/ciudades/coronavirus-argentina-medidas-toman-evitar-contagio-subtes-trenes-colectivos_0_BHjXTteA.html)
- [https://www.hosteltur.com/134138\\_los-aeropuertos-internacionales-se-preparan-ante-el-brote-de-coronavirus.html](https://www.hosteltur.com/134138_los-aeropuertos-internacionales-se-preparan-ante-el-brote-de-coronavirus.html)
- <https://www.infobae.com/america/mundo/2020/04/08/las-precauciones-basicas-que-deben-tomar-quienes-no-pueden-evitar-volar/>
- [https://elpais.com/elpais/2020/03/11/buenavida/1583908027\\_382437.html](https://elpais.com/elpais/2020/03/11/buenavida/1583908027_382437.html)
- [https://www.hosteltur.com/134156\\_coronavirus-guia-para-aeropuertos-de-aci-world.html](https://www.hosteltur.com/134156_coronavirus-guia-para-aeropuertos-de-aci-world.html)
- <https://cnnespanol.cnn.com/2020/02/20/asi-es-volar-en-los-dias-del-coronavirus-las-medidas-de-la-aerolineas-para-alertar-y-proteger-a-los-pasajeros/>
- <https://www.cronista.com/financiamientos/Coronavirus-los-aeropuertos-se-preparan-para-el-dia-despues-20200412-0035.html>
- [https://elpais.com/elpais/2020/03/11/opinion/1583940826\\_349270.html](https://elpais.com/elpais/2020/03/11/opinion/1583940826_349270.html)
- <https://www.businessstraveller.com/business-travel/2020/05/06/iata-supports-face-masks-opposes-empty-middle-seats/>
- <https://www.infobae.com/america/mundo/2020/02/29/10-consejos-para-disminuir-la-posibilidad-de-contagio-de-coronavirus-en-un-avion/>
- <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/04/22/rio-yangtse-simbolo-del-renacer-de-wuhan/>
- <https://www.infobae.com/america/mundo/2020/04/07/despues-de-once-semanas-termina-la-cuarentena-en-wuhan-80-trenes-estan-listos-para-partir-pero-sus-ciudadanos-tienen-miedo-a-viajar/>



- <https://cnnespanol.cnn.com/2020/04/30/wuhan-le-muestra-al-mundo-que-el-fin-del-encierro-es-solo-el-comienzo-de-la-crisis-por-covid-19/>
- <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20200425/barcelona-ampliara-aceras-y-carriles-bici-para-minimizar-los-contagios-covid-7940149>
- <https://www.expansion.com/empresas/transporte/2020/05/13/5ebbcdb8468aeb56c8b4612.html>
- [https://www.tourinews.es/multimedia-turismo/plan-aeropuerto-abu-dabi-seguir-vanguardia-tiempos-covid-19\\_4460288\\_102.html#.Xr1NUvLE3e4.twitter](https://www.tourinews.es/multimedia-turismo/plan-aeropuerto-abu-dabi-seguir-vanguardia-tiempos-covid-19_4460288_102.html#.Xr1NUvLE3e4.twitter)
- [https://www.abc.es/viajar/noticias/abci-aviones-asientos-centrales-vacios-o-test-sangre-pasajeros-planes-aerolineas-202004210148\\_noticia.html](https://www.abc.es/viajar/noticias/abci-aviones-asientos-centrales-vacios-o-test-sangre-pasajeros-planes-aerolineas-202004210148_noticia.html)
- [https://www.hosteltur.com/lat/136209\\_asi-podrian-ser-los-aviones-antivirus-pos-covid-19.html?code=home-page{2020-04-27}&utm\\_source=newsletter-es&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=que-tipos-de-alojamiento-seran-los-primeros-en-salir-de-la-crisis-hosteltur-27-04-](https://www.hosteltur.com/lat/136209_asi-podrian-ser-los-aviones-antivirus-pos-covid-19.html?code=home-page{2020-04-27}&utm_source=newsletter-es&utm_medium=email&utm_campaign=que-tipos-de-alojamiento-seran-los-primeros-en-salir-de-la-crisis-hosteltur-27-04-)
- <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/rodrigo-esponda-cascajares/una-nueva-industria-turistica-post-covid-19>
- [https://www.abc.es/viajar/noticias/abci-podria-clase-turista-avion-despues-coronavirus-202004281738\\_noticia.html](https://www.abc.es/viajar/noticias/abci-podria-clase-turista-avion-despues-coronavirus-202004281738_noticia.html)
- [https://verne.elpais.com/verne/2020/05/07/articulo/1588861305\\_986128.html](https://verne.elpais.com/verne/2020/05/07/articulo/1588861305_986128.html)
- [https://www.hosteltur.com/comunidad/004119\\_como-esta-afectando-el-covid-19-a-la-industria-aerea.html](https://www.hosteltur.com/comunidad/004119_como-esta-afectando-el-covid-19-a-la-industria-aerea.html)
- <https://www.businessstraveller.com/business-travel/2020/04/22/iata-chief-cheap-travel-is-over/>
- <https://businessintrip.com/transporte/lineas-aereas-aeropuertos/el-mundo-estrenara-un-nuevo-protocolo-para-viajes-en-avion-estas-son-algunas-de-sus-principales-actualizaciones/>
- [https://www.hosteltur.com/136649\\_fase-1-de-la-aviacion-sanidad-el-nuevo-paradigma-de-la-seguridad-aerea.html](https://www.hosteltur.com/136649_fase-1-de-la-aviacion-sanidad-el-nuevo-paradigma-de-la-seguridad-aerea.html)
- <https://parabrisas.perfil.com/noticias/novedades/como-funcionara-sistema-reserva-de-asientos-viajar-tren-turno-reservar-cuidar-aplicacion-permiso-de-circulacion-esenciales.phtml>



# ANEXO

## TESAURO BÁSICO DE SEGURIDAD VIAL Y DEL TRANSPORTE

El correcto conocimiento de la significación de las palabras y la información son elementos determinantes también en turismo ya que permite entenderse, tomar decisiones políticas encaminadas a asegurar el desarrollo sostenible del sector.

Este Tesauro es un instrumento de trabajo destinado a todos aquellos (profesionales o no) que deseen indicar y recuperar documentos, que en el sector del turismo son cada vez más numerosas en lo que se refiere a la informatización y utilización de programas especialmente concebidos para las bases de datos bibliográficas y documentales.

¿Qué es un Tesauro? La norma ISO 2788-1986 define un tesauro como "*un vocabulario controlado y dinámico, compuesto por términos que tienen entre ellos relaciones semánticas y genéricas y que se aplica a un dominio particular del conocimiento*".

Un tesauro se puede definir según su función y según su estructura *de acuerdo a la Norma ISO 2788-1986*:

- Por su *función*, se puede definir como un instrumento de control terminológico utilizado para trasponer a un lenguaje más estricto el idioma natural empleado en los documentos y por los indizadores.
- Por su *estructura*, es un vocabulario controlado y dinámico de términos que tienen entre ellos relaciones semánticas y genéricas y que se aplica a un dominio particular del conocimiento.

### TESAURO BÁSICO DE SEGURIDAD VIAL Y DEL TRANSPORTE

#### A

**Accidente de tránsito:** Sustituido por "incidente de tránsito".

**Acera:** Vereda. Sector delimitado de la vía pública que bordea la calzada destinado a la circulación de peatones.

**Adelantamiento:** Maniobra que consiste en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril.

**Alcorque:** Hoyo en el pavimento para contener un árbol. El alcorque mantiene libre el terreno natural inmediato al tronco y al inicio de las raíces, permitiendo su libre

desarrollo, sus procesos vitales, la absorción de agua de lluvia o riego y de eventuales fertilizantes. Otras funciones del alcorque, en tanto tenga un diseño adecuado, es conseguir que, durante el crecimiento del árbol, las raíces no quiebren el pavimento que lo rodea y protegerlo de elementos dañinos utilizados en el tratamiento de las aceras.

**Alerta Hidrológica:** Información de emergencia sobre un fenómeno hidrológico esperado que se considera peligroso.

**Ambiente:** Lugar que rodea a un individuo y lo hace sentir confiado y seguro donde coexiste con la sociedad.

**Amenaza:** Factor externo a una comunidad expuesta (o a un sistema expuesto), representado por la potencial ocurrencia de un fenómeno (o accidente) desencadenante, el cual puede producir un desastre al manifestarse.

**Análisis de riesgo:** Proceso sistemático para estimar la magnitud de los riesgos a que está expuesta una organización o empresa. Es la identificación de las amenazas que acechan a los distintos componentes pertenecientes o relacionados con un sistema de información (activos) para determinar la vulnerabilidad del sistema ante esas amenazas y para estimar el impacto o grado de perjuicio que una seguridad insuficiente puede afectar a la organización.

**Área libre:** Todo espacio descubierto (no techado), independientemente de su uso.

**Área ocupada:** Proyección en planta de la construcción techada que no incluye sus áreas descubiertas pavimentadas.

**Área Turística:** Partes en las que se puede dividir una zona o comarca turística. Por lo tanto, su superficie es menor que la de todo lo que contiene.

**Áreas recreativas:** Áreas para la recreación al aire libre en general, o ciertas clases específicas de recreación al aire libre. Para esta finalidad; pueden utilizarse los rasgos del paisaje original y la flora y fauna autóctonas, o se pueden introducir nuevos elementos, como ser: diques y lagos artificiales, forestación, plantas y animales exóticos, etc.

**Arrebatadores:** Individuo que realiza un robo que combina varios factores: *sorpresa, violencia y rapidez*. La sorpresa es fundamental para el éxito del delincuente pues impide a la víctima vertebrar una respuesta apropiada. Es el clásico caso del tirón a la cartera corriendo a la pasada. En menor o mayor grado la violencia casi siempre se encuentra presente. También se da con aquellos oportunistas que valiéndose de la distracción de la víctima en forma brusca se apoderan de los elementos: por lo tanto para distraerlos le preguntan la hora, la ubicación de una calle, algún edificio público, etc.

**Arteria:** Vía pública urbana de circulación vehicular y eventualmente peatonal.

**Arterias multicarriles:** Avenidas, autopistas o semiautopistas. Se encuentran comprendidas en esta definición las vías rápidas.

**Ataque:** Cualquier acción deliberada con el objetivo de violar los mecanismos de seguridad de un sistema de información

**Atascamiento:** Ver Embotellamiento.

**Atractivos turísticos:** Todo lugar, objeto o acontecimiento, capaz de generar un desplazamiento turístico. Los principales son los que poseen atributos convocantes con aptitud de generar visitantes, por sí. Los complementarios son los que, en suma o adicionados a los principales, hacen un lugar o zona turística.

**Auditoria de Seguridad:** Estudio y examen independiente de registros históricos y actividades de un sistema de información con el objetivo de comprobar la solidez de los controles del sistema, alinear los controles con la estructura de seguridad y procedimientos operativos establecidos a fin de detectar brechas en la seguridad y recomendar modificaciones en los procedimientos, controles y estructuras de seguridad.

**Automotor:** Vehículo que utiliza como fuerza impulsora la generada por un motor.

**Automóvil:** Vehículo automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil Kg. de peso.

**Autopista:** Vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, sin cruces a nivel, con accesos controlados y sin ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.

**Autoridad jurisdiccional:** La del Estado Nacional, Provincial o Municipal; Autoridad local la autoridad inmediata, sea municipal provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad.

**Avenida:** Arteria cuya calzada tiene un ancho total de, por lo menos, 13 metros. También serán consideradas "avenida" las arterias con más de 17,32 metros entre las líneas de edificación, ya sea que posean dos calzadas separadas con un boulevard, o calzadas centrales y laterales separadas por un divisorio físico o alguna otra conformación física.

## B

**Balcones:** Plataformas estrechas en voladizo, protegidas por pretilos o barandillas, que prolongan el pavimento de un piso fuera de la fachada a través de una abertura del muro o pared exterior.

**Baliza:** Señal fija o móvil con luz propia o retrorrefleitora de luz, que se pone como marca de advertencia.

**Banquina:** Zona adyacente y paralela a la calzada de rutas, autopistas, semiautopistas o caminos, provista para mayor seguridad del tránsito de vehículos.

**Barrera arquitectónica:** Impedimento físico-constructivo que interfiere o dificulta la accesibilidad y circulación de personas discapacitadas y de adultos mayores.

**Barrio:** También conocido como distrito. Son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes. Son de fácil identificación desde el interior y desde el exterior de ser necesario. Las características físicas que determinan los barrios: continuidades temáticas, textura, espacio, forma, detalles, símbolos, tipo constructivo, uso, actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía, etc.

**Berma:** Zona lateral, pavimentada o no, adyacente a la calzada de un camino.

**Bicicleta:** Vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.

**Bicisenda:** Sector señalizado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

**Bocacalle:** Superficie de la vía pública común a 2 o más arterias que concurren a una intersección, incluyendo las sendas peatonales.

**Bolardo:** Elemento vertical de pequeña altura para limitar o impedir el paso o estacionamiento de vehículos. Se ancla en el pavimento y es fabricado en materiales diversos, como piedra, hormigón, acero, acero inoxidable, aluminio, materiales plásticos, etc.

**Bordes:** Elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad; constituyen referencias laterales, vallas más o menos penetrables que separan una región de otra; o suturas, líneas según las cuales se relacionan o unen dos regiones.

## C

**Calificación del suelo:** Utilización genérica a la que el plan de ordenamiento territorial y urbano destina un área determinada del territorio.

**Calle:** Vía destinada al tránsito de vehículos y peatones dentro de zonas urbanizadas o núcleos urbanos. Es el espacio público entre límites de propiedad, cuyos componentes son aceras y contenes (o cordones) a ambos lados, así como la calzada al centro con o sin separador o paseo.

**Calzada:** Parte de la vía normalmente utilizada para la circulación de vehículos por una o más sendas. Una vía puede comprender varias calzadas separadas entre sí por una franja divisoria. Sector delimitado de la vía pública destinado a la circulación de vehículos.

**Camino:** Vía rural de circulación.

**Camión:** Vehículo automotor para transporte de carga de más de 3500 kilogramos de peso total;

**Camioneta:** Vehículo automotor para transporte de carga de hasta 3500 Kilogramos de peso total;

**Carga y descarga:** Operación en la cual un vehículo permanece detenido en la vía pública, con o sin su conductor, junto a la acera, por el tiempo estrictamente necesario para realizar la carga y descarga de mercaderías, equipajes o cosas.

**Carretón:** Vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;

**Carril:** Banda longitudinal demarcada en la calzada para un mejor ordenamiento de la circulación, destinada generalmente al tránsito de una sola fila de vehículos.

**Centro de informes turístico:** Recinto equipado para asistir con orientación e información al turista.

**Centro recreacional:** Centro que desde un centro urbano de residencia permanente, es visitado por el día, sin pernoctar en él.

**Centro turístico:** Todo conglomerado urbano que cuenta en su propio territorio o dentro de su radio de influencia con atractivos turísticos de tipo y jerarquía suficiente para motivar un viaje turístico.

**Chaleco Reflectante:** Prenda de vestir sin mangas confeccionada con materiales reflectantes que permite visualizar a la persona que lo porta en condiciones de baja visibilidad.

**Ciclocarril:** Sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter preferente de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

**Ciclomotor:** Automotor de dos ruedas con hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada o hasta 1.000 Watts de potencia y con capacidad para desarrollar no más de 50 kilómetros por hora de velocidad. Deben poseer una distancia mínima entre ejes de 950 milímetros y el asiento debe estar a una altura mínima de 600 milímetros.

**Ciclorodado:** Vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan. Ciclorodado con pedaleo asistido eléctricamente: vehículo de dos o tres ruedas con motor eléctrico auxiliar e impulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza, cuya potencia disminuye progresivamente y que finalmente se interrumpe cuando el vehículo alcanza una velocidad de 25 km/h, o antes, si el ciclista deja de pedalear.

**Ciclo vía:** Sector de la calzada señalizado especialmente con una separación que permita la circulación exclusiva de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

**Circulación:** Desplazamiento y tránsito de peatones y vehículos.

**Colectora:** Calzada lateral externa y paralela a los carriles centrales de una autopista, no perteneciente a ella, con acceso a dichos carriles y eventualmente a los predios frentistas lindantes. La definición de colectora alcanza también a las arterias de igual tipo existentes en forma paralela a las vías rápidas.

**Comunicación No Verbal (CNV):** Aquella comunicación que se trasmite por medio de movimientos, gestos o posturas.

**Concesionario vial:** El que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vial mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;

**Conductor:** Persona a cargo del manejo directo de un vehículo durante su circulación en la vía pública.

**Congestión:** Ver Embotellamiento.

**Conservación:** Conjunto de trabajos de mantenimiento o reparación que se realiza a edificaciones, vías públicas, redes técnicas o espacios urbanos, para protegerlos del desgaste y prolongar su vida útil.

**Construcción:** Toda nueva edificación que se ejecute.

**Contaminación:** Degradación de uno o más elementos o aspectos del medio ambiente, debido a desperdicios industriales, químicos o biológicos nocivos, provenientes de desechos de productos hechos por el hombre y de mal manejo de los recursos naturales y ambientales.

**Control de Crecidas:** Manejo de los recursos de agua a través de construcciones de diques, represas, etc. para evitar inundaciones.

**Control de Enfermedades:** Todas las políticas y medidas de precaución tomadas para prevenir brotes o propagación de enfermedades transmisibles.

**Cordón:** Elevación construida al borde de la calzada que la separa de las aceras, isletas o plazoletas y forma parte de éstas.

**Corredor turístico:** (subregión turística) Espacio homogéneo, en el que por la cercana distancia de los atractivos y servicios, se llega a una natural complementariedad. Por lo general, se agrega que rutas troncales efectivizan su integración y la jerarquía de los atractivos y productos determinan el rango de convocatoria de dicho espacio.

**Corredor:** Vía flanqueada por instalaciones de interés comercial, turístico o de otra índole y que vincula zonas o núcleos de interés urbano, caracterizado por una gran circulación peatonal.

**Corrientes turísticas:** Conjunto de personas que con fines turísticos se desplazan de un lugar a otro, formando un canal continuo de características especiales para la realización de actividades ajenas a las rutinas, generalmente para el viaje redondo y en muy pocas ocasiones se concede al pasajero reservar solo porciones entre puertos intermedios.

**Crecida Anual:** Caudal máximo en un año.

**Criminalidad:** Sinónimo de delito, solo que este es en tono más fuerte u ofensivo o de un grado mayor en el delito.



**Cruce:** La unión de una vía o camino con otros, aunque no los atraviese. Comprende todo el ancho de la calle o camino entre las líneas de edificación o deslindes en su caso.

**Cuadra:** Espacio urbano o frente de calle comprendido en cada manzana entre los respectivos bordes de otros dos frentes sucesivos de calle.

**Cuatriciclo Motorizado:** Vehículo motorizado no carrozado de cuatro ruedas no alineadas.

**Cuentero:** Modalidad delictiva en donde un individuo utiliza el engaño para producir la distracción de la víctima. Un ejemplo de ello, es lograr que el conductor de un vehículo se detenga, por ejemplo, informándole que sale humo de la parte trasera del mismo, que pierde combustible, o arrojando un elemento como piedra, ocasionando que el conductor se baje del vehículo, momento en el cual una segunda persona sustrae sus pertenencias del vehículo.

**Cuneta:** Ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por diferencia de nivel entre calzada y acera.

## D

**Dársena de Estacionamiento o Detención:** Espacio resguardado en la vía pública destinado a estacionamiento o detención vehicular, cuyo ancho mínimo es de dos metros, salvo estudio de composición vehicular que demuestre un ancho menor de vehículo.

**Degradación:** Pérdida de valor de un activo como consecuencia de la materialización de una amenaza.

**Delito:** Acción que se hace o se deja de hacer y que es sancionada por las leyes penales de los estados así como del Distrito Federal y como por algunas otras leyes.

**Desastre:** Suceso que causa alteraciones intensas en las personas, los bienes, los servicios y el medio ambiente, excediendo la capacidad de respuesta de la comunidad afectada.

**Descuidista:** Modalidad delictiva en la cual delincuentes se mezclan con el público en el interior de un comercio, esperando el descuido de alguna persona de su cartera, maletín u objetos que posea. Normalmente esperan pacientemente el momento propicio para sustraer los elementos sin que nadie lo perciba, para luego huir rápidamente del local.

**Detención:** Permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera por un tiempo estrictamente necesario para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso o descenso de pasajeros, o para carga y descarga. No se considera detención a la permanencia sin movimiento en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor. En caso de pasarse del tiempo necesario, se cuenta hasta con dos minutos

extra, antes de que sea considerado estacionado. Para el caso de los taxis con servicios de radio o remises, el tiempo extra es de diez minutos).

**Distrito:** Ver Barrio.

## E

**Eje de calzada:** Línea longitudinal a la calzada, demarcada o no, que determina las áreas con sentido de circulación opuesto. Si no está demarcada, la división es en dos partes iguales.

**Embotellamiento:** Acumulación de vehículos en una vía pública que entorpece u obstruye el tránsito.

**Emergencia:** Sucede cuando se produce un hecho indeseable, traumático, que también llamamos siniestro, el cual pone en peligro a personas y / o bienes. Entre estos últimos consideraremos también a bienes generales, como por ejemplo, el medio ambiente.

**Encrucijada:** Bocacalle.

**Equipamientos:** Sistema de construcciones, instalaciones y espacios asociados que se destinen a la prestación de servicios básicos a la comunidad, de carácter educativo, cultural, sanitario, asistencial, religioso, comercial, deportivo, administrativo, de ocio, de transporte, de seguridad y otros análogos, incluidas las plazas de aparcamiento anejas y las superficies cubiertas con vegetación complementarias de los equipamientos. Pueden ser de titularidad pública o privada. Sin embargo, a efectos de los deberes de cesión y urbanización, solo los de titularidad pública tienen carácter de dotaciones urbanísticas públicas.

**Espacio Público:** Espacio destinado al uso público, existente en calles, avenidas y plazas y del que participan la vista de las fachadas, los pavimentos, aceras, y sectores parquizados (CPU 1.2.1.3).

**Espacio Urbano:** Espacio aéreo que incluye el espacio público y el comprendido entre los volúmenes edificados de las parcelas, que proporciona condiciones reglamentarias de iluminación y ventilación a los locales habitables (CPU 1.2.1.3).

**Estacionamiento en Superficie:** Espacio habilitado para el estacionamiento de vehículos, junto al cordón de las aceras. Puede ser a 45° o 90°, o en línea.

**Estacionamiento:** Permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención.

**Estilos Arquitectónicos:** Conjunto de características que se observan, de forma predominante, en la fachada del edificio, y que expresan determinada tendencia artística. En muchos casos se trata más de una influencia estilística que de estilos puros.

**Evento de Seguridad:** Momento en que la amenaza existe y pone en riesgo activos, procedimientos o información.

## F

**Frecuencia:** Tasa de ocurrencia de un determinado hecho o amenaza.

## G

**Gestión de riesgos:** Selección de implementación de medidas de seguridad para conocer, prevenir, impedir, reducir o controlar los riesgos identificados. La gestión de riesgos se basa en resultados obtenidos en el análisis de riesgos.

**Giro:** Maniobra por la cual el vehículo modifica su dirección para cambiar de arteria de circulación.

**Guías de Buenas Prácticas:** Documentos que, como su nombre lo indica, establecen prácticas de trabajo y pautas de comportamiento seguros en las diferentes áreas.

**Guiñada:** Indicación rápida que realiza un conductor encendiendo y apagando la luz alta como señal de advertencia.

## H

**Hecho Delictivo:** Perpetración de un acto que es claramente ilegal.

**Higiene pública:** Higiene que se aplica con intervención de la autoridad por medio de normas.

**Higiene:** Parte de la medicina que conserva la salud y previene enfermedades.

## I

**Impacto:** Consecuencia que sobre un activo, tiene la materialización de una amenaza.

**Impacto ambiental:** Toda alteración en el ambiente que afecte negativamente la calidad de vida, o que repercuta sobre las opciones de desarrollo sustentable.

**Incidente de tránsito o incidente vial:** hecho en el cual se produce daño a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública.

**Isleta:** a) Plazoleta seca que canaliza corrientes circulatorias. b) Zona de la calzada demarcada con líneas paralelas amarillas de trazo continuo en diagonal o en V, con delimitación perimetral, que canaliza corrientes circulatorias.

## J

## K

## L

## M

**Mano:** Sentido de circulación que deben conservar los vehículos que transitan por una arteria.

**Mantenimiento:** Acción constructiva en una edificación para protegerla del desgaste, mantenerla en buen estado constructivo y de funcionamiento y prolongar su vida útil. Se corresponden con reparaciones menores en paredes, carpintería, pintura o sustitución de piezas en el sistema hidrosanitario. Es aplicable a inmuebles con un bajo grado de deterioro.

**Manzana urbana:** Célula o elemento esencial de la estructura o cuadrícula urbana, conformada por polígonos cerrados (generalmente cuadriláteros), y definidos por el trazado vial, que se intersecan o cruzan formando ángulos conocidos como esquinas. Las manzanas a su vez están constituidas por elementos menores, que son las parcelas urbanas (lotes, fincas urbanas o parcelas) en las que se construyen las edificaciones.

**Mapa de riesgos:** Relación de las amenazas a las que están expuestos los activos.

**Maquinaria especial:** Todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar.

**Medida de Seguridad:** Sanciones que un juez aplica como medida sustitutiva de una pena.

**Medida Preventiva o de Control:** Cualquier medida o actividad que puede realizarse para prevenir o eliminar un peligro para la seguridad de los bienes y las personas o para reducirlo a un nivel aceptable.

**Mensajería Urbana:** Comprende el retiro y entrega de elementos varios de pequeña y mediana paquetería y/o la realización de gestiones desde su solicitud y hasta el o los domicilios que sean indicados, sin tratamiento o procesamiento, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclomotor, en un plazo menor a las 24 horas y en un ámbito urbano acotado.

**Mobiliario urbano:** Conjunto de elementos utilitarios, ornamentales o conmemorativos situados en los espacios públicos y en la vía pública, tales como: luminarias, farolas, bancos, apeaderos, fuentes, esculturas, bustos, estatuas, jardineras, cestos, señalizaciones, entre otros.

**Mojones:** Puntos de referencia, pero en el cual el espectador no entra en él, sino que es exterior. Un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. La característica física clave es la SINGULARIDAD, un aspecto que es único o memorable en el contexto.

**Monumento Nacional:** Todo centro histórico urbano y toda construcción, sitio u objeto que, por su carácter excepcional, merezca ser conservado por su significación cultural, histórica o social para el país

**Motocicleta:** Vehículo de 2 ruedas con motor a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada o más de 1000 Watts de potencia y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 kilómetros por hora.

**Moto furgón:** Triciclo motorizado parcialmente carrozado, destinado al transporte de cargas.

**Motovehículo:** Vehículo motorizado no carrozado. Incluye ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, motocicletas y moto furgones.

## N

**Nodos:** Puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Algunos de estos nodos se constituyen en focos de un barrio.

## O

**Ómnibus:** Vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;

## P

**Pandemia:** Aparición de casos de enfermedad por encima de lo esperado, superando los límites del país en el que se dio el brote, superando entonces el nivel de epidemia.

**Parada:** Indicador vertical para el ascenso y descenso de pasajeros de un servicio de transporte.

**Pasaje:** Arteria cuya calzada tiene un ancho máximo inferior a cinco metros.

**Parcela:** Porción pequeña de terreno en este caso en zona urbana.

**Paseo:** Espacio público de forma longitudinal concebido como sitio de circulación y esparcimiento, que puede contar con vegetación y/o mobiliario urbano. Puede tratarse de una manzana alargada, una secuencia de manzanas, o la frontera de un borde natural.

**Paso a nivel:** Cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;

**Patógeno:** Cualquier organismo que puede causar enfermedades o iniciar un proceso patológico.

**Peatón:** Persona que circulando o detenida en la vía pública, prescinde del uso de un vehículo.

**Peso del vehículo:** Total del vehículo más su carga y ocupantes;

**Plan de Seguridad:** Conjunto de programas de seguridad que permiten materializar las decisiones de gestión de riesgos.

**Plaza:** Sistema de espacios públicos centrales de la ciudad colonial.

**Programa de Seguridad:** Conjunto de programas de seguridad que permiten materializar las decisiones de gestión de riesgos.

**Puente:** Construcción vial destinada a permitir el paso de personas o vehículos por sobre el nivel de lo atravesado.

**Punguista:** Individuos que generalmente van en grupos de dos o tres con el fin de cometer un hurto sin que el damnificado se dé cuenta. Por ejemplo, ante un empujón de un tercero o movimiento brusco en el colectivo, colocan una de sus manos en cualquiera de los bolsillos y muy sigilosamente le sustraen la billetera, celular y otra pertenencia de valor.

## Q

## R

**Reductor de velocidad:** Conocido como loma de burro. Dispositivo consistente en una sobre elevación transversal de la calzada, con dimensiones normalizadas y acompañado de señalización vertical y horizontal de prevención, cuyo fin es obligar a una reducción de la velocidad vehicular en ciertos cruces o tramos de arterias considerados peligrosos. También se considera “reductor de velocidad” a todo dispositivo que al reducir el ancho del carril hasta una dimensión no menor a 2,80 m induzca una disminución de la velocidad vehicular.

**Región turística:** Espacio mayor para el planeamiento o la integración que lleve al desarrollo turístico. Conjunto de provincias cuya composición espacial se estructura de acuerdo a una oferta turística, homogénea, por productos, que permita coordinar políticas y estrategias para un mejor desarrollo. Ej. Norte, Litoral, Cuyo, Centro, Patagonia, en Argentina.

**Registro:** Documentación generada por actividades de vigilancia, observación y verificación.

**Riesgo acumulado:** Toma en consideración el valor propio de un activo y el valor de los activos que dependen de él. Este valor se combina con la degradación causada por una amenaza y la frecuencia estimada de la misma.

**Riesgo:** Resultado de calcular la potencial acción de una amenaza (A), con las condiciones de vulnerabilidad (V) de una comunidad o sistema. En conclusión: Riesgo = A \* V.

**Rotonda:** Emplazamiento vial circular para la distribución del tránsito ubicada en la encrucijada de dos o más arterias y que permite la circulación giratoria.

**Ruta turística:** Se determina estudiando sobre el mapa un itinerario que comprenda la visita de varias localidades de interés turístico. Hay que tener en cuenta los lugares de salida y llegada, de paradas, distancias, comunicaciones, inclusión de valores históricos, paisajísticos, folklóricos.

## S

**Salpicadores:** Delincuentes cuya modalidad delictiva consiste en ensuciar a la víctima con mayonesa, café diluido u otro líquido similar, para generar una situación que permita que se acerque un cómplice a la víctima, aduciendo que le ayudarán a limpiar la prenda, aprovechando entonces para despojarlo de la billetera, cartera, maleta, etc.

**Sector de parada:** Área delimitada en la calzada, adyacente a la parada del servicio de transporte de pasajeros correspondiente.

**Seguridad Pública:** Sistema que permite el libre desplazamiento del turista por el destino, disminuyendo el porcentaje de situaciones de conflicto, principalmente los hechos delictivos (casos de robos y hurtos) y los accidentes.

**Seguridad Turística:** Sistema que permite la protección de la vida, de la salud, de la integridad física, psicológica y económica de los visitantes, prestadores de servicios y miembros de las comunidades receptoras

**Semáforo:** Dispositivo de señalización luminosa cuya función es asignar, en forma alternativa, el derecho de paso a vehículos que confluyen sobre un determinado punto de la calzada y, con otras características, también a los peatones.

**Semiautopista:** Vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, con algún cruce a nivel y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes. Un camino similar o la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril.

**Senda peatonal:** Sector de la calzada destinado al cruce peatonal. Si no está demarcada, coincide con la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada, excepto en los bolsones peatonales.

**Sendas:** Representan las distintas vías de comunicación o conductos que un individuo puede observar y utiliza para unir el espacio. Entre ellas se encuentran las calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas.

**Servicio de transporte:** El traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;

**Sobrepaso:** Maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación cambiando de carril.



## T

**Terrazas:** Son espacios cubiertos o descubiertos de un edificio, generalmente limitados por muros, rejas o balaustradas, retranqueados de la primera línea de fachada y/o en azotea.

**Tráfico:** Circulación de cosas o personas.

**Tránsito:** Movimiento de cosas o personas de un lugar a otro.

**Trazabilidad:** Aseguramiento de que en todo momento se podrá determinar quien hizo qué y en qué momento.

**Triciclo motorizado:** Vehículo motorizado no carrozado de tres ruedas no alineadas.

**Triciclo:** Ciclorodado de tres ruedas no alineadas.

**Túnel:** Construcción vial destinada a permitir el paso de personas o vehículos por debajo del nivel de lo atravesado.

## U

## V

**Vado:** Parte de la acera que está rebajada casi al nivel de la calzada para facilitar la comunicación entre dos planos horizontales de distinto nivel. Se clasifican en: vehiculares (destinados a la entrada y salida de vehículos) y peatonales (destinados a la supresión de barreras arquitectónicas).

**Valor arquitectónico:** Aquella cualidad de un bien cultural, en todo o alguna de sus partes componentes o en su especialidad y tipología, que lo distingue de otro común por los rasgos que lo definen dentro de alguna tendencia estética cualificada, o presenta características y aportes relevantes en lo expresivo.

**Valor artístico:** Aquella cualidad de un bien cultural que lo distingue de otro común por las características y aportes relevantes en el estilo, la forma y los materiales de reconocidos elementos plásticos, de elementos decorativos o de mobiliario.

**Valor histórico:** Aquella cualidad de un bien cultural que lo distingue de otro común por su relación directa con la ocurrencia de hechos o acciones relevantes para la ciudad o el país en el ámbito político, social, científico o cultural, o asociados a la presencia de personalidades.

**Valor urbanístico:** Aquella cualidad de un conjunto, sector, zona o área urbana, o de una ciudad, que la distingue de otro común, por las características y aportes relevantes en cuanto a tipología, morfología, paisaje, historicidad e innovaciones tecnológicas y funcionales en el contexto de su región, país o área geográfica.

**Vehículo abandonado:** Vehículo o parte de él ubicado en lugares de dominio público en estado de deterioro y/o inmovilidad y/o abandono.

**Vehículo automotor:** Todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

**Vehículo detenido:** Vehículo que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;

**Vehículo estacionado:** Vehículo que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;

**Vehículo:** Medio por el cual toda persona o cosa puede ser transportada por la vía pública.

**Vía pública:** Fajas pavimentadas destinadas al libre tránsito de vehículos y/o peatones. Acera, autopista, semiautopista, callejón, pasaje, calle, avenida, senda, plaza, parque o espacio de cualquier naturaleza afectado al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad.

**Vías multicarriles:** Son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos.

**Víctima:** Persona física que sufre un daño provocado por un sujeto. El daño puede ser físico, moral, material o psicológico.

**Violencia:** Es el comportamiento de las personas cuando, sin el control de sus impulsos, provocan daños a los demás, ya sea de forma física, emocional o psicológicamente a través de la palabra, acción o ignorando a los demás.

**Virus:** Agente infeccioso, microscópico, que es causa de muchas enfermedades y puede transmitirse de diversas maneras.

**W**

**X**

**Y**

**Z**

**Zona de camino:** Todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;

**Zona de Impacto:** Punto donde se verifica el accidente; se considera tanto al elemento natural donde se está llevando a cabo la actividad turística como el agua, o en la zona terrestre.

**Zona de seguridad:** Área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

## AUTORES

### LUIS ALBERTO GRÜNEWALD

- Especialización en Seguridad turística y hotelera en el Instituto Universitario de la Policía Federal Argentina, Facultad de Ciencias de la Seguridad. Argentina.
- Especialización en Planeamiento del tránsito, transporte, seguridad y educación vial en el Instituto de planeamiento del tránsito, seguridad y educación vial, Universidad de Morón.
- Miembro de la Red interamericana de Seguridad Turística OEA.
- Coordinador de la Red académica interamericana de Gestión de la Seguridad Turística. Fundación Turismo para Todos - Universidad Nacional de Quilmes.
- Se ha desempeñado como Consultor e instructor en seguridad turística de la Organización Mundial del Turismo -OMT-, Organización de Estados Americanos -OEA- y en Programas de Formación sobre seguridad turística de la Secretaría de Turismo de la Nación –SECTUR-, Argentina.
- Autor de libros, publicaciones técnicas y artículos sobre seguridad turística, turismo accesible y competitividad de destinos y empresas turísticas.
- Ha disertado y desarrollado programas de capacitación en seguridad turística en Argentina, España, EE.UU., Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Honduras, Guatemala, Uruguay, Chile, Perú, Colombia, y Ecuador.
- Contacto: info@seguridadturistica.com.ar

### ÁGUEDA FERNÁNDEZ

- Docente, Investigadora y Capacitadora especializada en Turismo Accesible y Seguridad para personas con capacidades restringidas.
- Magister en Accesibilidad para Smart City. La Ciudad Global. Universidad de Jaén. España.
- Licenciada en Administración Hotelera. Universidad Nacional de Quilmes.
- Coordinadora del Diplomado en Política y gestión estratégica del turismo accesible. Universidad Nacional de Quilmes.
- Coordinadora Programa de Extensión Universitaria “Gestión de la seguridad, salud, derechos humanos e inclusión social en el tiempo libre destinado al turismo y la recreación”. Universidad Nacional de Quilmes
- Codirectora del Proyecto de Extensión “ Accesibilidad y seguridad para personas con capacidades restringidas durante el tiempo libre destinado al turismo y la recreación”. Universidad Nacional de Quilmes
- Miembro del Comité Técnico 228 (ISO/TC 228) Turismo y servicios relacionados, ámbito en donde se está desarrollando la norma internacional de turismo accesible, Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM).
- Coordinadora del proyecto de Argentina Accesible. Fundación Turismo para Todos
- Ha dictado conferencias, cursos y desarrollado programas de capacitación sobre turismo accesible en Panamá, Republica Dominicana, México, Chile y Argentina
- Autora de distintos libros y artículos en publicaciones nacionales e internacionales sobre accesibilidad y turismo accesible.
- Contacto: agueda.fernandez@unq.edu.ar

## MARIANO CALGARO

- Licenciado en Administración Hotelera. Universidad Nacional de Quilmes.
- Maestrando en Desarrollo y Gestión del Turismo. Universidad Nacional de Quilmes.
- Investigador y extensionista especializado en Seguridad, Derechos humanos e inclusión social en el turismo. Universidad Nacional de Quilmes.
- Docente de la materia Seguridad y Salud en Turismo del Diplomado en Política y Gestión estratégica del turismo accesible. Universidad Nacional de Quilmes.
- Director del Departamento de Seguridad Turística. Fundación Turismo para Todos.
- Miembro de la Red interamericana de Seguridad Turística OEA.
- Miembro del Comité Técnico ISO/TC 228/WG 15 Turismo y servicios relacionados, ámbito en donde se está desarrollando la norma internacional de alojamiento, IRAM.
- Co-Autor de libros y publicaciones técnicas sobre seguridad turística, turismo accesible, desarrollo sustentable y competitividad de destinos turísticos.
- Contacto:

© Copyright © 2020.

Está permitida la copia, distribución, exhibición y utilización de la obra bajo las siguientes condiciones:

Atribución: se debe mencionar la fuente (título de la obra, autor, editor, año) citando la fuente que a continuación se indica: Red Interamericana de gestión de la Seguridad turística. Fundación Turismo para Todos /

No comercial: no se permite la utilización de esta obra con fines comerciales.

Mantener estas condiciones para obras derivadas: sólo está autorizado el uso parcial o alterado de esta obra para la creación de obras derivadas siempre que estas condiciones de licencia se mantengan en la obra resultante.

# SEGURIDAD TURÍSTICA

## Seguridad Vial y en el Transporte Turístico

### PROGRAMA EJECUTIVO DE INFORMACIÓN Y PREVENCIÓN DE SEGURIDAD EN TURISMO

En el marco de un trabajo interinstitucional e interdisciplinario, con el objetivo de contribuir a la seguridad de un destino turístico, se ha elaborado el presente material informativo en los que se recomiendan a la población residente y a los visitantes medidas de prevención que se deben tener en cuenta cuando se planifica un viaje turístico.



#### SECRETARIA DE INVESTIGACIONES

Proyecto “Seguridad, Salud y Derechos humanos en el turismo”.

Director: Luis Grünewald / [info@seguridadturistica.com.ar](mailto:info@seguridadturistica.com.ar)

Proyecto “Turismo accesible. Análisis de la inclusión social en el turismo para las personas con capacidades restringidas”

Codirector: Agueda Fernández / [aguedanfer@gmail.com](mailto:aguedanfer@gmail.com)

#### SECRETARIA DE EXTENSIÓN UNIVERSITARIA

Proyecto “Seguridad, derechos humanos e inclusión social en el turismo”

Director: Luis Grünewald / Codirector: Agueda Fernandez



FUNDACIÓN  
TURISMO PARA TODOS

#### DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD TURÍSTICA

Director: Lic. Mariano Calgaro



### RED INTERAMERICANA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD TURÍSTICA

## Secretaría de Investigaciones

Proyecto

*"Seguridad, Salud y Derechos Humanos en el turismo"*

Director: Luis Grünewald

info@seguridadturistica.com.ar

Proyecto

*"Turismo accesible. Análisis de la inclusión social en el turismo para las personas con capacidades restringidas"*

Codirectora: Águeda Fernández

agueda.fernandez@unq.edu.ar

## Secretaría de Extensión Universitaria

Proyecto

*"Seguridad, derechos humanos e inclusión social en el turismo"*

Director: Luis Grünewald

Codirectora: Águeda Fernández



Universidad  
Nacional  
de Quilmes

www.unq.edu.ar

t.: 4365 7100

Roque Sáenz Peña 352 / Bernal  
Buenos Aires / Argentina