

GRUPO DE PERSONAS DE MAYOR RIESGO EN LA ACCIDENTALIDAD VIAL

Adultos mayores de 65 años

Héctor Arce-Cavallini

Ingeniero Civil por la UCR. Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. Poseedor de posgrados en transportes, carreteras y economía. Desarrollo profesional con énfasis en circulación, tráfico y control de emisiones vehiculares. Autor de una Tesis Doctoral sobre reglas de prioridad de paso en intersecciones. Ha publicado varios artículos especializados y dirigido proyectos en materia de legislación afín con su énfasis profesional.

INTRODUCCIÓN

En la conferencia mundial sobre el futuro de las ciudades "Urban 21", realizada en julio del 2000 en Berlín (R. F. de Alemania), quedó patente la preocupación de que en las ciudades de los países en vías de desarrollo se experimentará el crecimiento demográfico más veloz en los próximos 25 años, calculado en 5 mil millones de personas más en todo el mundo que vivirán en ellas. Respetando la dimensión de este cálculo, a las ciudades de nuestro país le tocará una pequeña porción de este pastel, que no por pequeña es menos significativa si la analizamos en el contexto de una nación que vela poco por el desarrollo ordenado de sus ciudades, y prácticamente nada por el desarrollo de su infraestructura vial.

Este es un país que todavía mira de soslayo el avance de las demás naciones y que tarda poco menos que una eternidad para encontrarle solución a los problemas más acuciantes que aquejan a la población. Los problemas que se derivan de la circulación de vehículos de motor y, en general, de la circulación por las vías públicas es una de las mayores deudas que todavía tiene este país con la salud de sus habitantes.

La accidentalidad vial puede enfrentarse de muchas maneras, pero sin perder de vista los tres factores principales que influyen en ello: la persona, el vehículo y la infraestructura (la vía: calzada y zonas complementarias). En los accidentes de la circulación el factor humano privilegia su papel como causa de ellos, la mayoría de los cuáles se podrían evitar si las personas que conducen vehículos reforzaran sus precauciones en la vía. Y, con la misma suerte, si lo mismo hicieran los peatones, por ejemplo, antes de cruzar

calles y carreteras o al circular por zonas y sendas de la vía no dedicadas a la circulación normal de vehículos, como los espaldones.

El papel de las autoridades nacionales y locales no es tan preponderante dadas las actuales circunstancias y a pesar de que tienen la obligación de facilitar los medios para el control y la movilidad de los usuarios en las vías. El control del tráfico, el control preventivo del estado de los vehículos y la provisión de infraestructura adecuada para la seguridad de los conductores y de los peatones son tareas urgentes e ineludibles, que las autoridades de Costa Rica deben emprender con la mayor urgencia para reducir los riesgos de accidentes en las vías públicas.

En esta tesitura debe prestarse especial atención a la toma de medidas para prevenir los accidentes en los grupos sociales que, internacionalmente, son reconocidos como los grupos de mayor riesgo en la accidentalidad vial: niños, mujeres embarazadas, discapacitados y adultos mayores de 65 años, en su papel de conductores y peatones.

Es un hecho incuestionable que la mayor parte de las medidas que pueden tomarse en este campo son comunes para todas las categorías de edades y condiciones de las personas, pero las personas que integran estos grupos, por sus condiciones excepcionales, están más expuestas a los peligros de la circulación vial y, por lo tanto, a ser actores directos de accidentes de la circulación y, en menor medida, a los riesgos del tránsito por zonas peatonales.

Hechos estos matices, centraremos nuestra atención en los adultos mayores de 65 años, especialmente en calidad de peatones, que es la condición de las personas en que se está más expuesto a sufrir un accidente vial, y dado que, por encima de esa edad, las personas podemos tener, por ejemplo, entre dos y cuatro más posibilidades de morir al sufrir un accidente contra un vehículo.

Al final de esta participación me permitiré la licencia de exponer algunas recomendaciones que, en general, son útiles para todas las personas que circulan por las vías públicas, pero tengo la esperanza de que sean particularmente seguidas por aquellas personas que pertenecen a ese grupo conocido como de los adultos mayores.

EL PROBLEMA

Cuando nos avocamos a revisar lo que se ha estudiado y escrito internacionalmente sobre este tema, no deja de sorprender la inquietud que se ha generado entre especialistas de distintas áreas por la dimensión que han tomado en muchos países los accidentes con vehículo entre personas mayores de 65 años, más en su condición de peatones que en la de conductores.

No deja de sorprender esto porque en Costa Rica casi ni se comenta al respecto, ni se realizan estudios propios sobre el particular. Sólo para dar una idea de esta situación, es oportuno señalar que en EE.UU., país que, tradicionalmente se lo considera como una nación en la que se conduce “perfectamente” y que tiene las mejores condiciones viales para conductores y peatones, en 1997 y 1998 el 22% del total de peatones fallecidos eran personas que superaban los 65 años de edad, a pesar de que sólo el 13% de la población está en ese grupo (datos de la Administración Nacional de Seguridad en el Tráfico en Carreteras). En España, los datos son aún más reveladores. En el año 2000, el 28% de los peatones muertos en carretera y el 45% de los fallecidos en ciudad fueron personas de ese grupo.

Los anteriores, naturalmente, son cifras que nos sorprenden a quienes vivimos fuera de esos países por considerarlos países de sociedades modernas, pero también porque muchas de las causas que provocan tanta cantidad de personas fallecidas y lesionadas en accidentes con vehículo son similares a las nuestras. Siempre en EE.UU., entre 1997 y 1998, por cada peatón que falleció en accidente con vehículo, 14 más resultaron heridos. La vía pública, pues, se ha convertido en una carnicería en gran cantidad de países, no sólo en el nuestro.

Si bien no tenemos estadísticas confiables de peatones accidentados en las vías públicas de Costa Rica, las estadísticas que se derivan de los accidentes de la circulación en nuestro país reflejan la gravedad de esta situación. El 45% de los fallecidos muere en el lugar del accidente, mientras que otro 35% muere en el centro hospitalario después de haber ingresado por lesiones.¹

A mediados del mes de abril del 2001 un diario de circulación nacional publicaba² que el año anterior fallecieron 700 personas en accidentes de la circulación, 1500 resultaron con algún tipo de discapacidad (2,14 personas con algún tipo de discapacidad, por cada persona muerta) y más de cien mil resultaron heridas (más de 143 personas heridas, por cada persona muerta), y ya en los primeros 9 meses de este año habían fallecido 347 personas, un ligero aumento con respecto al mismo período del año anterior³, lo que vaticina un aumento de las cifras totales con respecto al año 2000.

En términos económicos y a criterio de la Organización Mundial de la Salud, en economías como la nuestra este rubro anda por el orden del 1% del PIB. Según la Dirección General de Policía de Tránsito, si se toman en cuenta los daños materiales, los seguros, incapacidades y horas laborales perdidas, cada herido le cuesta a la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) 200.000 colones diarios (unos \$640, sin contar con cirugías), mientras que 10 días de internamiento resultan en unos 1,2 millones de colones por paciente (unos \$3800)⁴. Sólo el Hospital San Juan de Dios invierte cerca de 1000 millones de colones anuales en la atención de accidentados.⁵

¹ La Nación, EL PAÍS, 2 de marzo del 2001.

² La Nación, EL PAÍS, 17 de abril del 2001. ³

La Prensa Libre, 3 de octubre del 2001

⁴ La Nación, REVISTA DOMINICAL, 18 de marzo del

2001. ⁵ La Nación, EL PAIS, 2 de marzo del 2001.

¿Cuáles son algunas de las causas que se esconden detrás de esta cruda realidad mundial? Las más reconocidos son, en mayor o menor grado, y comunes a todas las edades, el consumo de alcohol, el consumo de fármacos y drogas, la depresión, la fatiga, la falta de atención, la distracción, el irrespeto de la señalización, el exceso de velocidad, la imprudencia de los peatones, etc.

Hay que añadir a lo anterior una importante dosis de agresividad a la que diariamente se ven sometidos los peatones en las vías públicas, sin distinción de edad, por parte de los conductores de vehículos y entre ellos mismos, tal vez provocada por algunos de los factores mencionados, y a lo cual muchos conductores y peatones reaccionan también con agresividad, sin tomar en cuenta que, al menos el peatón, siempre llevará la peor parte frente a un vehículo. Estas causas no son ajenas a nuestro país, más bien todo lo contrario, pues algunas son demasiado recurrentes en nuestro medio.

Un estudio de la Fundación Mapfre (España) demostró que en España los peatones se sienten amedrentados en la ciudad, a tal punto que creen que es más fácil sufrir un atropello que un atraco. Yo diría que en Costa Rica, si bien el punto de comparación no sería tan generoso con la probabilidad de un atraco, nadie se extrañaría de que un estudio similar concluyera que los peatones de este país también se sienten amedrentados en las ciudades a causa de la conducción vehicular, pues en nuestro medio los conductores se han habituado a:

- i) irrespetar la luz roja del semáforo,
- ii) detenerse sobre las zonas de seguridad,
- iii) irrespetar la prioridad de paso de los peatones en esas zonas y realizar maniobras bruscas en la circulación.

Estas son formas de agresión en la vía pública que ya forman parte de la agresividad con la que diariamente los conductores enfrentan a los peatones y que, de alguna forma, vienen alentadas por un Estado que no ejerce un control adecuado en la circulación y que promueve medidas de ley que no toman en cuenta las características de nuestros conductores; medidas que resultan equivocadas en su fondo, como permitir que los conductores giren a la derecha en las intersecciones con luz roja de semáforo, lo cual ha desvirtuado el propósito esencial de ese aparato.

Sin embargo, que el Estado no haga lo propio por mejorar la situación de inseguridad en las vías públicas no da pie para la comisión de los actos de imprudencia en que incurren los peatones cada vez con mayor frecuencia, especialmente al cruzar una calle o una carretera que, como un hecho verificable, son causa reportada de gran número de accidentes en el mundo.

En Costa Rica es común ver a los peatones cruzando calles y carreteras en medio del flujo vehicular, aunque en las proximidades se cuente con los pasos peatonales que en el pasado fueron reclamados por las

comunidades. En la vía de circunvalación de San José se cuenta con puentes peatonales y, sin embargo, una cantidad importante de peatones prefiere cruzar la calzada de cuatro carriles que utilizar esos puentes, incluso mujeres embarazadas o con niños en brazos, ancianos y discapacitados que sin razón alguna rechazan la opción de paso más segura para ellos.

Aunque hay que advertir que el Estado también reacciona de forma extraña ante estas situaciones de inseguridad vial. Existen casos en que la incongruencia de las autoridades es más que evidente en este campo, pues en vez de buscar la forma de impedir que los peatones crucen por la calzada en aquellos puntos donde se han instalado puentes peatonales, colocan zonas de seguridad debajo de esos puentes, con lo cual se promueve la desobediencia civil que rechaza utilizar la infraestructura o, lo que es lo mismo, a que la contra-medida deje sin efecto la sana intención de reducir el riesgo de accidentes con el uso de los puentes peatonales.

Otro ejemplo en ese mismo sentido, que vale la pena señalarlo, lo tenemos en la llamada autopista General Cañas, una vía de 17 km de longitud, a lo largo de la cual se desarrolla una intensa actividad industrial y comercial. En ésta es más que frecuente ver en sus 17 km peatones realizando ingentes esfuerzos para saltar la barrera de la mediana en medio del tráfico que circula a más de 100 km/hr, sólo que en esta ocasión más bien es el Estado el que se niega a instalar puentes peatonales o algún otro tipo de espacio alternativo para el uso de los peatones.

A las personas mayores de 65 años las imprudencias en la vía pueden dejarles resultados mucho más graves que a las personas de cualquier otro grupo de edad; por eso es tan importante el cuidado de su seguridad en las vías públicas, ya sea como pasajeros, conductores o peatones, pues las condiciones propias de los años deben recordarnos que a determinadas edades ya no somos los mocetones que éramos años atrás.

Los especialistas en medicina advierten que a partir de los cincuenta y cinco años los seres humanos iniciamos un proceso irreversible de pérdida de facultades, pero que es a partir de los sesenta y cinco años cuando esta disminución se hace más pronunciada. Las personas sufrimos el deterioro de la capacidad visual, auditiva y perceptiva. Perdemos agilidad y reflejos a causa del proceso de envejecimiento y las capacidades atencionales motoras y psicológicas empiezan a quedar seriamente afectadas. Como consecuencia, el tiempo de reacción para enfrentar una acción intempestiva del tráfico se ve peligrosamente desminuido.

A causa de una acción imprudente del peatón, éste puede quedar en una situación comprometida y a expensas de la reacción del conductor para evitar el contacto del peatón con el vehículo. Las personas de más edad deben considerar que el golpe contra un vehículo en circulación, agregado a la pérdida de elasticidad que han sufrido los huesos y tejidos del cuerpo con los años, puede tener una acción devastadora.

EL ADULTO MAYOR - CONDUCTOR

En lo dicho quedan reflejados dos aspectos: el especial cuidado que deben tener los adultos mayores al caminar por vías públicas y la cuota de responsabilidad que deben añadir cuando se ponen frente al volante de un automóvil. En su condición de conductores, como cualquier otro, deben velar por su seguridad, la de sus pasajeros y la de los demás usuarios de la vía. Por responsabilidad propia, deben aumentar la precaución cuando están siendo sometidos a algún tipo de tratamiento médico que, de alguna manera, les disminuya la capacidad para conducir, o porque la prudencia lo recomienda a causa de la medicación que están siguiendo.

En ese orden de riesgo están los fármacos para combatir la ansiedad y el insomnio, pues algunos de estos medicamentos producen efectos tan severos en los adultos mayores que los profesionales de la medicina deben desaconsejar la conducción en las personas que los consumen. Esto se demostró en 1997 en un estudio realizado en Montreal por la Dra. Brenda Hammelgarn y sus colegas de la Universidad de Mc Gill, quienes comprobaron que la benzodiazepina, fármaco de uso frecuente entre los ancianos de ese país para combatir el insomnio, puede provocar somnolencia, confusión y una pérdida de las funciones psicomotoras, lo que aumenta el riesgo de accidentes en estas personas (V. en internet Salud y Medicina, #254, de 3 de julio de 1997).

Una medida conveniente para prevenir los riesgos de accidentes de la circulación entre adultos mayores la da el Dr. José A. Flórez, catedrático de Ciencias de la Conducta de la Facultad de Medicina de Oviedo (España). El Dr. Flórez recomienda que los médicos generales interroguen a sus pacientes sobre sus hábitos al conducir. De esta forma la información así obtenida puede suministrarse a la Autoridad encargada de expedir los permisos de conducir, con lo que dicha Autoridad puede tomar las medidas y acciones que mejor convengan a la seguridad de estas personas y de la circulación en general.

EL ADULTO MAYOR - PEATÓN

En el otro ámbito de relación con la vía, que es como peatón, se puede decir que los adultos mayores conviven con una combinación de riesgos, tanto de naturaleza propia (provocados por la edad y por sus propias acciones y descuidos) como asumidos por las condiciones existentes en las áreas complementarias de la calzada.

Los ancianos asumen riesgos importantes cuando se enfrentan a la corriente vehicular sin tomar las suficientes y debidas precauciones, o violando las normas más elementales de seguridad en la vía. Unos cuantos ejemplos bastan para ilustrar esta situación: caminar de espaldas a la corriente vehicular cuando hay ausencia de aceras; cruzar las calles pasando entre vehículos, fuera de zonas de seguridad o fuera de las intersecciones; esperar a cruzar una calle colocados en la calzada y no en la acera. Éstas y muchas otras son

formas peligrosas de enfrentarse al tráfico vial que pareciera que no están siendo correctamente consideradas por los peatones como maniobras riesgosas, ni siquiera por los adultos mayores, a una edad en que ya no se reacciona tan fácilmente.

Otras formas de riesgo no están provocadas por sus actuaciones, sino que son riesgos asumidos por la falta de condiciones adecuadas para circular a pie por las áreas que están fuera de la calzada. En efecto, a pesar de que los adultos mayores constituyen uno de los grupos de personas que está más expuesto a los riesgos de la circulación vial, también es de los grupos que menos condiciones disfrutan para desplazarse por vías públicas. La infraestructura y los servicios públicos viales apropiados para éste y los otros grupos de personas de mayor riesgo en la accidentalidad vial son casi inexistentes, al menos en nuestro país y según mi criterio.

Aunque el país cuenta con alguna legislación que procura brindarle condiciones a estas personas, su cumplimiento no pasa de ser una simple anécdota legislativa, pues ni siquiera las instituciones del Estado se esmeran por cumplirla, mucho menos se esfuerzan por hacer que se cumpla.

Para nadie es un secreto que en nuestras ciudades y pueblos hay un importante déficit de aceras o tramos de éstas y, en muchos casos, las que existen muestran un avanzado deterioro. En las esquinas no se tienen puntos de apoyo para la protección de las personas con más dificultades físicas, ni siquiera se cuenta con estas facilidades allá donde existen pasos para peatones, en tanto que en las esquinas los bordillos de las aceras siguen existiendo y, además, de bastante altura, en vez de haber sido sustituidos por rampas antideslizantes. Y, al igual que en otros países, es claro que los tiempos que asignan los semáforos para cruzar muchas calles y carreteras son más bien apropiados para personas jóvenes que para adultos de avanzada edad.

Costa Rica requiere importantes transformaciones en este campo para que se les permita a los adultos mayores y a los más jóvenes disfrutar de la vía pública como un lugar necesario para trasladarse de un sitio a otro y, además, porque tienen todo el derecho del mundo en este sentido. Sólo así los peatones se sentirán seguros viajando a pie por las vías públicas de nuestras ciudades y pueblos; esta sería una forma de que se sientan menos persuadidos a cometer muchas de las imprudencias que cometen en la actualidad.

SECUELAS DE LOS ACCIDENTES

Los costos económicos de los accidentes de la circulación, más allá de los límites razonables en número y cantidad de víctimas, representan una fuerte erogación para las arcas de un Estado empobrecido como el nuestro, a parte de que se traducen en un duro golpe para las finanzas de los conductores que tienen que afrontar alzas constantes en los montos que deben pagar por sus pólizas de protección.

Aún más importante que lo anterior son las secuelas de orden social, psicológico, etc., que deja en las víctimas un accidente. Para la salud pública de una nación, esto es en extremo significativo. Principalmente porque en la mayoría de las víctimas que sobreviven a un accidente quedan huellas profundas que resultan difíciles de borrar. Marginalmente, los efectos se extienden a la sociedad en general, a su núcleo social más cercano y al seno familiar inmediato; efectos que se extenderán tanto tiempo como le reste por vivir a la víctima si ésta queda afectada por una lesión física o mental permanente.

En los adultos mayores las secuelas resultantes de los accidentes son de mayor envergadura, por pequeños que sean los eventos, debido al proceso de deterioro del cuerpo humano (a lo que ya se hizo mención anteriormente). De ahí que sea tan importante que las personas dentro de ese grupo de edad extremen las medidas de precaución en la vía pública y no pequen de exceso de confianza, ni exhiban un comportamiento a todas luces peligroso. De lo contrario, todo ello puede convertirse en su enemigo número uno.

Por otra parte, es recomendable que las autoridades, ingenieros, arquitectos y, en general, especialistas en tráfico no olviden que el cuerpo y sus atributos cambian con los años, y que una forma de reducir la probabilidad de secuelas indeseables en los adultos mayores debido a los accidentes viales es tanto proporcionarles condiciones adecuadas en los futuros proyectos de vías públicas, como mejorar en su favor las condiciones de las vías existentes y crear campañas atractivas y de fuerte impacto social orientadas a reciclar los conocimientos en seguridad vial que poseen esas personas.

También los médicos y especialistas hospitalarios, la Caja Costarricense de Seguro Social y el Instituto Nacional de Seguros (INS) tienen mucho que hacer en materia de prevención de estos riesgos.

Los médicos, porque viven de cerca las consecuencias de estas tragedias y su mensaje a la sociedad es de vital importancia para hacer reaccionar a la población sobre las secuelas de esta epidemia que está cobrando demasiadas vidas y que está creando en este país un estrato social nuevo de personas lisiadas.

La CCSS, que es la administradora de los hospitales y clínicas del Estado, porque tarde o temprano tendrá que asumir los costes de la atención de los pacientes que han sufrido lesiones en los accidentes viales.

El INS, porque es la institución que por ley de la República tiene el negocio de los seguros de accidentes en este país, en carácter de monopolio, y en esa condición debería tener una presencia pública fuerte y permanente como contribución casi obligada a la prevención de los accidentes en las vías públicas. Es criticable, en ese sentido, que el INS tenga una reducida participación en este campo, cuando debiera ser todo lo contrario.

Me atrevo a decir que la percepción que muchos ciudadanos tenemos del INS es la de una institución que, históricamente, se ha limitado a pagar los daños y los muertos, lo cual, a mi parecer, no está muy lejos de la realidad. Sin embargo, por razones obvias, el papel del INS tiene que ser diferente: de mayor acometividad

y constante, con programas y campañas permanentes en los medios de comunicación que renueven el mensaje al público, que eduquen en la prevención de accidentes y en la conducción responsable. Mensajes que vayan dirigidos a la conciencia de los conductores y peatones, que los haga sentir en carne propia las secuelas de todas esas imprudencias que se cometen en la vía pública en nombre de no sé quién. Pero también para que antes de que tomemos un vehículo tengamos presente que el derecho a la vida no nos pertenece, como tampoco el sufrimiento que podemos ocasionar. No hay camino más corto entre la vida y la muerte que un accidente de la circulación.

Quienes somos usuarios de las vías públicas no nos estamos dando cuenta que las secuelas principalmente de dichos accidentes están asemejando nuestra sociedad a una sociedad en guerra. Lo confirman esos miles de personas que fallecen en pocos años en nuestras calles y carreteras, que quedan mutiladas, que pierden órganos o que quedan con daños cerebrales permanentes, siendo los ancianos los primeros candidatos a víctimas mortales.

Seamos claros: el mejor remedio a esta barbarie contra la humanidad está en manos de los propios usuarios. Bastaría con que modificáramos nuestros hábitos de conducta en la vía pública para que se redujeran drásticamente los resultados actuales. Y, por supuesto, que el Estado reoriente los objetivos que el país tiene en materia de seguridad de conductores y peatones mediante un plan general a largo plazo. Llamo la atención a este respecto, al debido cumplimiento que se debe dar de la LEY 7600, de igualdad de oportunidades para personas con discapacidad, lo cual mayoritariamente no está siendo acatado, con lo que se les niega a esas personas las condiciones propicias mínimas para una movilidad segura por las vías públicas.

SECUELAS DE LOS ACCIDENTES DE LA CIRCULACIÓN

LESIONES CEREBRALES

SECUELAS NEUROLÓGICAS:

- Dificultades en la marcha y equilibrio.
- Alteraciones visuales y olfativas.
- Descoordinación de las extremidades.

SECUELAS NEUROPSICOLÓGICAS:

- Déficit de la atención (para poder seguir una película, trabajar con otras personas, conducir un vehículo, etc.)
- Déficit de la memoria.
- Déficit en el reconocimiento del esquema corporal (dificultades para vestirse, peinarse, cepillarse los dientes, etc.)
- Problemas de lenguaje (tanto escrito como hablado).
- Déficit de funciones ejecutivas (alteraciones para utilizar el ordenador, controlar los gastos, planificar un viaje, etc.)

ALTERACIONES DE LA CONDUCTA SOCIAL:

- Dificultades de relación con amigos, familia, pareja
- ...
- Dificultad e incluso incapacidad de realización de un trabajo.
- Irritabilidad, desinhibición de su sexualidad, etc.

LESIONES MEDULARES

SECUELAS MOTORAS:

- Dificultad o imposibilidad de movimientos:
 - Paraplejía: parálisis de parte de tronco y miembros inferiores.
 - Tetraplejía: parálisis de miembros inferiores, tronco y parte de superiores según nivel.

SECUELAS SENSITIVAS:· Ausencia de sensibilidad (al tacto, dolor, y temperatura).

- Mayor riesgo de producirse heridas en la piel.
- Dolores crónicos.

SECUELAS DEL SISTEMA URINARIO E INTESTINAL:

- Incontinencia urinaria.
- Mayor posibilidad de infecciones urinarias.
- Alteraciones en el tránsito intestinal (estreñimiento o diarreas).

SECUELAS DEL APARATO REPRODUCTOR: (Afectación sexual y reproductora).

SECUELAS Y COMPLICACIONES RESPIRATORIAS EN TETRAPLEJÍAS GRAVES

(Neumonías, necesidad de ayuda respiratoria mediante ventilación asistida o marcapasos diafragmático).

Fuente: INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD
VIAL (España) ⁶

⁶ Asociación Española de la Carretera. "CARRETERAS", N° 115, Mayo – Junio 2001. España.

Condiciones de SEGURIDAD peatonal

De que hay necesidad de mejorar la infraestructura y los dispositivos existentes para peatones, no cabe la menor duda; es una tarea urgente e ineludible en la actualidad. Pero hay que trabajar también pensando en lo que les espera a nuestras ciudades en los próximos años a causa del crecimiento demográfico y de ese desfase generacional que nos augura un país con más personas viejas que jóvenes. En ese sentido, tenemos que crear normas que se ajusten a esa nueva realidad que vamos a tener a la vuelta de unos pocos años.

De tal manera que al menos las vías públicas y las áreas de circulación de peatones de las nuevas zonas urbanas y de las grandes aglomeraciones tienen que construirse con un entorno completamente renovado. Algunas sugerencias personales y otras recogidas de la bibliografía consultada para diseñar ese entorno son:

- Aceras anchas y cómodas, con suelos antideslizantes, estructuras de apoyo y rampas que sirvan de acceso para las personas con lesiones físicas y adultos mayores.
- Zonas de paso de peatones controladas en todas las intersecciones.
- Facilidades en los puntos de parada del transporte público colectivo.
- Refugios peatonales en las esquinas de las intersecciones para facilitar el cruce de peatones, lo cual también es una forma de reducir el ancho de las calles en esos puntos para limitar la velocidad vehicular.
- Semáforos peatonales.
- Demarcación de zonas peligrosas y señalización vertical de referencia.
- Áreas para uso exclusivo de personas con limitaciones.
- Áreas para la circulación preferente de personas con limitaciones.
- Proporcionar pavimentos con alto coeficiente de rozamiento para aumentar la capacidad de frenado de los vehículos.
- Reforzar la información y las medidas de protección de los peatones en las intersecciones consideradas de alto riesgo.
- Desarrollar campañas de información para educar a los conductores sobre los riesgos de los peatones en las vías públicas.

Recomendaciones para el adulto mayor como peatón

Hay que tomar en cuenta que circular por las vías públicas es casi siempre seguro, pero las imprudencias y descuidos en que incurren los peatones pueden cambiar la situación de un momento a otro. Con demasiada frecuencia en los accidentes vehículo – peatón, éste último es el responsable del suceso. Por eso, vale la pena tener siempre presentes estos breves consejos que nos pueden salvar la vida:

- Cuando se vaya a cruzar una calle, hay que hacerlo en las esquinas, deteniéndose previamente en la acera y mirando de un lado a otro cuantas veces sea necesario para asegurarse que no viene un vehículo, y cuando se realiza el cruce, volver a mirar aunque sea de reojo por si aparece un automotor.
- Jamás se deben cruzar las calles a mitad de éstas, por delante de vehículos que están detenidos y mucho menos si están en movimiento.
- En las intersecciones con semáforos peatonales y, en general, donde existan pasos peatonales regulados por estos dispositivos, espere que el semáforo le indique el derecho de pasar mediante la luz verde o mediante señales sonoras.
- Aún así, cruce mirando a los conductores para que se asegure que éstos lo vean. Por su propia seguridad no dé por seguro absolutamente nada al cruzar una calle o carretera.
- Recuerde que una luz ámbar o amarilla intermitente indica que usted no debe empezar todavía a cruzar la calle, pero que debe apresurar el paso por ésta si ya está cruzando.
- Siga cuidadosamente las instrucciones que se le dan por medio de las señales de tránsito.
- Nunca cruce una calle o carretera corriendo. Recuerde que se puede tropezar en el intento y con ello poner en riesgo su vida.
- Tenga mucha precaución al pasar frente a una entrada de vehículos.
- Antes de bajar el cordón del caño mire varias veces hacia los lados.
- Cuando camine por el espaldón de una carretera o a la vera de un camino o calle sin acera, hágalo siempre por el lado en que quede de frente a los vehículos, nunca de espalda a éstos.

Identificación de la señalización vial

En la señalización vial hay señales y marcas de acatamiento obligatorio como las luces de semáforo, los ALTOS y los CEDA EL PASO que dan la prioridad de paso entre vehículos. Cuando los vehículos están detenidos frente a estas indicaciones, los peatones pueden cruzar, pero no sin antes asegurarse de que pueden hacerlo.

Las zonas de seguridad, esas franjas blancas gruesas que asemejan a una cebrada acostada, son pasos para que por ahí los peatones crucen las calles. Nuestra ley determina que una vez que un peatón inició el paso por una de éstas, los conductores deben cederle la prioridad de paso a los peatones; no obstante, esto no

siempre se cumple, por lo que hay que tener extrema prudencia al abordar estos pasos peatonales, sin olvidar que las calzadas son para la circulación de vehículos.

RECOMENDACIONES PARA EL ADULTO MAYOR COMO CONDUCTOR

Existen fundamentos básicos de la circulación que los conductores deben saber para tenerlos presentes en todo momento. Estos se adquieren en los cursos especiales para conductores y de la experiencia diaria al mando de un vehículo, por lo que considero innecesario volver a ellos. No obstante, del producto de lo anterior se pueden extraer algunas recomendaciones que considerándolas en su justa dimensión a lo mejor ayudan a prevenir una fatalidad:

- Cuando conduzca no consuma bebidas alcohólicas ni drogas; y si las consume, por favor no conduzca.
- Respete y acate la señalización vial; está diseñada y colocada en las vías públicas para la seguridad de conductores y peatones.
- No exceda la velocidad más allá de lo permitido y conduzca con el cinturón de seguridad abrochado en todo momento; recuerde que usted no es invulnerable a las desgracias; las demás personas tampoco.
- Utilice los apoyacabezas de los asientos.
- No intente adelantar a otro vehículo si existe algún riesgo en hacerlo o si considera que no podrá completar la maniobra.
- Respete el derecho de prioridad de paso en las intersecciones.
- Sea precavido; mantenga la atención en la conducción. Cualquier conductor puede actuar de forma inesperada para usted.
- Si hay lluvia o neblina, mantenga encendidos los focos de su vehículo.
- No viaje con niños pequeños en la sección delantera de su vehículo. Ellos deben viajar en los asientos traseros, en cuyo caso adopte siempre el máximo de precauciones para su seguridad.
- No lleve animales donde va el conductor.
- No use aparatos que distraigan su atención al conducir.
- Mantenga siempre el buen estado general de su vehículo. Revíselo con frecuencia, en especial, si va a efectuar viajes de largo recorrido o si va a salir de vacaciones.
- Respete a los peatones. Ellos también son usuarios de las vías públicas y no merecen menos que usted el derecho a llegar a salvo a su destino.
- Use el casco cuando conduzca motocicleta y exíjalo a su acompañante.

CONCLUSIONES

La accidentalidad vial que se experimenta en Costa Rica es bastante seria. Por eso debiera ser un tema de reflexión constante de parte de las autoridades competentes en la materia desde hace muchos años. Las estadísticas no mienten y éstas muestran un país en crisis vial. Lamentablemente, en Costa Rica se sigue enfrentando este problema con la mirada puesta hacia otro lado, aduciéndose siempre la misma y desgastada excusa de la falta de recursos que, en todos los países, existe. Con eso se está evadiendo una responsabilidad que es del Estado y sus instituciones.

La carretera, que es un vínculo para unir poblaciones y movilizar el producto de la actividad económica de la nación, ha modificado el escenario que la justifica. Tal vez ya va siendo hora de que se tomen otras medidas, no necesariamente complejas y difíciles de poner en práctica, aparte de elevar los montos de las multas a los conductores.

El país tiene en los accidentes viales un grave problema de salud pública que no puede seguir ignorándolo. El Estado debe enfrentarlo con recursos públicos suficientes para nueva infraestructura y dispositivos que mejoren la seguridad de la circulación. No es una verdad a medias que nos hemos quedado completamente rezagados en este campo.