

Necesidad de reorientar el análisis de los lesionados por el tránsito según usuarios de la vía pública

Necessity to redirect the analysis of the traffic injured people according public way users

Rodríguez-Hernández Jorge Martín¹

Forma de citar: Rodríguez Hernández JM. Necesidad de reorientar el análisis de los lesionados por el tránsito según usuarios de la vía pública. rev.univ.ind.santander.salud 2013; 45 (2): 7-8

Palabras Clave: Conductores. Motociclistas. Ciclistas. Peatones. Lesiones. Seguridad vial.

Keywords: Drivers. Motorcyclists. Cyclists. Pedestrians. Injuries. Road Safety.

Desde 2004, la Organización Mundial de la Salud, en el informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, invita a los diferentes países, gobiernos e investigadores de las lesiones causadas por el tránsito a manejar los conceptos de usuarios vulnerables de la vía pública – UVP - (peatones, ciclistas y motociclistas), diferenciándolos claramente de otros actores como conductores y ocupantes de vehículos¹.

En dicho informe, se reporta que en los países de bajos y medianos ingresos se concentran la mayor proporción de muertes causadas por el tránsito, mientras que en los países de altos ingresos, el mayor porcentaje de muertes ha sido reportado entre conductores y ocupantes de vehículos^{2,3}; sin embargo, los UVP tienen una mayor probabilidad de fallecer por kilómetro recorrido¹.

Es importante precisar que el concepto de usuario vulnerable de la vía pública fue incluido y manejado por varios investigadores en años previos al informe mundial de 2004^{4,5}. En ese mismo orden de ideas,

el informe mundial y regional sobre el estado de la seguridad vial, publicado entre 2009 y 2010, realiza una caracterización de las muertes por lesiones causadas por el tránsito, por tipo de usuario, con registros de 2006 – 2007 de los diferentes países de América⁶. Las muertes y lesiones derivadas por el tránsito, en los diferentes usuarios de la vía o actores, tienen características y factores de riesgo muy diferentes entre unos y otros.

Por lo anterior, es imprescindible realizar descripciones, caracterizaciones y estudios para identificar factores asociados a la ocurrencia por cada usuario de la vía de forma independiente. En la medida que se describa y conozca a profundidad las características de cada uno de éstos, pueden generarse medidas de control, prevención y mitigación para los diferentes usuarios de la vía de forma específica; son muy diferentes las medidas que deben establecerse para ciclistas (promoción de uso de cascos, ropas reflectivas en las noches, entre otras), ocupantes de vehículo (control de límites de velocidad, uso de cinturones de seguridad, no conducir bajo los

1. MD MSc PhD. Profesor asistente III. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá – Colombia.

Correspondencia: Calle 7 No. 40 – 90 Piso Quinto Cendex. Pontificia Universidad Javeriana Bogotá. Teléfono (091) 2832083. Extensión. 2210. Correos electrónicos: georod5@gmail.com, jrodriguez.h@javeriana.edu.co, Jorge Martín Rodríguez Hernández

Recibido: 2 de Julio de 2013 **Aprobado:** 16 de Julio de 2013

efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, entre otras), motociclistas (respeto de las señales, no cruce en algunos lugares, control de límites de velocidad, uso de cascos protectores, entre otras) o peatones (cruces por zonas delimitadas, uso de puentes peatonales, diseño de zonas seguras para estos actores viales, difusión de campañas educativas y de promoción del autocuidado, entre otros)^{1,7}.

No es suficiente realizar una caracterización general y describir la frecuencia o proporción de la ocurrencia de lesiones por tipo de usuario vial⁸, se deben realizar estudios de forma independiente y a profundidad, que indaguen por las situaciones asociadas a cada evento, teniendo en cuenta características del individuo (víctima y victimario, si hubiere lugar), del lugar (condiciones de la vía, de la señalización) y del vector (tipo de vehículo involucrado con características relacionadas con éste, por ejemplo, marca, modelo, condiciones mecánicas, entre otros).

Un ejemplo concreto de lo anterior, es el informe anual que hace el National Highway Traffic Safety Administration del departamento de transporte de los Estados Unidos quienes realizan un proceso de caracterización por tipo de actor vial (peatones, conductores, ocupantes de automóviles, motociclistas, entre otros), donde describen y analizan el comportamiento de las muertes y lesiones ocurridas en las personas involucradas (analizan por lugar y tiempo de ocurrencia de los hechos, las características propias de los afectados, antecedentes de consumo de alcohol, mediciones de alcoholemia, características de los conductores, condiciones de la vía, del clima, condiciones de señalización vial tanto horizontal, como vertical, entre otros). Con base a los anteriores análisis, se diseñan e implementan procesos de promoción de la seguridad vial para cada usuario⁹. Otro ejemplo corresponde a un estudio reciente promovido por la Corporación Andina de Fomento: “*Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas*” en el cual los autores estiman pertinente el diseño e implementación de un plan particular para estos actores viales, teniendo en cuenta que el volumen, frecuencia y severidad de las lesiones y traumatismos ocurridos en y por los motociclistas, deben “considerar de manera específica el asunto de las motos”¹⁰.

La identificación de estos factores de riesgo y la definición de diferentes estrategias de prevención, con seguridad contribuirán al desarrollo e implementación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para

la Seguridad Vial 2011-2020¹¹, el cual tiene como propósito estabilizar y posteriormente, reducir las cifras estimadas de víctimas fatales derivadas por el tránsito en todo el mundo, antes de 2020, formulando y ejecutando estrategias y programas de seguridad vial que se puedan sostener a lo largo del tiempo.

REFERENCIAS

1. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, et al., editors. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization, 2004.
2. Nantulya V, Reich M. The neglected epidemic: road traffic injuries in developing countries. *BMJ* 2002; 324:1139-41.
3. Nantulya V, Sleet DA, Reich MR, Rosenberg M, Peden M, Waxweiler R. Introduction. The global challenge of road traffic injuries: Can we achieved equity in Safety: *Injury Control and Safety Promotion* 2003;10:3-7.
4. Mohan D. Road safety in less-motorized environments: future concerns. *Int J Epidemiol* 2002;31:527-32.
5. Forjuoh SN. Traffic-related injury prevention interventions for low-income countries. *Inj Control Saf Promot.* 2003;10(1-2):109-18.
6. Organización Panamericana de la Salud. Informe Sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. 1st ed. Washington, DC: Organización Panamericana de la Salud; 2009.
7. Rodríguez JM, Campuzano JC. Medidas de prevención primaria para controlar lesiones y muertes en peatones y fomentar la seguridad vial. *Rev Salud Publica.* 2010;12(3):497-509.
8. National Highway Traffic Safety Administration. Driving Safety. Disponible en <http://www.nhtsa.gov/Driving+Safety>. Revisado el 27 de Agosto de 2012.
9. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia. Forensis. Datos para la vida. Reportes 2009-2011.
10. Ferrer A, Navarro P. Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas. Banco de Desarrollo de América Latina & Corporación Andina de Fomento. 2013. Pág. 1-32.
11. Organización Mundial de la Salud. Resolución 64/255 por el cual se establece el decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ginebra, Suiza. 2010.