



**Editorial**

**MUERTES EN CARRETERAS: UNA CAUSA QUE REQUIERE DE ACCIONES DE SALUD PÚBLICA**

**Road deaths: a cause that requires Public Health actions**

**Merceditas Lizano Vega**

Máster en Salud Pública con énfasis en Gestión de Política Públicas Licenciatura en Planificación, Catedrática Universitaria, Universidad Hispanoamericana Costa Rica Dirección Nacional de Centros de Educación y Nutrición y Centros Infantiles de Nutrición y Atención Integral, Correos electrónicos: editor@acosap.cr.com , lizano 1990@ gmail.com

Los programas de Salud Pública trabajan con diferentes grupos etarios desarrollando diversas estrategias, muchas de ellas desde la atención primaria en salud para mejorar las condiciones de salud de las familias. En muchos ámbitos se muestran grandes avances, las prevenibles por vacunación, las asociadas a las normas de higiene, actitudes humanas que se han asociado a pueblos educados.

No obstante, con la aplicación de la tecnología y la modernidad de la vida ha aumentado no sólo la cantidad de personas que salen diariamente de su casa, sino que las distancias de desplazamiento, para estudiar o trabajar. Cada vez los medios de transporte públicos y privados son capaces de desarrollar mayor velocidad, sin que se aumente la educación para su uso.

Ser conductor debe ser mucho más que poder hacer mover un vehículo sea autobús, carro o motocicleta, debe implicar las sensibilidad y empatía con el medio y las personas que están en él, tanto en otros vehículos como con los peatones.

Es evidente que no está sucediendo así, las malas actitudes en carretera que están ocasionando lesiones y muertes es tal que en televisión existe programación dedicada a los “malos conductores”, donde gracias a la cada

vez mayor cantidad de cámaras en las vías, vehículos y cascos de los motociclistas, podemos ser testigos de las muchas y diversas imprudencias que se cometen contra el bienestar y la salud pública. Aún no sé, si sus productores los tienen como programas de humor o de terror, lo que sí es claro que muestra la poca labor que se ha hecho desde la respuesta de los programas de Salud Pública ante este cambio de realidad.

En Costa Rica la Policía de Tránsito , registran los datos de los accidentes que atienden y gracias a estas estadísticas podemos saber que los muertos en las carreteras de este país alcanzan el número cercano a las 500 personas (456 para el 2016 y 458 para el 2017) un promedio de dos personas diariamente, durante el primer mes del 2018 ya han muerto en carretera 35 personas, entiéndase muertes en sitio como las muertes ocurridas en el lugar de los hechos o durante el traslado, sin contar los que llegaron con vida a los centros hospitalarios.

No obstante, los datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos que recopila la información del total de muertes ocurridas reporta para el 2015 un total de 792 personas con mortalidad por accidentes de transporte, en este caso fueron



mayoritariamente personas de 15 a 55 años de edad.

Las estadísticas de la policía de tránsito coinciden con lo anterior, reflejando que la mayor cantidad de muertes suceden en personas de 15 a 55 años, dentro de este grupo muestra mayor relevancia las personas de 20 a 29 años.

Los datos de la Caja Costarricense de Seguridad Social nos muestran el acelerado aumento de la demanda de consultas de los servicios de urgencias por habitantes, que pasa de 0.37 en 1980 a 1.16 para el 2016, aun cuando no corresponden exclusivamente a urgencias sucedidas en carreteras nos muestran los cambios que enfrentan los servicios de salud, algunos por lo que sucede en las carreteras.

En cuanto al rol que cumplían las personas que perdieron la vida en carretera en la vía pública; las estadísticas nos muestran que la mayoría eran motociclistas, seguidos de los conductores de carro y de los peatones. Fueron en su gran mayoría hombres lo que coincide con la sobre mortalidad masculina ya indicada en otras publicaciones.

La mayoría de los accidentes con muertes en carretera sucedieron sábado o domingo, por exceso de velocidad o imprudencia del conductor o del peatón que provocó una colisión entre vehículos o un atropello a persona, en el segundo semestre del año y en las seis primeras horas del día o las últimas siete horas de este.

Estos datos permiten a las autoridades de la policía de tránsito planificar los operativos en carretera, enfatizándolos en el segundo

semestre del año, lo que podría representar nombramientos por plazo fijo de julio a diciembre, concentrar vacaciones, capacitaciones y otros que requieran a los policías de tránsito lejos de carretera durante los primeros meses del año.

El horario de los accidentes fatales, indican que se requiere que las horas laborales de la policía de tránsito se concentre a partir de las 7 pm y que los días de descanso sean entre semana a fin todos los policías estén en sus labores de viernes a lunes.

Adicionalmente a lo anterior es indispensable la sensibilización de todos los habitantes mediante acciones de educación, re educación idealmente desde los primeros años de vida, donde tema relevante debe ser la autoestima, respeto por el otro, convivencia social y por supuesto señalamiento vial.

Es necesario que el sector transporte dedique parte de sus esfuerzos a estos temas de Salud Pública, en pro de la ciudadanía sobre todo la que vive en las zonas urbanas o cercanas a carreteras nacionales y que aunque lo es no se ve la infraestructura de forma aislada como un área estratégica de desarrollo que desde la institucionalidad pública se priorice la seguridad humana, la Salud Pública

