



Photos by: LLia Goronov, Eill Cheyney y Clamur



Boletín de la Red de Investigación en Lesiones causadas por el Tránsito (RTIRN)

www.rtirn.net

Octubre-Diciembre de 2010

Índice

- ✳ Mensaje del Consejo Directivo de la RTIRN
- ✳ Mensaje del Secretario de la RTIRN
- ✳ Contribuciones:
 - El problema de las lesiones en motociclistas de la región del Sudeste Asiático, por Chamaiparn Santikarn
 - Muertes de Motociclistas en las Américas, por Eugênia Rodrigues
 - Patrones de lesiones en motociclistas hospitalizados en Nakuru, Kenya, por Enos Muguku
 - Seguridad de los Motociclistas en Irán, por Hassan Abdoos
 - Situación Epidemiológica de las Lesiones de Motocicletas en Malasia, por Hizal Hanis Hashim
 - Seguridad de los Motociclistas en Kenia, por John Fletcher
 - Promoción y Control del Uso de Casco en Camboya, por Socheata Sann
 - Impacto de la Educación de los Motociclistas sobre la Seguridad Vial en Yaoundé-Camerún, por Djiepmo Guy Rostand
 - Uso de casco en Argentina, por Raquel Peltzer
 - Los Motociclistas como Factor de Riesgo para otros Usuarios Vulnerables del Tránsito en la Capital de Irán, por Shoeil Saadat
 - Motociclistas y Lesiones Relacionadas. La perspectiva de Pakistán, por Sana Shahbaz
 - Motociclistas: Intervención en Nigeria, por Maryrose Uzoamaka Chukwu
- ✳ Nuevos miembros de la RTIRN
- ✳ Informes y Publicaciones
- ✳ Noticias y eventos
- ✳ Cómo formar parte de la RTIRN



Estimados colegas y amigos.

Transportarse en una motocicleta puede ser una experiencia excitante: el viento golpeando en la cara, la sensación de libertad, seguramente es lo más parecido a volar. Pero la experiencia puede terminar en tragedia: los motociclistas tienen la tasa más alta de defunciones por cada 100 millones de pasajeros-kilómetro que cualquier otro medio de transporte en la vía pública (2.2 veces el registrado para los peatones, 2.6 el de los ciclistas, 19.7 el de los automovilistas, y 197.1 el de los pasajeros de autobús o autocar). La proporción de muertes en eventos de tránsito asociadas a motocicletas varía mucho entre los países: apenas se reporta en el 1% en Kenia, es del 6% en México, del 25% en Francia, del 58% en Malasia, del 61% en Indonesia y del 70% en Tailandia. En México es frecuente que las madres les pidan a sus hijos que antes de comprar la motocicleta junten para el cajón de muerto porque ellas no tienen para pagar el funeral. Para aquellos que sobreviven a un evento de tránsito de vehículo de motor, el costo asociado a las lesiones sufridas por los motociclistas es mucho más elevado que el observado en las lesiones sufridas por los usuarios de trenes, autobuses y automóviles.

Quien viaje en motocicleta debe tener claro que lo que lleve puesto será su “carrocería”, de ahí la importancia que utilicé el equipo de protección personal recomendado: un casco de motociclista que cumpla con estándares internacionales, con protección de cara y ojos, así como la ropa adecuada que incluya una chamarra resistente, pantalones largos, botas y guantes. De este equipo de protección tenemos que destacar que el uso adecuado de un casco de motociclista certificado reduce el riesgo de muerte en 40% y el riesgo de lesiones severas en 70%.

No obstante el riesgo de lesión que acompaña a estos vehículos, el uso de la motocicleta se está incrementado en casi todo el planeta. El bajo costo de los modelos de baja cilindrada los convierte en vehículos de motor accesibles a muchas poblaciones de bajos ingresos que los compran para transportarse a sus trabajos, y terminan utilizándolos como vehículo familiar (donde bien podemos encontrar viajando a la pareja y a dos, tres o más hijos). No hay duda de que este aumento de su uso se traducirá en un incremento en las muertes y lesiones asociadas a la motocicleta, como fue el caso de Vietnam donde un incremento del 29% en el uso de las motocicletas se tradujo en un incremento del 37% en la mortalidad por eventos de tránsito.

Prevenir estas lesiones demanda, y seguirá demandando durante muchos años por venir, un gran esfuerzo desde la educación, la legislación y la ingeniería. Los invitamos a que se nos unan a este esfuerzo para que cada día haya menos lesionados entre los que hacen de la motocicleta su medio de transporte o esparcimiento.

Dr. Alfredo Celis

Miembro del Consejo Directivo de la RTIRN



Mensaje del Secretario de la RTIRN

Estimados amigos,

Recientemente la RTIRN ha organizado con éxito una sesión paralela en el marco de la 10^{ma} Conferencia Mundial sobre Prevención de Lesiones y Promoción de la Seguridad, celebrada en Londres (Inglaterra). Más de 120 personas presenciaron la sesión, incluyendo los 22 investigadores que recibieron beca de la RTIRN para asistir a la Conferencia. La sesión fue una gran oportunidad para conocer a quienes han sido beneficiados mediante las actividades y proyectos de la Red, así como a otras personas interesadas en el trabajo que estamos realizando. ¡Fue un gran placer encontrarme con todos ustedes! Queremos agradecer a todos los que asistieron a la sesión paralela y a quienes nos ayudaron a organizar el evento, especialmente a Andrew Bennet, Danielle Kelly y Becki Cross. Sin su ayuda esto no hubiera sido posible.

Por primera vez, nuestro boletín ha sido traducido a seis idiomas, gracias a la inestimable ayuda de algunos de nuestros miembros asociados: Hamid Soori (Persa), James Yu (Chino), Ha Nguyen (Vietnamita), Pascale Lanvers-Casas al (Francés), R. Ledesma, F. Poó, S. Montes, V. Valles y M. Nucciarone (Español) y Eugenio Rodrigues (Portugués, en proceso). Esto es parte del esfuerzo que la Red está realizando para superar las barreras del idioma y mejorar el acceso a la información para los miembros cuyo idioma no es el Inglés. Invitamos a todos a que nos ayuden a difundir este material.

Tenemos además la satisfacción de anunciar que el foro on-line ha sido re-abierto recientemente. Todos los socios han recibido la información necesaria para acceder al foro y se encuentran habilitados para participar en él. Por favor, no duden en utilizar esta herramienta para compartir sus ideas e inquietudes, y recibir sugerencias para su trabajo. Esperamos que el foro nos ayude a intercambiar experiencias e información, y facilite el desarrollo de las actividades en red. Invitamos a todos los que asistieron a la Conferencia Mundial a participar de esta iniciativa.

Por último, esperamos que este número centrado en los Motociclistas sea un aporte para los programas de prevención de lesiones de tránsito. ¡Que lo disfruten!

Ricardo Pérez-Núñez
Secretario de la RTIRN, 2010-2011



✦ El problema de las lesiones en motociclistas de la región del Sudeste Asiático

Chamaiparn Santikarn

Prevención de lesiones y violencia. WHO SEARO

Email: santikarnc@SEARO.WHO.INT



En los 11 países que conforman el Sudeste Asiático, donde el nivel de ingresos de la población es medio o bajo, la moto es un medio de transporte popular. Las motos no son utilizadas sólo



por los varones para desplazarse hacia su trabajo o transportar bienes, también son un vehículo familiar en el cual el padre, la madre y sus hijos pueden trasladarse juntos al mismo tiempo. Frecuentemente, los conductores no tienen ninguna licencia de conducir. En algunos países, los padres les enseñan a sus hijos a conducir en moto muy tempranamente, cuando tienen 7 años de edad, para que de esta forma puedan comprar cosas en el supermercado para ellos. La ley sobre el uso de casco se hace respetar en

Bhutan, Indonesia y Sri Lanka. Sin embargo, habitualmente la policía no hace cumplir la ley a los niños, incluso cuando la ley no los exceptúa. Maldivas es el único país que no cuenta con una ley que regule el uso de casco.

En el año 2009, la cantidad de motos registradas alcanzó los 55,7 millones. La mayor cantidad de vehículos corresponde a la India (51,9 millones), seguida por Indonesia (18,8 millones) y Tailandia (17,8 millones). El porcentaje de motos para la región, entre todos los tipos de vehículo registrados, es 55,7 %. A nivel nacional, Nepal ocupa el primer lugar (81,8%), seguido por Maldivas (79,9%) e Indonesia (75,2%). Este alto porcentaje de motos no se ha observado en ningún país de altos ingresos, donde es menor al 4%.



4

En la Región del Sudeste Asiático, mueren aproximadamente 5 motociclistas por hora. Datos recientes demostraron que esta epidemia silenciosa se ha extendido a los niños. “WHO SEARO” ha compartido la experiencia de lesiones relacionadas con motos entre los niños de Tailandia y el logro del establecimiento del estándar nacional de cascos MC para niños. Los cascos fueron producidos por fabricantes en el país y su uso se promovió para niños de otros países. En menos de 2 años, Indonesia logró lo mismo. La información correspondiente fue incluida en varios boletines informativos y publicaciones que fueron diseminadas a múltiples sectores. WHO SEARO se encuentra revisando varios problemas relacionados con el tema y brinda apoyo a expertos de distintos sectores para que se encuentren y debatan acerca de la prevención de lesiones por uso de motos en los niños de la región. Un boletín titulado “Lesiones relacionadas con motos-la epidemia silenciosa” se encuentra en desarrollo. Una resolución de WHO sobre la prevención de lesiones y la promoción de la seguridad que contiene las acciones requeridas con respecto al problema ha sido aprobada recientemente en la sesión n°63 del Comité Regional WHO para el Sudeste de Asia.



✦ Muertes de Motociclistas en las Américas



Eugênia Rodrigues

Pan American Health Organization (PAHO)

Email: rodrigem@paho.org



En los últimos años, hay un incremento en el uso de motos en la región y, en consecuencia, un aumento en el número de muertes de motociclistas y pasajeros, así como también de las víctimas atropellados por ellos. Las causas de este aumento han sido bien estudiadas en países como Brasil y Colombia, por ejemplo. Algunos de los determinantes son el bajo costo de las motocicletas y la ausencia de otro tipo de transporte que sea seguro y costeable.

En total, las muertes que involucran vehículos de 2 y 3 ruedas suman un 24% de todas las muertes por incidentes de tránsito que ocurren en las Américas. Ello representa 34.140 vidas perdidas de acuerdo al *Regional Status Report on Road Safety* (2009). Los datos sobre muertes de motociclistas están disponibles para 26 países de la región. El análisis de esta información mostró que el porcentaje de muertes de motociclistas varía entre los países. En Brasil, Colombia, Costa Rica, Paraguay y Suriname el porcentaje es mayor al 20%. En Bahamas, Cuba, Guatemala, Nicaragua, Puerto Rico y Estados Unidos, este porcentaje se encuentra entre 11% y 19%. En Colombia, el número de muertes para este grupo es más alto que el de peatones, quienes suelen ser las principales víctimas en los países latinoamericanos.



5

Los encargados de diseñar e implementar políticas públicas deberían conocer mejor los datos sobre este problema y deberían prestarle una atención especial si el objetivo es revertir esta tendencia creciente y prevenir muertes y discapacidades.

✦ Patrones de lesiones en motociclistas hospitalizados en Nakuru, Kenya.



Enos Muguku (Kenya)

Jomo Kenyatta University of Agriculture and Technology

Email: enosmuguku@yahoo.com



Las motos se han convertido en un importante medio de transporte en Kenya. Sin embargo, la cantidad de colisiones entre este tipo de vehículo es un motivo de preocupación. El objetivo de este estudio fue determinar el patrón de lesiones sufridas por motociclistas hospitalizados en el *Rift Valley Provincial General Hospital*, el principal hospital público de Nakuru, Kenia. Se llevó a cabo un estudio transversal desde el 1 de julio de 2008 hasta el 30 de junio de 2009. Se trabajó con una muestra de 60 motociclistas hospitalizados. Se utilizaron las historias clínicas de los pacientes para identificar sus datos demográficos, la naturaleza de las lesiones (lugar del cuerpo y gravedad) y los resultados. Las víctimas de colisiones de moto constituyen el 1,7 % de cada 1.000 ingresos del mencionado hospital. El promedio de edad de los pacientes fue de 30,65 años (D.S = 15.83), de los cuales el 87% fueron varones. La mayoría (48%) sufrieron lesiones de las extremidades y de la cintura pélvica, el 26,7 % presentó lesiones externas y el 23,3% lesiones en la cabeza y el cuello. Las



fracturas fueron la principal condición de alta. El 62% de los motociclistas hospitalizados presentaron traumatismos graves (AIS \geq 3). Esto indica que la mayoría de las víctimas de colisiones de moto sufren lesiones graves, severas y críticas. Sólo una muerte fue registrada. El 30% de los pacientes sobrevivientes requirió mayor atención médica después del alta. Las colisiones de moto, por lo tanto, constituyen un problema de salud pública emergente que justifica las campañas de seguridad vial.

✦ Seguridad de los Motociclistas en Irán



Hassan Abdoos (Irán)

Traffic Safety Department

Email: hasanabdoos@yahoo.com



Según el sistema de registro de defunciones, cerca de 6.000 motociclistas mueren por año a causa de incidentes de tráfico, lo cual representa la cuarta parte de los casos fatales por tránsito en Irán. Las lesiones más graves ocurren en rutas, que dan cuenta del 60% de las muertes, en comparación con el 40% de las zonas urbanas. La totalidad de los conductores heridos son varones, con un 80%. El 20% de los lesionados son acompañantes, de los cuales sólo el 5% son mujeres. El 60% de las muertes sucede entre conductores de 18 a 35 años de edad. La mayoría de estos solo alcanzaron el nivel secundario de educación, y alrededor del 9% se encuentran por debajo de la edad para obtener la licencia de conducir. La mitad de las muertes se reportaron antes de llegar al hospital, y alrededor de dos tercios de los casos se debieron a lesiones en la cabeza. Aunque la ley obligatoria para el uso de casco fue ratificada en 1997, la tasa de uso es poco frecuente (21% entre los conductores y 3% entre acompañantes).



Por esta razón, los motociclistas en Irán son realmente vulnerables. Desde el año 2005 se están implementando una variedad de acciones por parte de varios Estados. Estas fueron reunidas en un manual para mejorar la seguridad vial de los motociclistas, aunque cada estado puede seguir preparando su propio plan de acción. El foco principal está puesto en la educación del conductor, el incremento en la visibilidad de la moto, la provisión de cascos adecuados y de

bajo costo, la mejora de la infraestructura, el control y penalización de las violaciones, y la evaluación de los resultados.

6

✦ Situación Epidemiológica de las Lesiones de Motocicletas en Malasia



Hizal Hanis Hashim (Malasia)

Malaysian Institute of Road Safety Research (MIROS)

Email: hizalhanis@miros.gov.my



Los motociclistas representan el 47% del total de los vehículos registrados en Malasia. En las colisiones de tránsito, los motociclistas son generalmente quienes más lesionados resultan. Esto puede ser visto en las estadísticas, donde cada año alrededor del 60% de las víctimas fatales y de los lesionados en choques de tránsito fueron motociclistas. Las lesiones suceden principalmente entre los adultos jóvenes, de 21 a 35 años de edad, quienes representan el 40% de las lesiones en general, seguidos por los adolescentes de 16 a 20 años de edad, que corresponden al 13%. Los varones se encuentran frecuentemente más implicados en choques de motocicleta (90%) en comparación con las mujeres (10%). La mayoría de los incidentes de motocicleta ocurren antes y después del horario de oficina; entre



las 7.00 y las 9.00 A.m. y las 17:00-19:00 P.m., respectivamente. Con relación a la ubicación, la zona rural posee el mayor porcentaje de incidentes, seguido por las áreas periféricas (en desarrollo), la zona urbana y la ciudad. Para determinar la zona de lesión del motociclista, se



realizó un estudio a pequeña escala utilizando el *Injury Severity Score (ISS)*. El estudio se realizó en Abril del 2010, en 6 hospitales de la ciudad capital de Kuala Lumpur. Se encontró que las extremidades y la cintura pélvica eran las zonas del cuerpo más lesionadas (57.2% de los casos), seguidas por la cabeza (15,4%), el cuello (11,9%) y la cara (10,2%). Otras regiones incluyen el tórax (3,2%) y la zona pélvico-abdominal (2,2%).

✦ Seguridad de los Motociclistas en Kenia



John Fletcher (UK)

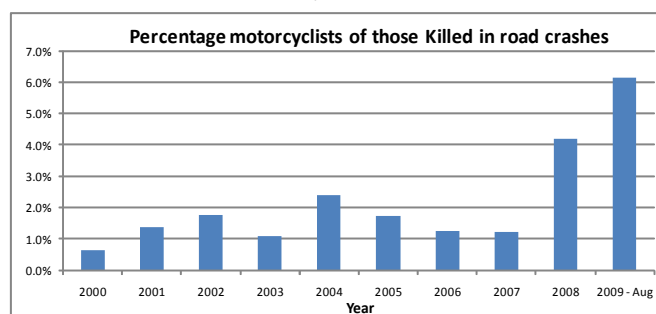
Transport Research Laboratory (TRL)

Email: jfletcher@trl.co.uk



Como problema de seguridad vial los motociclistas han estado tradicionalmente asociados a las regiones de Asia y no de África, sin embargo esto está cambiando. En Kenia la “boda-boda” (bici-taxi) está siendo reemplazada por motos, lo cual se evidencia en las imágenes más recientes de las calles de Kisumu.

Para combatir el desempleo, los jóvenes se están convirtiendo en operadores de motos-taxi. Las motocicletas tal vez tengan un rol que desempeñar en la mejora del empleo y la accesibilidad, pero esto no debería ser a costa de la seguridad vial. No obstante, las víctimas mortales de motocicletas registradas han aumentado 10 veces en la última década, con un crecimiento particularmente alto de 2008 a 2009 (porcentaje de motociclistas entre los muertos informados en colisiones de tránsito en Kenia, Datos de la Policía de Tránsito de Kenia).



| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 - Aug |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------|
| All Persons Killed | 293 | 271 | 288 | 278 | 244 | 251 | 291 | 273 | 324 | 291 |
| Motorcyclists Killed | 18 | 38 | 49 | 33 | 54 | 44 | 34 | 35 | 152 | 164 |
| % Motorcyclists Killed | 0.6% | 1.4% | 1.8% | 1.1% | 2.4% | 1.7% | 1.3% | 1.2% | 4.2% | 6.1% |

Luego de una amplia evaluación de la seguridad vial realizada como parte del proyecto NCTIP del Banco Mundial, el TRL, conjuntamente con el Howard Humphreys y el iTech, identificó la necesidad de un gran número de acciones. Cuatro de ellas se orientan directamente a mejorar la seguridad de los motociclistas:

- Incentivar y promover el entrenamiento y la evaluación de los motociclistas
- Equipar de manera visible a los motociclistas.



- Desarrollo de regulación para las Moto-taxis.
- Aumentar la conciencia pública sobre los riesgos asociados a las motocicletas.

Como parte de nuestro proyecto permanente de seguridad vial en el país, el TRL trabajará con las partes interesadas en la implementación de estas cuestiones en los próximos tres años.

✦ Promoción y Control del Uso de Casco en Camboya

Socheata Sann (Camboya)

Road Safety Cambodia, Handicap International Belgium

Email: sann.socheata@hib-cambodia.org



Los choques vehiculares son una de las principales causas de muerte, lesiones y discapacidad, especialmente entre los conductores más jóvenes. El no uso del casco por parte de los motociclistas es el principal factor contribuyente para las lesiones en la cabeza. No obstante, según datos estadísticos, en el año 2007 el 80 % de los conductores de moto no lo utilizaban. Una campaña de promoción de uso del casco fue implementada en Camboya por varios actores en seguridad vial (Handicap International Belgium, GRSP, WHO, NRSC, Mol, MoH, CRC, CRY) en combinación con el aumento del control legal. Se desarrollaron herramientas para la toma de conciencia junto con eventos públicos y campañas multi-media. Al mismo tiempo, se organizaron cursos de desarrollo profesional con ejercicios prácticos para generar capacidad entre la policía para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito. Después de varios años de la intervención, el proyecto contribuyó de manera significativa al incremento de la tasa de uso de casco entre los conductores de moto de 24 % en 2008 a un 85 % en 2009. Adicionalmente, las lesiones en la cabeza entre los motociclistas también disminuyeron de un 86 % en 2008 a un 76 % en 2009



8

Este proyecto brindó la motivación para que el gobierno incrementara el control y la vigilancia con respecto al cumplimiento de las leyes sobre uso de casco. Una campaña integrada sobre Promoción de uso de Casco y Ejecución en Camboya fue un buen ejemplo en la lucha contra el problema. Sin embargo los desafíos continúan. No hay ninguna ley que regule el uso de casco para los pasajeros (incluidos los niños), por lo tanto las tasas de uso se mantienen bajas. Las tasas de uso en zonas rurales son aún más bajas que en las zonas urbanas. Además el uso es menos frecuente durante la noche que durante el día.

✦ Impacto de la Educación de los Motociclistas sobre la Seguridad Vial en Yaoundé-Camerún



Djiepmo Guy Rostand (Camerún)

University of Yaoundé II

Email: dgyr3@yahoo.fr



Varios factores relacionados con el incremento de la seguridad vial



fueron identificados en el marco de una investigación sostenida por el Ministerio de Transporte de Camerún. Al respecto, un equipo de la Universidad de Yaoundé en Camerún llevó adelante una investigación sobre el medio de transporte usualmente denominado moto-taxi. El estudio se denominó *Los desafíos de la seguridad vial en el ambiente urbano en Camerún, estudio de caso en moto-taxis en Yaoundé II*. En este estudio se identificó que el nivel de educación de los conductores de moto-taxis constituye un factor de inseguridad.

Una encuesta realizada sobre el nivel educativo de los conductores de moto-taxis reveló que el 70,4 % tienen un bajo nivel educativo y que en su gran mayoría conducen sin licencia. Sólo 2,2 % de los conductores tienen una licencia de conducir categoría A que es la requerida por la ley N° 2008/3447/PM sancionada el 31 de diciembre de 2008 y que regula la actividad de moto-taxis.

Según los resultados se observó que el bajo nivel educativo es la causa de la inseguridad vial asociada al transporte en moto-taxis. Según datos del Ministerio de Transporte los moto-taxis se encuentran involucrados en el 41 % de los siniestros viales que ocurren en Camerún.

✦ Uso de casco en Argentina

Raquel Peltzer, Rubén Ledesma, Fernando Poó & Mariana Cremonte (Argentina)

Universidad Nacional de Mar del Plata, CONICET/CIIPME

Email: ripeltzer@gmail.com, rdledesma@gmail.com,
poo.fernando@gmail.com, mcremont@mdp.edu.ar.



En Argentina, a pesar de la falta de información sistemática y precisa, algunas entidades especializadas como el CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial) han informado un incremento en los choques que involucran vehículos de dos ruedas. Por otro lado, desde el año 2007 ha aumentado significativamente el número de motos que circulan en las calles debido al crecimiento en las ventas, que llega a superar al número de ventas anual de automóviles. Además, como sucede en otros países de bajos y medianos ingresos, el uso de casco es bajo a pesar de que existen normativas que lo exigen. En este sentido, aún cuando los trabajos que evalúan el uso de casco son escasos, las tasas de uso identificadas en distintas regiones geográficas son bajas. En la ciudad de Santa Fé, los estudios muestran una prevalencia de 12 %, en la ciudad de Neuquén es del 32 % y, en Mar del Plata, los datos para el año 2006 indican una prevalencia de uso del 40 %.

En el caso de Mar del Plata, un estudio realizado posteriormente, en el año 2008, indicó un descenso en la tasa de uso de 4 puntos porcentuales. La tasa observada fue de 36 %. Se identificaron distintos factores asociados al uso de casco. Los pasajeros usaban el casco con menos frecuencia que los conductores (39,3 % vs. sólo el 23,7 % de los pasajeros). También se observaron diferencias de uso por género. El uso de casco era mayor entre las mujeres que entre los hombres. Otros factores estuvieron asociados al uso de casco: las condiciones climáticas (los días lluviosos aumentaban la probabilidad de uso entre los conductores), el tipo de vehículo conducido (en el caso de las motos en duro la tasa de uso es más baja que en otro tipo de vehículos), el momento del día (el uso es menor durante la noche), el momento de la semana (durante los fines de semana



se observó una reducción de la tasa de uso del 45 % comparada con los días de semana), y la presencia de placa patente (cuando la patente no estaba presente la tasa de uso se reducía).

Los resultados de las investigaciones contribuyen a comprender mejor los factores involucrados en el uso de casco y evidencian la necesidad de realizar mayores esfuerzos para controlar el cumplimiento de las normas que indican su obligatoriedad. Por otra parte, también se hace evidente la necesidad de intensificar los esfuerzos dirigidos a formar y educar a los conductores de moto.

Los Motociclistas como Factor de Riesgo para otros Usuarios Vulnerables del Tránsito en la Capital de Irán

Shoeil Saadat (Irán)

Tehran University of Medical Sciences

Email: soheil.saadat@gmail.com



En Irán, la moto es el medio de transporte más utilizado por los varones jóvenes de ingresos bajos. Se usa para transportar algunos bienes en áreas comerciales superpobladas en las principales ciudades de este país. Lo que hace a la moto el vehículo preferido para la mayoría de la gente de bajos ingresos es que posibilita alta velocidad, bajo precio y libertad en el tránsito. Sin embargo, este vehículo provee poca protección física para sus usuarios. En un estudio basado en la población de Irán, que tuvo lugar en 2009 en la capital de dicho país, las lesiones por colisiones de tránsito de los usuarios de motos fue 10 veces más que las de usuarios de autos y alrededor del 45% del total de las lesiones.

En Irán, existen regulaciones para el manejo de motos y uso de casco. Sin embargo, la ley no se hace respetar. Es frecuente que un conductor de moto ignore la luz roja, y los oficiales de policía usualmente son tolerantes respecto a sus comportamientos. Esto resulta en comportamientos riesgosos en la conducción y en mayor probabilidad de lesiones.

Los motociclistas también representan un riesgo considerable para otros usuarios del tránsito. En el estudio ya mencionado, los motociclistas estuvieron involucrados en alrededor del 40% de las lesiones que sufrieron los peatones. Dada la falta de cumplimiento de las normas de tránsito, los conductores de motos pueden ingresar en zonas que son diseñadas para ser utilizadas sólo y exclusivamente por peatones. El problema resulta de la combinación de la alta velocidad de las motos con la falta de políticas efectivas de separación de tránsito peatonal. Es necesario hacer que los conductores de motos respeten la ley, para protegerlos y proteger a otros usuarios de lesiones que podrían evitarse.

10

Motociclistas y lesiones relacionadas. La perspectiva de Pakistán



Sana Shahbaz (Pakistán)

Agha University Karachi

Email: sanashahbaz720@yahoo.com



Las motos son un medio de transporte importante en los países de bajos y medianos ingresos. En Pakistán, constituyen casi la mitad (48%) de los vehículos de transporte matriculados y han tenido el crecimiento más alto, aumentando de 120.000 a 750.000 unidades por año (incremento del 525%). Durante el período



de 40 años comprendido entre 1956 y 1996, hubo un aumento de 16 veces en el número de accidentes fatales de motos, y de 14 veces en el número total de choques de motos entre la mayoría de los varones jóvenes (16 a 40 años de edad).



En el año 2008 en Karachi, una encuesta mostró que la tasa de mortalidad del conductor o pasajero de moto era del 37%. Sólo el 8% de los conductores llevaban casco. Otro estudio realizado en Karachi mostró que las motos implicaban el 3% de los traumatismos por accidentes. La mayoría de los conductores no utilizaba casco (90%), ocasionando lesiones en la cabeza y muerte. El gobierno ha tratado de reforzar la ley de uso de casco instruyendo a la policía para multar a aquellos conductores que no lo lleven, utilizando los medios de

comunicación como una herramienta de concientización para resaltar la utilidad de los cascos como medida de seguridad, y restringiendo el número de acompañantes, ya que es una práctica común llevar varios pasajeros en un mismo vehículo.

Actualmente se están destinando más recursos hacia la investigación y la implementación de intervenciones apropiadas, con la finalidad de reducir los incidentes de tráfico de vehículos de dos ruedas en Pakistán.



تعمیراتی کامیونٹی کے ذریعے پاکستان میں سڑک حادثوں کی شرح کو کم کرنے کے لیے کامیونٹی کی مدد سے ڈیڑھ لاکھ ڈالر کی رقم جمع کی گئی ہے۔

✦ Motociclistas: Intervención en Nigeria

11



Maryrose Uzoamaka Chukwu (Nigeria)

Federal Road Safety Commission

Email: mollyamaka2010@yahoo.com



La motocicleta es un vehículo de dos ruedas y se utiliza como un medio de transporte. Representa una gran proporción de todos los vehículos motorizados en la mayoría de los países de medianos y bajos ingresos (LMIC), entre ellos Nigeria. Debido a su costo comparativamente bajo, las motos tienden a ser los primeros vehículos motorizados que pueden ser fácilmente adquiridos y utilizados por los conductores jóvenes, tanto para uso privado como comercial. Los motociclistas tienen un alto nivel de riesgo, debido a su escasa formación, las condiciones del tránsito mixto y la falta de respuesta médica inmediata.



Las lesiones en la cabeza y en la médula espinal son algunas de las consecuencias que enfrentan los motociclistas. Estas lesiones generalmente resultan en muertes de jefes de hogar, con las consecuencias sociales concomitantes. La conducción a alta velocidad es una variable que influye en los choques de motos y en la gravedad de sus consecuencias. Los indicadores de seguridad han demostrado que la mayoría de los conductores excede el límite de 50km/h. Se estima que el exceso de velocidad contribuye en más del 60% de las colisiones.

Las nuevas iniciativas políticas en materia de intervención en Nigeria incluyen el uso obligatorio de casco, una activa campaña de información pública, mayor disponibilidad y acceso a cascos homologados a través de subsidios del gobierno, y evaluación de la necesidad de carriles para bicicletas. La estrategia de intervención médica gratuita es una de las respuestas del sistema de salud que está siendo explorada por algunos de los Estados del país.



Damos la bienvenida a los nuevos miembros de la RTIRN

| | |
|-------------------|--|
| Argentina: | Virginia Valle, María Isabel Nucciarone |
| Australia: | Angela Watson, Chris Jurewicz |
| Camerún: | Joelle Tambekou |
| India: | Ashis Das |
| Irán: | Sima Masudi, Soheil Saadat |
| Kenia: | Geoffrey Mukiri Wagemu |
| Malasia: | Kavitha Manikam, Mohamed Norlen |
| México: | Erika Hernández Deheza |
| Nigeria: | Fidelis Chukwuka Nnadi |
| Omán: | Salim Said Alawahaibi, Kanwal Anila, Teik Hua Law |
| Pakistán: | Sana Ahmed Shahbaz |
| Filipinas: | May G. Altarejos-Cueva |
| Rumania: | Diana Rus |
| Sri Lanka: | Sampath Heenatymullage |
| Sudan: | Dyaeldin M. Elsayed |
| Tailandia: | Penprapa Siviroj |
| Togo: | Sesso Gbéléou |
| UK: | Paul Andrew Pilkington |
| USA: | Daniel Khodabakhsh, Mike Wilson, Joyce C. Presley, Anuj Pradhan. |
| Vietnam: | Ha Trong Nguyen |

Informes y Publicaciones

Azétsop, J. Social justice approach to road traffic safety: addressing the uneven distribution of road traffic injuries in Kenya. *Public Health Ethics* 3/2(2010): 115-127.
phe.oxfordjournals.org/content/3/2/115.abstract

Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R., Laflamme, L., Naghavi, M., Zarei, A., and Haglund, B.J. Estimating road traffic mortality more accurately: Use of the capture-recapture method in the West Azarbaijan Province of Iran. *Int J Inj Contr Saf Promot*, 2008. **15**(1): 9-17.

Khorasani-Zavareh D, Khankeh HR, Mohammadi R, Laflamme L, Bikmoraki A, Haglund B.J.A. Post-crash management of road traffic injury victims in Iran. Stakeholders' views on current barriers and potential facilitators. *BMC Emergency Medicine*, 2009, **9**:8. Doi: 10.1186/1471-227X-9-8.

Khorasani-Zavareh, D., Haglund, B.J.A., Mohammadi, R., Naghavi, M., and Laflamme, L. Traffic injury deaths in West Azarbaijan province of Iran. A cross-sectional interview -based study on victims' characteristics and pre-hospital care *Int J Inj Contr Saf Promot*. 2009 Sep;**16**(3):119-26.

Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R., Khankeh H.R., Bikmoradi, A., and Haglund, B.J.A. The requirements and challenges in prevention of road traffic injury in Iran. A qualitative study. *BMC Public Health* 2009, **9**:486. doi:10.1186/1471-2458-9-486.

Bigdeli, M., **Khorasani-Zavareh, D.,** Mohammadi, R. Pre hospital care time intervals of road traffic injury in Iran. A cross sectional study. *BMC Public Health* 2010, **7**:486. doi:10.1186/1471-2458-9-486 (corresponding author).

Khorasani-Zavareh, D. Toward safety promotion among road users. Epidemiology and prevention of road traffic injury in Iran. *Department of Public Health Sciences. 2009, Karolinska Institutet: Stockholm*. ISBN: 978-91-7409-506-7 (PhD thesis)



10^{ma} Conferencia Mundial Sobre Prevención de Lesiones y Promoción de la Seguridad (10th World Conference on Injury Prevention & Safety Promotion)

El Miércoles 22 de Septiembre de 2010, se celebró la sesión paralela de la RTIRN en la 10ma Conferencia Mundial en Londres, Inglaterra. La sesión fue un éxito total, más de 120 personas asistieron a la sesión, incluyendo los 22 investigadores que recibieron beca de la RTIRN para asistir a la Conferencia Mundial.

Durante el evento, Fernando Poó, representando a quienes recibieron Beca de Investigación de la RTIRN en la Categoría Junior, y Rafael Consunji, en representación de los beneficiarios de Beca Categoría Senior, presentaron algunos resultados de su trabajo y compartieron su opinión sobre cómo las Becas influyeron en su vida personal y en su carrera profesional.

También se presentaron resultados del Estudio Multicéntrico sobre Uso No-Estándar de Casco. Estos fueron expuestos por el Dr. Adnan Hyder en representación de la Dra. Robyn Norton (RTIRN Presidenta Emerita de la RTIRN). Además, el Dr. Junaid Razzak habló sobre el desarrollo de capacidades y la forma en que la RTIRN ha creado oportunidades para los investigadores de los países de ingresos bajos y medios. A continuación habló sobre su experiencia durante el tiempo que pasó como Secretario de la RTIRN y cómo esto favoreció su desarrollo personal y académico.



8 de 9 representantes del proyecto Junior Researchers de la RTIRN. foto tomada por Elisa Hidalgo



Los representantes del proyecto Seniors Researchers de la RTIRN presentes en la sesión paralela de la RTIRN. Foto tomada por Nguyen Minh Tam



Algunas impresiones sobre la 10ª Conferencia Mundial en Londres, Inglaterra. Se seleccionaron solo 5 de todos los testimonios recibidos por parte de las personas becadas por la RTIRN



Jorge Martín (México)

“Realmente hubo varias temáticas interesantes dentro del tema de promoción de la seguridad y prevención de lesiones, señalar unos pocos sería no ser considerado con los diferentes expositores” “La prevención de lesiones a nivel de causas externas, y en especial de tránsito, requiere trabajo multidisciplinario e intersectorial; por este motivo, uno de los retos es continuar trabajando en la conformación de equipos de trabajo que permitan abordar el problema de forma integral” “Quiero agradecer a RTIRN sobre la oportunidad de poder interactuar con colegas, docentes e investigadores interesados en la promoción de la seguridad y en la prevención de lesiones”

Rafael Consuji (Filipinas)

“Me impresionó sobre todo el trabajo de otras personas, fui inspirado por su excelencia, contagiado con su entusiasmo, empapado de sus conocimientos, sentí admiración por lo que habían hecho. He regresado a casa revitalizado, más descansado y listo para continuar con el camino que hemos elegido recorrer. Con mucho gusto puedo decir que todos esos ítems se han cumplido. Además, he tenido la oportunidad de conocer a otras personas con ideas afines y potenciales colaboradores para realizar actividades e investigación sobre prevención de lesiones. Mi mejor sesión fue con Junaid Ruzzak y Hesham El-Sayed, en un desayuno que compartimos un día después de finalizar la conferencia. He aprendido mucho de sus experiencias y adquirido ideas para el trabajo futuro.”



Elisa Hidalgo (México)

“Más que aprendizaje, los temas a los que asistí me permitieron hacer una reflexión sobre la permanente y urgente necesidad de formar equipos de trabajo que involucren además de la perspectiva del área de la salud, la perspectiva de la planeación urbana, la ingeniería, la educación, las comunicaciones y las organizaciones civiles. De no involucrar a todos los sectores, los avances en materia de prevención de lesiones y promoción de la seguridad en nuestro país (México) no tendrán el impacto esperado para prevenir la ocurrencia de lesiones.” “considero que involucrar e invitar a los estudiantes de posgrado a interesarse en el estudio de la prevención de lesiones es una tarea a desarrollar, ya que es necesario ampliar y diversificar los equipos y las disciplinas desde las que podemos abordar el problema de las lesiones”

Rubén Ledesma (Argentina)

“Verdaderamente disfrute la conferencia. Creo que estuvo muy bien organizada y nos dió a todos nosotros la oportunidad de ver proyectos interesantes de diferentes partes del mundo. También tuvimos la oportunidad de conocer a otros investigadores en Seguridad Vial como científicos de renombre mundial en el campo de la prevención de lesiones causadas por el tránsito” “Esta conferencia me ha inspirado, ahora tengo más motivación para continuar mi trabajo en seguridad vial y los factores humanos. Creo que a pesar de la investigación científica, necesitamos comprometernos a actuar para hacer nuestras vialidades más seguros.”



Williams Ackaah (Ghana)

“La Conferencia Safety 2010 me brindó la oportunidad de conocer lo que otros investigadores están haciendo en sus respectivos países. También me dio la posibilidad de relacionarme con otros profesionales. Estoy muy agradecido a la RTIRN por el apoyo financiero recibido para asistir a la conferencia.”



Taller sobre alcohol, drogas y seguridad vial en países en desarrollo

Hallvard Gjerde (Noruega)

Norwegian Institute of Public Health, Oslo, Noruega

La 19na. Conferencia Internacional sobre Alcohol, Drogas y Seguridad Vial fue celebrada en Noruega en Agosto de 2010 (ver <http://www.t2010.org>). Como parte de la conferencia, se organizó un Workshop sobre alcohol, drogas y seguridad vial en países de bajos y medianos ingresos (BMI), siendo la primera vez que estos países reciben una atención especial en esta serie de conferencias trianuales.

Seis científicos realizaron presentaciones sobre la situación del alcohol y otras sustancias psicoactivas en relación a la seguridad vial: Dra. Martha Hajar (México), Dr. Flavio Pechansky (Brasil), Dr. Francis K. Afukaar (Ghana), Dr. Edeaghe Ehikhamenor (Nigeria), Dr. Ashis Das (India) y Dr. Jonathon Passmore (Vietnam).

La proporción de conductores con lesiones fatales que habrían conducido bajo la influencia del alcohol fue del 30-50% en México, 32-43% en Brasil, y 34% en Vietnam. En India, se encontró alcohol en muestra de sangre en el 11-40% de los conductores lesionados. Estos resultados son similares a los encontrados en países altamente motorizados.

El Dr. Afukaar informó que en Ghana un 7.3% de conductores mostraron concentraciones de alcohol en sangre por encima del límite legal de 0.8 g/l, que es significativamente superior a Europa, América del Norte y Australasia. El Dr. Pechansky informó que en las capitales de Estado de Brasil se detectó un 4.8% de conductores con alcoholemia positiva, mientras que este valor ascendía al 23% por la noche en Sao Paulo. Estudios sobre el uso de drogas fueron realizados en Brasil y Nigeria, mostrando que el cannabis es la sustancia más comúnmente utilizada por los conductores.

En muchos países de BMI son problemas comunes la falta de conocimiento por parte de los conductores sobre el riesgo de accidentes de tránsito después de consumir alcohol o drogas, y la falta de cumplimiento de las normas relacionadas con la conducción bajo los efectos de estas sustancias.



¡Agenda estas fechas!

Si sabes de algún evento y lo quisieras compartirlo con la comunidad de la RTIRN, por favor manda un email a: administrator@rtirn.net

¡Participa de este boletín!

- ¿Tienes noticias sobre investigación de lesiones en tu país?
- ¿Proyectos de intervención?
- ¿Eventos próximos o publicaciones recientes?

Comparte la información con nosotros enviándola a: administrator@rtirn.net

¿Te has registrado al Nuevo Foro On-Line de la RTIRN?

El nuevo foro permite a los miembros de la RTIRN comunicarse, participar en discusiones y estar al día en las actividades de la RTIRN.

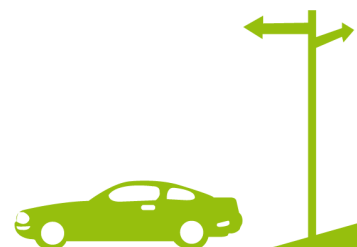
Por favor visite http://www.rtirn.net/online_forum.asp para registrarte ¡hoy!

Cómo formar parte de la RTIRN

Para asociarse a la red, por favor visite la página www.rtirn.net

Para otras consultas, contactar con:

Ricardo Pérez-Núñez,
Secretario Técnico de la RTIRN 2010-2011
Fundación Entornos, Calle 3 No.1
Col. Lomas de Atzingo
CP 62180
Cuernavaca, Morelos. México
Tel. (777)1023946
E mail: secretariat@rtirn.net



Nuestro más grande agradecimiento a Rubén Ledesma, Fernando Poo, Silvana Montes, Virginia Valle y M. Isabel Nucciarone; por su gran apoyo y esfuerzo en la traducción de este Boletín al idioma español.

A todos ellos ¡GRACIAS!

© Road Traffic Injuries Research Network 2010.

All rights reserved. Publications related to the RTIRN can be obtained from www.rtirn.net.

Permission to reproduce or translate RTIRN publications – whether for sale or for non-commercial distribution – should be addressed to RTIRN Secretariat: secretariat@rtirn.net or administrator@rtirn.net

Designed by: Paola Navarrete Guadarrama

