



Algunas consideraciones relativas a la seguridad vial en Costa Rica.

Las estadísticas son elocuentes, se ha estimado que más de 500 000 personas mueren en el mundo y entre 10 y 15 millones resultan lesionadas en un año, como producto de accidentes de tránsito. Una de las principales causas de muertes prematuras de personas entre 5 y 44 años de edad, son los accidentes de tránsito, de tal forma que para los países en vías de desarrollo, éstos se han transformado en un problema real de salud pública, que produce elevados gastos en medicinas, uso de equipo especializado, instalaciones y personal.

Es imprescindible que el tema de la seguridad vial en las carreteras sea abordado desde sus primeras etapas, es decir, en las fases de planificación y diseño, ya que una vez construidas las obras, resulta muy onerosa la corrección y reconstrucción. Por otro lado, éste no es un tema en el que se pueda improvisar, ya que con la seguridad de las carreteras no se puede experimentar. Se reconoce que una proporción muy importante de los gastos asociados a los accidentes podrían disminuirse por medio del diseño de obras viales orientados hacia la seguridad del tránsito.

Otro punto a considerar, es el hecho de que en la actualidad, la construcción de nuevas carreteras ya no es tan prioritario en países como Costa Rica, sino que han cobrado relevancia objetivos como disminuir las distancias de recorrido, resolver problemas de congestión del tránsito (generados por una insuficiente capacidad vial), ofrecer las mejores condiciones para el movimiento fluido del tránsito pesado y mejorar los índices de seguridad vial.

En la ocurrencia de un accidente entran en escena tres actores principales: el conductor, el vehículo y la vía y su entorno. Una falla en cualquiera de ellos, o en combinación, puede provocar un accidente.

Comúnmente, se descarga la responsabilidad de un accidente a la impericia o al descuido del conductor. Sin embargo, la administración vial debería estar absolutamente convencida de que puso en práctica todas las medidas tendientes a la reducción de los riesgos en la vía, de tal manera que ella disponga de las condiciones necesarias como para otorgarle una segunda oportunidad al usuario, en caso de que él cometa un error, o su vehículo sufra de algún desperfecto que genere riesgos. La muerte luce como un pago demasiado alto por la ejecución de un error.

Ante la ausencia de bases de datos adecuadas, que deriven en estadísticas de accidentes a nivel nacional, ha sido común adoptar como propias estadísticas elaboradas en otros países. Sin embargo, los responsables de las vías y por ende de la seguridad de las personas que por ellas transitan, deben conocer y asumir los riesgos que por sus estados puedan generar.

Idealmente, ello implicaría efectuar sistemáticamente una evaluación o auditoría de los proyectos y de las rutas en servicio, en el marco de un programa que posibilite clasificar y procesar tal información, con el fin de establecer prioridades en las posibles actuaciones, de tal manera que los recursos sean asignados de la manera más eficiente posible, y en aquellos aspectos viales que realmente los requieren.

En otros países, vanguardistas en el campo de la seguridad vial, se han ejecutado estudios tendientes a determinar el grado de seguridad de las carreteras, a través de índices de estado o índices de seguridad. Estos surgen de la ponderación o calificación otorgada a distintas variables relacionadas con la inseguridad vial. Así, la administración vial dispone de una herramienta muy importante para el cumplimiento de sus objetivos.

En Costa Rica, no existe la cultura como para otorgar recursos a la creación de este tipo de herramientas recién indicadas, y más bien, en materia vial, se han concentrado los esfuerzos en acciones muy limitadas, tal como el “bacheo” de las carpetas asfálticas, descuidando en la mayoría de los casos, aspectos básicos como la construcción de aceras y pasos peatonales, la correcta y oportuna señalización vial, la colocación de guardavías en aquellas zonas que así lo ameriten, la iluminación de las vías, y tantos otros elementos que integralmente constituyen el conjunto de la carretera.

Adicionalmente, no es suficiente la determinación de un cierto factor de riesgo en la carretera. Es necesario su correcto tratamiento, mediante la aplicación de criterios técnicos debidamente comprobados. Es aquí donde la ingeniería especializada en el campo vial tiene su compromiso con la sociedad, al tanto que las actuaciones improvisadas o insuficientes, deberán ser descartadas.