

La vida  
te espera...

No dejés  
la tuya  
sobre ruedas



WWW.CCSS.SA.CR



BIENESTAR

EN CARRETERA

C850 Coleccionable N°22

**Pedro Capmany**

"Con el cinturón,  
mi papá estaría vivo"

**¡Prepárese!**

La revisión técnica será  
más estricta desde julio

**Guía**

Sillas y *boosters*  
para niños

**24.532**

Lectores por edición

Según Estudio General de Medios® (ECOM), IPSOS® Media CR.

**Cómo enfrentar:**

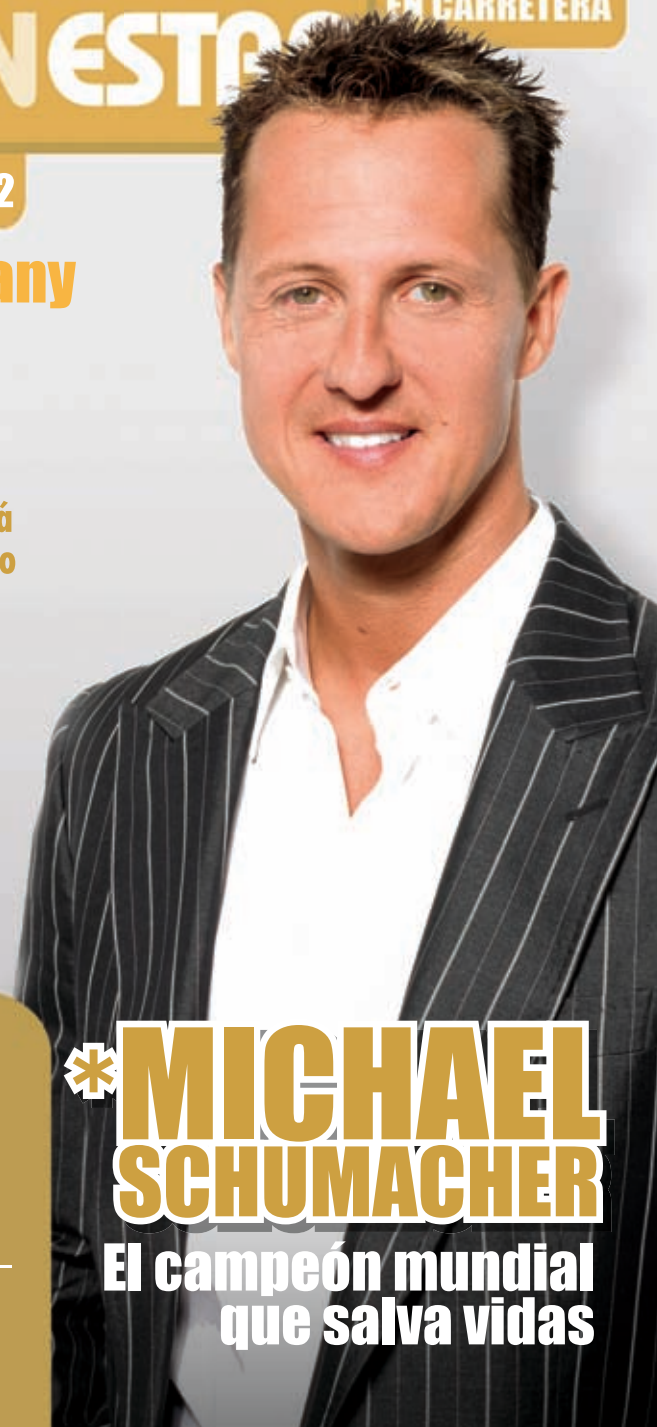
- ♥ Vías peligrosas
- ♥ Atropellos
- ♥ Choques
- ♥ Traumas



7 441025 501296



GRUPO  
NACION



**\*MICHAEL  
SCHUMACHER**

**El campeón mundial  
que salva vidas**

# Costa Rica

**CONSTRUYE FUTURO**



Mediante el esfuerzo de la administración Arias-Sánchez, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Nacional de Vialidad, Costa Rica sigue hacia adelante por sus nuevas carreteras, seguras e inclusivas en apoyo a los 3 usuarios de las vías: ocupante del vehículo, ciclista y peatón.

Algunas de estas rutas son: San José - Caldera, Costanera Sur, Guacimal acceso a Monteverde, cinco radiales en el área metropolitana y rutas estratégicas rurales en apoyo al turismo y a la producción.

**conavi**  
vialidad

**mopt**  
Ministerio  
Obras Públicas y Transportes

# ¡Anímese!

¡Usted también puede perder peso!

## Fase #1: Pérdida de peso

- Apoyo individual
- Herramientas de apoyo
- Menús personalizados
- Máximos resultados

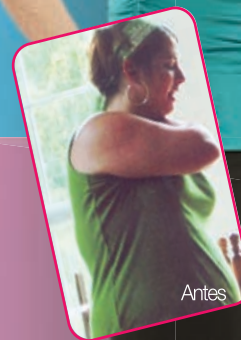
Después

## Fase #2: Estabilización

La estabilización es un período de transición de seis semanas en el cual se vuelven a introducir más calorías a sus menús.

## Fase #3: Mantenimiento

Le proporcionamos las herramientas y el apoyo que necesita para mantenerse delgado para siempre.



**Ariana**

Perdió  
**26 lbs**

### Beneficios

- Es para hombres, mujeres y niños mayores de 8 años
- No se priva de comer los alimentos que tanto le gustan
- Le damos seguimiento después de que llegue a su peso meta

¡Aproveche la oportunidad de lucir espectacular!

**2296.8079**

Plaza Rohmoser

**2288.0094**

Plaza Laureles Escazú

**2524.0362**

Plaza Freses Curridabat

**2261.0332**

Plaza Heredia

**2236.6716**

Los Colegios Moravia

**2259.1650**

Multicentro Desamparados





# La vida te espera...



En el 2008, 686 jóvenes murieron o quedaron con graves lesiones por causa de un accidente de tránsito. La velocidad temeraria, el consumo del alcohol y los adelantamientos indebidos: están arrancándole la vida a los jóvenes entre 15 y 34 años de edad.



Manejá responsablemente,  
no dejés tu vida sobre ruedas.



[WWW.CCSS.SA.CR](http://WWW.CCSS.SA.CR)



Dra. Guiselle Guzmán

Jefa del Área de Salud Colectiva  
CCSS

## ¡Alto a los accidentes de tránsito!

Como profesional en ciencias médicas, me da mucho gusto presentar esta edición de *Bienestar*, dedicada a la prevención de los accidentes de tránsito. Estoy convencida que los costarricenses tenemos una deuda pendiente por lo que hemos dejado de hacer en cuanto a la prevención de los percances en nuestras carreteras.

Y es que no podemos ser indolentes ante la gran cantidad de seres humanos que están muriendo, cada día, simplemente porque no se respeta una señal de tránsito, se excede el límite de velocidad, por adelantarse indebidamente o por conducir bajo los efectos del alcohol.

¡Ya basta! Tenemos que hacer algo y ponerle freno a los accidentes. Las cicatrices que dejan estos infortunios son imborrables, pues se apagan vidas con grandes expectativas. Ojalá que la nueva Ley de Tránsito se convierta en el antídoto perfecto para detener tanta barbarie y tanta sangre que se está derramando injustamente, en todas las carreteras de Costa Rica.

Y adicionalmente a tanto dolor y luto familiar y social, los accidentes de tránsito tienen un gran impacto en los servicios de urgencias, de consulta externa y de hospitalización de nuestro sistema de salud. Por eso tenemos que decir: ¡Alto a los accidentes de tránsito!


### Abril - Mayo 2009

Una producción de Revistas de Grupo Nación (San José, Costa Rica) con el respaldo de la Caja Costarricense de Seguro Social.

**Directora:** Isabel Ovares • **Coordinación editorial:** Randall Sáenz • **Edición de textos:** Carlos Muñoz y Randall Sáenz • **Redacción:** Diana Lucía Salas y Yazmín Montoya • **Colaboradores:** Adrián García, Ángela Ávalos, Carla Cabalceta, Concepción Romero Prieto, David Goldberg, Diego Coto, Esteban Alfaro, Gabriela Castro, María Angélica Carvajal, María Isabel Solís, Marianella Cordero, Mónica Calvo, Mónica Cordero, Nathalia Rojas, Roberto Sancho, Ronald Morales, Yessenia Soto y Xinia Fernández • **Corrección de estilo:** Esteban Ureña y Laura Solano • **Coordinadora de Diseño:** Tatiana Castro • **Diseño y diagramación:** Esteban Barrientos • **Fotografía:** Carla Saborio, Eunice Báez, Germán Fonseca, Jeannina Cordero, Jorge Navarro, Rodrigo Montoya y Rónald Pérez • **Producción fotográfica:** Eunice Báez • **Fotomontaje e ilustración:** Esteban Barrientos • **Fotografía de portada:** cortesía de la campaña "Champions Drink Responsibly" (Los campeones toman responsablemente) de Bacardi. • **Gerente:** Yorlenny Mora • **Apoyo administrativo:** Silvia Céspedes y Luis Gonzalo Conejo • **Ventas de Publicidad:** GN Comercial • **Control y Pauta:** Evelyn Zuñiga • **Mercadeo de Revistas:** Sujeily Porras • **Redacción:** (506) 2247-4427 • **Fax:** (506) 2247-5110 • **Publicidad:** (506) 2247-4949 • **Fax:** (506) 2247-4948 • **Circulación:** (506) 2247-4512 • **Apartado Postal:** 1517-1100, Tibás • **Distribuidor:** Comercializadora Los Olivos de Grupo Nación GN, S.A. Teléfono: 2247-4463. Fax: 2247-5042.

Impresa en los talleres de Impresión Comercial de Grupo Nación GN, S.A. ©2009, San José, Costa Rica. Queda prohibida su reproducción total o parcial. Esta revista es reciclable. Deséchela adecuadamente. Llame a: Kimberly Clark, Costa Rica (506) 2298-3100, extensiones 3007 y 3115.





Alejandro Soto,  
Vecino de Río  
Segundo, Alajuela.

"A mí me robaron el vehículo el cual fue muy difícil de localizar en el transcurso de 2 años. La gran noticia viene cuando revisión técnica nos informó que apareció nuestro vehículo gracias a que detectaron anomalías en el motor, en el chasis y conado con la denuncia que habíamos interpuesto."

**Colaboramos con el aseguramiento de la propiedad vehicular**  
Durante el 2008, en revisión técnica se detectaron 24.500 casos de vehículos que presentaron algún tipo de problema de identificación con sus documentos o números de motor, chasis o VIN.

**Riteve SyC**  
Confianza y experiencia



### PORTADA

- 12 Michael Schumacher: Una leyenda que salva vidas.** La visita del siete veces campeón de Fórmula 1 a Costa Rica dejó un claro mensaje sobre la necesidad de impulsar la educación vial desde la niñez.

### EN CARRETERA

- 18 Accidentes atiborran servicios de la CCSS.** En 2008, los salones de emergencias recibieron un promedio de 103 pacientes al día. Los hombres entre los 20 y los 34 años son los más afectados.

- 22 Percances costaron €6.384 millones.** Hospitalizaciones produjeron el 83,6% de ese gasto durante 2008. Las víctimas permanecieron internadas un promedio de una semana.

- 26 Nueva Ley de Tránsito: cambio radical en carretera.** Con su aprobación, las autoridades esperan una mejora en el comportamiento de los ticos en las calles.

- 34 Sujétese a la vida.** Usted podría estar decidiendo entre vivir, morir o sufrir graves lesiones en un accidente de tránsito al tomar el cinturón de seguridad en sus manos.

- 40 "La inseguridad vial se paga muy caro".** Para Karla González, ministra de Obras Públicas y Transportes, la nueva Ley de Tránsito obligará a los costarricenses a cambiar los malos hábitos que se han vuelto costumbres en la carretera.



Fotografía: cortesía de la campaña "Champions Drink Responsibly" (Los campeones toman responsablemente) de Bacardi

- 54 Alto a los piques.** Lesiones y muertes por piques y conducción temeraria representan algo que la nueva Ley de Tránsito quiere cambiar.

- 60 La revisión técnica será más estricta a partir de julio.** El Manual de Procedimientos de la Revisión Técnica Vehicular se modificará a partir del segundo semestre.

### REHABILITACIÓN

- 70 La mente también tiene que sanar.** Los modelos de atención psicológica y psiquiátrica ayudan a las víctimas de accidentes a llegar a la raíz de la experiencia y a superarla.



**76 Cenare ayuda a continuar con la vida.** La institución, que cuenta con más de 30 años de servir, busca que sus pacientes superen los traumas y se reincorporen a la sociedad.

**78 Una solución para la vida.** Por el Taller de Prótesis de la CCSS, pasan miles de personas que, por un accidente de tránsito, pierden alguno de sus miembros.

**86 ¿Qué pasa con la sexualidad tras un accidente?** El vínculo que une a una pareja no debe desaparecer por una incapacidad temporal o permanente.

## EDUCACIÓN VIAL

**88 Las vías más peligrosas del país.** Nos llevan a sitios de recreo o de descanso, pero también son las que cobran más vidas cada año. Conozca a fondo las rutas que requieren atención extra.

**92 Camine lejos del peligro.** Cuando los costarricenses son peatones, se acompañan de la imprudencia para cruzar cualquier calle.

**102 ¡Tico al volante!** No hay manual de manejo, educación o cortesía que valgan en una presa: sobreviva y aprenda a mantener el control.

## LEGAL

**106 ¿Qué hago en caso de atropello?** Hay sucesos desafortunados a los que todos estamos expuestos. La pregunta es: ¿cómo actuar? Le presentamos una guía para enfrentar un atropello, desde los campos legal, de salud y de seguros.

**110 ¿A la Caja o al INS?** Actualmente, los servicios de la CCSS y del Instituto se complementan, a la espera de un sistema que integre a las aseguradoras privadas que llegarán con la apertura.

**114 Incapacidades por accidentes golpean con fuerza al país.** Los ceses temporales o permanentes generan un impacto en la seguridad social, en la productividad y en la economía del país.



## Gesto solidario

A raíz del relato “Sentía cómo mis piedras se pudrían”, en el que Rafael Mejía cuenta el drama que vivió a sus 7 años cuando sufrió quemaduras de tercer grado (*Bienestar Piel*), María Isabel Parada se puso en contacto con nosotros para brindarle apoyo a ese hombre de 70 años, oriundo de Cedral

de Montes de Oro. La experta en mesoterapia y estética nos visitó en la unidad de Revistas de Grupo Nación y nos entregó un regalo y una carta para don Rafael, como gesto de solidaridad con él. Además, nos escribió la siguiente misiva:



## Estimada Isabel:

Realmente el poder saludarla es un gran gusto, pues para mi hija y para mí esto es de esas cosas maravillosas que le pasan a una en la vida, por ser usted una persona especial. El instrumento que nos llevó a reencontrarla fue la revista *Bienestar*, que presenta artículos de mucho interés sobre la piel. Dicho sea de paso, contiene temas que me permiten aprender y comprender algo más para mi linda labor de mesoterapeuta y esteticista.

Hemos adquirido otros ejemplares de la revista *Bienestar* y en cada uno de ellos encontramos contenidos de suma importancia, los que hemos compartido con gente querida de nuestro país como del exterior. Puedo mencionar la revista dedicada a las personas mayores (*Bienestar Adulto Mayor*) y también la que contiene un tema tan difícil de hablar y de igual manera doloroso de aceptar (*Bienestar Muerte*). Esta edición es de gran ayuda para quienes se encuentran de luto por la pérdida de un ser querido, orientándolos a buscar dentro de sí el bálsamo necesario.

En cada edición, *Bienestar* ofrece artículos de gran contenido humano y de enseñanza, que hacen que una se identifique con casos que le conmueven el corazón, como lo fue el del señor Mejía de Puntarenas (*Bienestar Piel*). También, hay otros ejemplos de gente llena de coraje, como Eduardo Vargas (*Bienestar Discapacidad*) que es un luchador insigne y no se amilana ante la adversidad.

De igual manera, lo referente a las intervenciones quirúrgicas (*Bienestar Cirugías*) sean éstas estéticas, reconstructivas o de tratamientos por enfermedad, son de esperanza para quienes tienen que ser sometidas a ellas, y con ello los médicos (valiosas personas), buscan brindarle al paciente una mejor calidad de vida.

Por todo lo anterior, Isabel, y por lo que en el futuro aprenderemos a través de *Bienestar*, muchas, pero muchas gracias por todo ese valioso material.

**Un caluroso abrazo**  
**María Isabel Parada Pérez**

## Sugerencia de tema

Soy lectora de varias de sus revistas: *Perfil*, *Sabores*, *Hablemos de Niños y Bienestar*. Cada una, en su género, me parece excelente. Les escribo, principalmente, para solicitarles que tomaran en cuenta el tema de *Madre Soltera*, en todos sus aspectos, para ser desarrollado en *Bienestar*.

Me interesa mucho, ya que yo pertenezco a ese segmento de la sociedad, que cada día se hace más grande. Considero que, a veces, nos hace falta mucha información y sobre todo orientación profesional

sobre las diferentes etapas que vivimos, tanto como madre y como mujer.

Ojalá puedan tomar en cuenta mi solicitud.

Gracias por el excelente trabajo que hacen a diario en las diferentes publicaciones.

**Yesehenia Espinoza**



## Comentarios en Brasil

**Señores  
revista Bienestar:**

Costa Rica participa en un proyecto latinoamericano de Bancos de Tejidos, financiado mediante el Organismo Internacional de Energía Atómica. Este es un esfuerzo de 12 países en la obtención, la esterilización, el procesamiento, la conservación y la distribución de tejidos para tratar diversas patologías.

Una de las acciones de dicha iniciativa se denomina "Diseño de actividades sobre el uso de tejidos biológicos", y está dirigida al público en general, empleando medios de comunicación masiva.

Durante la Reunión de Coordinadores del proyecto, realizada recientemente en São Paulo, Brasil, mostré a mis colegas, el ejemplar N° 21 de su revista, dedicado a la piel. Sus comentarios fueron positivos, dado el profesionalismo y la forma amena, simple y actualizada de presentar un contenido médico. Así, coincidió esta publicación plenamente con la divulgación que buscamos.

Agradezco y felicito a su equipo de trabajo, al hacer accesible a nuestra sociedad los avances médicos mediante esta publicación.

**Dr. Miguel Rojas, Biotecnología, ITCR**



# El momento para cambiar

Las vías públicas se han convertido en escenarios de dolor para muchos costarricenses. La solución para erradicar ese sufrimiento es un viraje en nuestra forma de salir a las carreteras, anteponiendo el respeto a la vida ajena y a la propia.

Fotografía: Jorge Navarro





**M**ovilizarnos es una necesidad cotidiana. Seamos conductores, peatones o acompañantes, todos debemos, en algún momento de nuestras vidas, recorrer una autopista, abordar el transporte público o simplemente cruzar una calle. Por eso, resulta irónico que siendo actividades tan habituales, los ticos seamos especialistas en hacerlas mal. Pero, ¿por qué?

Nuestra educación vial, más allá de que se brinde o de que existan organismos que la impulsen, es uno de los grandes lunares que arrastramos como sociedad.

Pruebas latentes de ello son los abrumadores números de muertes en carretera, las pésimas prácticas que heredamos y casi que presumimos y los miles de millones de colones que se deben gastar por año en atender a las víctimas de los accidentes.

Pero, ante este panorama oscuro, ¿qué hacer? Sin duda, esa es la motivación que impulsa a *Bienestar En Carretera*: el cambio. Buscamos, con esta edición, ofrecer una herramienta al lector, para que inicie un nuevo proceso en su conducta al salir de su hogar, sea conductor, motociclista, peatón o ciclista. Como eje, vinculamos el contenido a la nueva

Ley de Tránsito, que tiene esa semilla de transformación en sus artículos. Necesitamos, como país, desterrar costumbres, adoptar modelos y concebir un futuro guiado por la responsabilidad y no por la capacidad de burlar las reglas.

Conjuntamente, le llevamos el detalle de los principales temas que con-

forman nuestra realidad vial, desde el uso del cinturón, la revisión técnica vehicular y las vías más peligrosas, hasta la invaluable tarea que cumple la Caja Costarricense de Seguro Social, siempre apoyados en el rostro humano de quienes se vieron

envueltos en un incidente y demostraron el coraje para superarlo.

***Bienestar En Carretera invita a que el lector inicie un proceso de cambio en su cultura vial.***

Lo invitamos a que disfrute esta revista más allá de la simple lectura. Détegnase un instante y recapacite, como lo hicimos nosotros, si su conducta en la carretera es la mejor. Se dará cuenta que es el momento de cambiar.





# \*MICHAEL SCHUMACHER

## Una leyenda que salva vidas

La visita del siete veces campeón de Fórmula 1 a Costa Rica dejó un claro mensaje sobre la necesidad de impulsar la educación vial desde la niñez.



David Goldberg/ Para Bienestar. Fotografía: cortesía de la campaña "Champions Drink Responsibly" (Los campeones toman responsablemente) de Bacardi • Archivo Grupo Nación

Costa Rica se ha convertido en un destino importante para personajes de fama a nivel mundial; sin embargo, pocas veces, el país sha recibido algo a cambio con esas visitas. La historia cambió en enero pasado con el paso del mejor piloto de la historia de la Fórmula 1 (F1), el alemán Michael Schumacher.

"Schumi", como popularmente se le llama, aterrizó en suelo tico con la intención de promover la seguridad vial, como parte de una campaña mundial denominada *Carreteras Seguras*, creada por la Fundación de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) y cuyo representante en el país es Automóvil Club Costa Rica.

Asimismo, fue vital la intermediación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y de su titular Karla González, quien, al igual que el ex corredor, es embajadora de esa fundación.

*Carreteras Seguras* llama la atención a la comunidad internacional, mediante el establecimiento de un plan de acción de diez años, que espera reducir significativamente el número de accidentes de tránsito, que, según su sitio oficial ([www.makeroadssafe.org](http://www.makeroadssafe.org)), producen una muerte cada seis segundos. Una estadística simplemente escalofriante.

Otros personajes que se unieron a esta causa son el expresidente estadounidense Bill Clinton, el pacifista sudafricano y Premio Nobel de la Paz Desmond Tutu, el actor chino Jet Li y la actriz malaya Michelle Yeoh. Ésta última incluso estuvo en el país junto al ex piloto de Ferrari. También hay



## Su historia

- Michael Schumacher nació el 3 de enero de 1969 en Hürth-Hermülheim, Alemania.

- Desde los cuatro años, comenzó a correr karts. Fue subcampeón del mundo *junior* en esta modalidad, a los 16 años.

- En 1991, debutó en la Fórmula1, con el equipo Jordan, en el Gran Premio de Bélgica.

- Su primer campeonato mundial lo obtuvo en 1994. Después, con Ferrari, fue pentacampeón desde 2000 hasta 2004.

- Se retiró en 2006, tras participar en 250 carreras, ganar 91, terminar en el podio en 154 ocasiones y alcanzar 67 *pole position*.



*Schumacher decidió viajar a Poasito al enterarse de la Al día siguiente, participó en la aglomerada inauguración*

otros competidores de F1 comprometidos, como el campeón reinante Lewis Hamilton y el subcampeón Felipe Massa.

## Agenda de “Schumi”

Durante su estancia en Costa Rica, Schumacher inauguró (atropelladamente) la primera ciclovía urbana, situada Hatillo 3 –con una longitud de 900 metros y un ancho de dos–, visitó a los damnificados del trágico terremoto del 8 de enero en Poasito de

Alajuela, entrenó con el Alto Rendimiento de Liga Deportiva Alajuelense y entregó los premios a los mejores corredores de las diferentes categorías de motores criollos de la temporada pasada. Para esta última actividad, estuvo en compañía de su amigo, el ex director de Ferrari y posible nuevo presidente de FIA, el francés Jean Todt.

Todo esto añadido a la donación de \$1.000.000 (poco más de €565.000.000) que realizó



*tragedia acontecida tras el terremoto del 8 de enero.  
de la ciclovía de Hatillo 3.*

junto a la FIA para impulsar *Carreteras Seguras*. No obstante, el capital no se ha utilizado todavía, debido a que el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) debe definir aún los sitios de construcción, según explica Karla González. A su vez, agrega que la donación se fue

directamente a las arcas del MOPT, para “continuar con el compromiso gubernamental de dotar de infraestructura inclusiva y segura a usuarios de la carretera, mediante la construcción de otras ciclovías”.

“Queremos salvar tantas vidas como podamos. Que-

**Schumacher donó, junto a la FIA, un \$1.000.000 para impulsar el programa de *Carreteras Seguras*. El capital no se ha utilizado todavía, debido a que el Conavi debe definir los sitios de construcción de las obras.**

## Cronología de la visita

### • 13 de enero.

Llega al país procedente de Italia, a bordo de su avión privado.

### • 14 de enero.

Aterrizza en helicóptero en Poasito, para dar apoyo a los damnificados del terremoto.

### • 15 de enero.

Inaugura la ciclovía de Hatillo 3. Ofrece una conferencia de prensa sobre conducción responsable. En la tarde, participa en un colectivo con el alto rendimiento de Liga Deportiva Alajuelense.

### • 16 de enero.

Entrega los premios a los ganadores del automovilismo nacional de 2008.

### • 19 de enero.

Abandona el país a las 4 de la tarde.

remos poner mucho esfuerzo en esto (la campaña), porque es un objetivo vital para todos", declaró Schumacher en su visita.

## Personalidad de oro

Sin embargo, el paso del laureado conductor por nuestro territorio dejó algo más que apariciones mediáticas.

Más bien, contagió a quienes lo conocieron de un carisma desbordante y de una humildad antagónica a lo que podría suponerse de una persona tan exitosa, de alguien que puede

jactarse de haber roto prácticamente todas las marcas de la máxima categoría del automovilismo (ver recuadro "Su historia").

Schumacher nunca perdió la sonrisa cuando se vio envuelto en un tremendo desorden durante la actividad oficial de la ciclovía. El corredor tenía previsto ser el primero en hacer el recorrido en bicicleta, pero no pudo. La organización nunca previó que tanta gente llegara a observarlo y no acordó la zona.

Soltó lágrimas sinceras cuando apreció el desastre en las faldas del volcán Poás, a donde se trasladó al lado



Antes de partir, el alemán participó en la premiación a los automovilistas nacionales de la temporada 2008.



*Con un gol de penal, Schumacher coronó su participación en un colectivo en que vistió la camisa de Liga Deportiva Alajuelense.*

de su esposa Corinna en helicóptero por iniciativa propia, poco después de llegar al país.

También, agradeció el apoyo en el encuentro de fútbol en el que jugó con las promesas de la Liga Deportiva Alajuelense. Ahí, se dio el lujo de hacer un gol de penal y colaborar con una buena asistencia, para deleite de los asistentes.

Y agregó palabras de aliento al felicitar a los pilotos ticos cuando les entregó sus merecidos galardones, quizá porque sabía que cumplía el sueño a muchos.

Además, siempre estuvo abierto a la prensa, a diferencia de muchas otras figuras públicas.

“Desde que conocí a Michael, me demostró que es un ser humano extremadamente solidario, que tiene un gran amor por el prójimo y un infinito respeto por la vida”, resume la ministra González.

El germano es también el rostro de la marca Bacardi, en otra campaña planetaria acerca de los peligros de mezclar el volante con el licor, llamada “Los campeones beben responsablemente” ([www.championsdrinkresponsibly.com](http://www.championsdrinkresponsibly.com)).



# Accidentes atiborran servicios de la CCSS

*María Isabel Solís/ Caja Costarricense de Seguro Social. Fotomontaje: Esteban Barrientos*

En 2008, los salones de emergencias recibieron un promedio de 103 pacientes al día. Los hombres entre los 20 y los 34 años son los más afectados.

**C**ada día del año pasado, 103 pacientes fueron atendidos en los servicios de emergencias de los distintos centros hospitalarios de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), como víctimas de accidentes de tránsito.

El 40% de esas personas debió hospitalizarse, y lamentablemente, 274 fallecieron, según datos suministrados por el Área de Estadísticas de Salud (AES) de dicha institución.





De los 37.713 pacientes que se atendieron en ese período, 29.284 sufrieron el accidente en un vehículo motorizado y 8.849 en uno no motorizado. Esto representa un incremento considerable con relación a los casos atendidos durante 2006 y 2007, producto del incremento en la flotilla y del aumento de motocicletas.

## Jóvenes y hombres

De acuerdo con los datos del AES, en ese mismo año –2008– se produjeron 3.444 egresos por este tipo de accidentes y la mayoría –el 80%– fueron varones.

En un estudio realizado por la subárea de Salud Colectiva (SC) de la CCSS, los hospitales San Juan

**El año pasado se atendieron 37.713 pacientes por accidentes en carretera. 29.284 sufrieron el percance en un vehículo motorizado y 8.849 en uno no motorizado.**

## **En 2008, 274 personas fallecieron como consecuencia de accidentes de tránsito en Costa Rica.**

de Dios, Monseñor Sanabria, México, Calderón Guardia, de Niños y Escalante Padrilla son los que, en los últimos años, reportan el mayor número de internamientos por esta causa.

Según lo revela dicho estudio, si se relaciona la cantidad de pacientes que se atienden en los servicios de emergencias por población, Puntarenas y Guanacaste son las provincias más afectadas, y las que presentan la menor cantidad de víctimas son Limón, Cartago y Heredia.

Durante el tiempo de análisis –2005, 2006 y 2007–, el grupo de edad más afectado por los accidentes fue el que va de los 20 a los 34 años, con 6,4 ingresos por cada 100.000 habitantes, seguido por el grupo de 35 a 44 años.

Es de destacar que los varones son quienes sufren más, pues la tasa de afectación fue de 9,4

por cada 1.000 individuos, mientras que la de las mujeres fue de 3,13, con una razón de 70 hombres por cada 30 mujeres. Este fenómeno, según el estudio, se presenta en todos los grupos de edad y ha perdurado por varios años.

## **Más educación**

Para Edgar Acuña, de SC de la Caja, es necesario insistir en una estrategia interinstitucional para reducir el impacto de los accidentes de tránsito. De igual forma piensa Arturo Jiménez, jefe de Mercadeo de la misma organización, quien sostiene que para disminuir el conflicto será necesario una atención integral, en la que la educación juegue un papel central.

A juicio de Acuña, es imposible que una sola institución enfrente el problema. Reconoce que se debe insistir en



fortalecer la educación vial, ya que las estadísticas revelan que los accidentes ocurren por imprudencia, tanto de conductores como de peatones, y que sus causas están ligadas a problemas de actitud, como velocidad temeraria, exceso de alcohol y adelantamientos indebidos.

Además, sostiene, que los padres deben integrarse a este tipo de educación, pues existe un patrón de conducta que los niños están copiando de sus propios progeni-

tores, en el que reinan la intolerancia y la descortesía.

Nadie debe quedar de lado, pues están muriendo personas muy jóvenes y los años de vida potencialmente perdidos son muy elevados.

Es necesario iniciar un proceso educativo que tome en cuenta valores como el respeto, el amor al prójimo, la prudencia, la responsabilidad y la solidaridad, pues en una gran parte de los accidentes está implicado un comportamiento de violencia. "Hay que romper ese círculo", finaliza Acuña.



# Percances costaron ¢6.384 millones

Hospitalizaciones produjeron el 83,6% de ese gasto durante 2008.  
Las víctimas permanecieron internadas un promedio de una semana.

*María Isabel Solís/ Caja Costarricense de Seguro Social. Fotografía: Jorge Navarro*

**P**arece una cifra escandalosa, pero es real. El monto corresponde a la atención de cientos de personas víctimas de accidentes de tránsito en los servicios de urgencias, en la consulta externa y en los salones de internamiento de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), solamente durante 2008.

El cálculo fue realizado por Jacqueline Castillo, de la Dirección Actuarial de la CCSS, con base en datos suministrados por el Área de Estadísticas en Salud y de la Sección de Costos Hospitalarios de la misma institución.

Según el estudio, el costo más elevado se produjo por concepto de las hospitalizaciones que requirieron los pacientes afectados, pues generaron el 83,6% del monto aportado por la CCSS para atender a las víctimas.

## **Incremento**

El costo de atención de estos percances va en ascenso en el territorio nacional, pues si se comparan esas cifras con las de 2006, se observa que, en 2008, se gastaron €1.851 millones más.

Este número no incluye el pago en incapacidades durante el año pasado, que ascendió a €165.000.000.

Cada paciente permaneció internado, en promedio, 7,2 días. Los hombres estuvieron internados un día más que las mujeres.

De acuerdo con la información suministrada por el Área de Estadísticas en Salud, los varones estuvieron 7,7 días, mientras que las mujeres se internaron

6,7 días. Cabe destacar que cuanto mayor edad tenían los pacientes, ocuparon mayor tiempo de hospitalización.

## **Abordaje multisectorial**

Para Roy Wong, epidemiólogo de la CCSS, el tema de los accidentes de tránsito debe ser abordado en forma intersectorial por instituciones como el Ministerio de Educación Pública (MEP), el Instituto Nacional de Seguros (INS), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Instituto de Alcohologismo y Farmacodependencia (IAFA) y la CCSS, que juegan un papel preponderante para elevar la conciencia sobre el problema.

El especialista sostiene que el impacto que están generando en la población costarricense es muy elevado y que, por lo tanto, es fundamental organizarse y luchar contra ellos.

Para el médico, se debe considerar que un vehículo es como un arma, que mal manejado puede producir lesiones severas y hasta la muerte.

A su juicio, la CCSS no puede actuar sola contra los accidentes de tránsito, pero sí debe ejercer un papel asesor en materia de prevención y de educación.

Wong indica que todas las fuerzas vivas, como juntas y comités de salud y asociaciones de desarrollo del país, entre otras, deben comprometerse para actuar contra los problemas en carretera. Espera que con la nueva Ley de Tránsito se estime una acción represiva para detener los



## Acciones clave

De acuerdo con el Plan de Atención a la Salud de las Personas (PASP) de la CCSS, para frenar los accidentes de tránsito es necesario insistir en:

- El uso del cinturón de seguridad.
- Sujetadores para niños.
- Empleo de cascos para motocicleta y para bicicleta.
- La promulgación y la aplicación de leyes y reglamentos para controlar estos problemas.
- Exigir la observancia de las medidas preventivas.

percances en carretera, además de trabajar para generar mayor conciencia social.

Por su parte, Xinia Fernández, jefa de Comunicación de la CCSS, explica que históricamente la CCSS ha trabajado contra los accidentes de tránsito, y la intención es hacerlo también en 2009 en forma continua y no episódica.

Considera que se deben tocar los corazones de los jóvenes. “Debemos sacudirlos, porque, dolorosamente, nos estamos acostumbrando a ver escenas dramáticas y conmovedo-

ras en la televisión y en los periódicos de víctimas en carretera”, asegura.

Para Fernández, los muchachos no perciben el peligro ni se ubican en la realidad del drama que genera la irresponsabilidad en la conducción, y requieren un mayor grado de madurez para enfrentar la carretera.

### Fuentes:

Jacqueline Castillo, Dirección Actuarial de la CCSS.

Departamento de Estadística de la CCSS.

Xinia Fernández, Dirección de Comunicación de la CCSS.

Roy Wong, Salud Colectiva de la CCSS.



## Costos de accidentes de tránsito para la CCSS en 2006

Centro de costos	Atenciones	Costo en millones de colones
Urgencias	18.631	¢330,4
Consulta externa	16.067	¢249,5
Egresos	2.244	¢3.157,9
Total	36.942	¢3.737,8

## Costos de accidentes de tránsito para la CCSS en 2008

Centro de costos	Atenciones	Costo en millones de colones
Urgencias	27.818	¢647,1
Consulta externa	17.316	¢395
Egresos	3.444	¢5.341,7
Total	48.578	¢6.384,8





# Nueva Ley de Tránsito: cambio radical en carretera

Con su aprobación, las autoridades de Salud y de Transportes esperan una mejora en el comportamiento de los ticos en las calles. La Ley trae nuevas multas, pero también garantías para quienes se “porten bien”.

Ángela Ávalos/ Para Bienestar. Fotografía: Rodrigo Montoya

Junto con los toros y las fiestas, esta escena se convirtió en algo común en diciembre pasado: decenas de choferes borrachos desfilaron esposados, ante las cámaras, en ruta hacia las conocidas “perreras” y, de ahí, a una celda de los Tribunales de Justicia.

Nunca antes se había visto esto. La matanza en las carreteras de todo el país, producto de la conducción temeraria

y de la ebriedad, obligó al Estado a promover una nueva Ley de Tránsito; a través de la cual, las autoridades de Salud y de Transportes esperan cambiar el comportamiento de todos los ticos de la calle.

La reforma a la Ley de Tránsito fue publicada en el diario oficial *La Gaceta* el 23 de diciembre de 2008. Con ella, cambian todas las reglas.

La primera fase rige desde finales de diciembre pasado, cuando se empezó a aplicar el tema de las sanciones penales, por ejemplo, con los choferes ebrios.

A partir del próximo 23 de setiembre arrancará el resto del proceso, que incluye, entre otras obligaciones, el uso de dispositivos de seguridad en el vehículo (como la silla para los bebés), usar el cinturón de seguridad, respetar los límites de velocidad, no usar el celular mientras se maneja y respetar la luz roja del semáforo.

Previo de esa fecha, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) lanzará una campaña de información y de educación para los conductores, según Karla González, titular del ramo.

En setiembre, nadie podrá alegar ignorancia de la ley. Por eso, la primera recomendación para los conductores y los peatones es empezar a conocer en detalle las nuevas reglas, para evitar problemas con la nueva normativa.

## Cambio absoluto

Germán Marín, director de la Policía de Tránsito, lo resume en que “con las nuevas reglas, todos los usuarios de la carretera se arriesgan a multas más altas si cometen alguna infracción. La conducción temeraria llevará a enfrentarse con la justicia”.

Los choferes serán premiados o castigados mediante un sistema de puntos en su licencia. También, se iniciará un proceso de reeducación vial y habrá mayor control en la contratación de oficiales de

tránsito, para garantizar el cumplimiento de los nuevos derechos y los deberes que exigirá el transitar por una vía.

González considera que esta Ley es uno de los componentes más importantes para dar seguridad en la carretera.

Los otros son la infraestructura vial –cuyos cambios pretenden tomar en cuenta a todos los usuarios de la carretera–, la revisión técnica vehicular –para garantizar el funcionamiento correcto de los automotores– y la Policía de Tránsito, como personal responsable de velar por los derechos y las obligaciones de los usuarios de las vías.

**La reforma a la Ley de Tránsito fue publicada en el diario oficial La Gaceta el 23 de diciembre de 2008. En setiembre, nadie podrá alegar ignorancia ante ella.**

## Detalles

Uno de los principales cambios que viene con la Ley es el aumento en las multas económicas por las infracciones de tránsito.

Destaca la sanción por manejar borracho, que pasará de una boleta de €20.000 a pena de cárcel. Además, circular sin el marchamo al día pasará de €10.000 a €170.250, más la prohibición para transitar. Irrespetar las señales fijas costará €170.250 (antes solamente había una multa de €5.000). A los choferes que tengan faltas reiteradas, se

les castigará restándoles puntos de la licencia de conducir, al extremo de que se les pueda quitar el permiso para circular. A quienes no los hayan perdido, se les premiará con puntos extra después de tres años de demostrar su buen comportamiento.

Este es uno de los aspectos más importantes que los conductores empezarán a practicar a partir del 23 de septiembre. Con la entrada en vigencia del sistema de puntos, se puede perder la licencia. Para recuperarla, se deberá pasar por el proceso de reeducación vial, que se impartirá mediante cursos de mejoramiento de la cultura vial.

## Educación en la calle

Pero, más allá de las multas y de la reducción de puntos de la licencia, según Marín, se dará también un “mayor proceso de cultura vial para los peatones, que se estará implementando con la creación de una nueva materia desde la escuela, y continuando con el colegio, con los conceptos de seguridad vial esenciales y los nuevos”.

**Por manejar borracho, se pasará de una multa de € 20.000 a pena de cárcel. Además, circular sin el marchamo, en vez de costar € 10.000, significará € 170.250, más la prohibición para transitar.**

Los principales frentes de esta Ley, para el jefe de la Policía de Tránsito, son la educación vial, la mayor cantidad de inspectores para aumentar



los controles, el proceso penal para la conducción temeraria y las multas altas. “Sin embargo, el objetivo principal es reducir las muertes y los accidentes en las vías públicas”, explica Marín.

Todos los usuarios de la vía (peatones, conductores, ciclistas y motociclistas) son sujetos de la Ley. Los peatones que no crucen en las esquinas se





expondrán a una multa de €45.000, al igual que si no respetan las señales de tránsito.

Los ciclistas y los motociclistas deben cumplir con una serie de medidas de seguridad para evitar ser atropellados o arrollar a otras personas. Esas indicaciones incluyen, entre otras, la utilización de casco protector, chalecos reflectores y capas amarillas para la lluvia.

## Impacto en salud

Según datos de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), cada año se invierten entre 7 y 9 millones de dólares en la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. Casi un 30% son menores de edad.

De quienes sobreviven a un accidente vial, como se desprende de datos del Hospital de Niños, el 80%

**Peatones, conductores, ciclistas y motociclistas son sujetos de la Ley. Quienes caminen y no crucen en las esquinas se expondrán a una multa de €45.000, al igual que si no respetan las señales de tránsito.**

## Cambios con la Ley

- La Policía de Tránsito tendrá una oficina para investigar casos de corrupción.
- Ningún carro podrá circular sin extintor, implementos para cambiar las llantas o cables para cargar la batería.
- Ciclistas y motociclistas deben utilizar chaleco reflector en las noches y casco y capa amarillos para la lluvia.
- Las bicicletas deben contar con dispositivos de luz.
- Los taxistas serán sancionados si no tienen taxímetro.
- Los peatones que no crucen en las esquinas e irrespeten las señales serán multados con \$45.000.



termina con una secuela cerebral permanente y generalmente en condición de discapacidad.

Ese centro médico atiende a casi 400 menores de edad al año víctimas de accidentes, principalmente de choques, vuelcos y atropellos.

De acuerdo el Instituto Nacional de Alcoholismo y Farmacodependencia (IAFA), el 78% de los conductores con alcoholemias altas son muchachos que alcanzan 24 años o tienen menos.

María Luisa Ávila, ministra de Salud, espera que esta Ley reduzca, de forma considerable, los accidentes de tránsito, las muertes y las discapacidades ocasionadas.

“Hay un mayor entendimiento de esta necesidad. Los bares ofrecen el servicio de choferes designados y el servicio de alcoholímetros para que los clientes comprueben su estado de sobriedad a la salida de bares o de restaurantes”, concluye la funcionaria.



## Algunas de las nuevas multas

Infracción	Multa actual	Nueva multa
Conducir ebrio	¢20.000	Penal de cárcel
No tener marchamo al día	¢10.000	¢170.250 y prohibición para circular
Irrespetar señales de tránsito	¢5.000	¢170.250
Evadir pago de peaje	¢10.000	¢22.700
Transporte público no autorizado	¢10.000	¢22.270



# Ticos se niegan a seguir las reglas

Las autoridades de tránsito aseguran que la mayoría de los accidentes ocurre por falta de educación. Los costarricenses conocen las reglas viales, pero incumplen las instrucciones.

*María Angélica Carvajal/ Para Bienestar. Fotografía: Jorge Navarro*

**L**a falta de cultura vial es reconocida como la principal causa de accidentes de tránsito. Tanto conductores como peatones irrespetan las señales sin pensar en el riesgo al que se exponen y el riesgo en que ponen a los demás.

Convertirse en conductor y transitar por las calles demanda más que saber manipular un vehículo: requiere responsabilidad, respeto y solidaridad.

Todos los días, los oficiales de tránsito atienden decenas de colisiones y atropellos por falta de prevención y de atención. Solamente el año pasado, murieron cerca de 330 personas en accidentes de tránsito.

## Vanidad en las calles

Pensar únicamente en el bienestar propio es otro factor que incide en la elevada cantidad de choques y de accidentes de tránsito.

Germán Marín, director de la Policía de Tránsito, afirma que cuando los ticos están frente al volante o transitan por las calles, se olvidan de los demás. La cortesía parece un valor olvidado en materia de educación vial. Son pocas las personas que deciden ser amables, dar campo y permitir que otros pasen primero que ellos.

Carros mal estacionados que impiden el paso, saltarse la luz roja del semáforo, un alto o un ceda, son conductas que la mayoría reprocha. Pero cuando el

que critica necesita hacerlo, repite las mismas acciones sin mayor inconveniente.

## Cuestión de obediencia

Seguir las reglas parece una norma básica para la buena convivencia, pero para muchos las normas viales son un estorbo.

Karla González, ministra de Obras Públicas y Transportes, explica que las reformas a la Ley de Tránsito no pretenden impedir ni limitar la libertad ni los derechos de los conductores; buscan que las personas piensen dos veces antes de cometer una imprudencia.

Las autoridades aseguran que los costarricenses son buenos peatones y excelentes conductores mientras tienen un oficial cerca, pero en cuanto nadie los vigila, aprovechan para cometer acciones ilícitas y riesgosas con tal de ganarse unos segundos o minutos de tiempo.

Luis Araya, oficial de tránsito, comenta que la gente debe entender que es mejor perder un minuto de tiempo que perder la vida en un minuto. Datos oficiales demuestran que la

mayoría de los accidentes es evitable, ya que se deben a distracciones, como hablar por celular o conducir bajo efectos del alcohol, y al irrespeto de la señalización vial.

En cuanto a los peatones, el tico continúa negándose a usar los pasos y los puentes peatonales. Arriesga su vida constantemente, al creer que los carros deben parar donde y cuando él necesite cruzar.

La nueva Ley de Tránsito establece la Seguridad Vial como una materia obligatoria dentro del currículo escolar y colegial. Esta disposición busca inculcar en los futuros conductores que las reglas de tránsito se conviertan en un hábito.

Marín lo resume en que “los ticos no irrespetan las ley por desconocimiento, sino por falta de cultura, porque cuando se los controla, saben exactamente cómo transitar de forma correcta por las calles”.

### Fuentes:

*Germán Marín, director de la Policía de Tránsito.*

*Luis Araya, oficial de tránsito.*

*Karla González, ministra de Obras Públicas y Transportes.*

## Los errores más frecuentes

### Conductores

1. Exceso de velocidad.
2. Irrespeto a la luz roja del semáforo.
3. Conducir hablando por celular.
4. Ignorar las señales de alto y de ceda.
5. Estacionarse en cualquier lugar.

### Peatones

1. No usar puentes peatonales.
2. No utilizar los pasos peatonales.
3. Irrespetar los semáforos peatonales.
4. Cruzar las calles a la mitad de la cuadra y quedarse en media calle.
5. Creer que es obligación de los conductores detenerse ante su presencia.





# Sujétese a la vida

*Yessenia Soto/Para Bienestar. Fotografía: Carla Saborío*

Usted podría estar decidiendo entre vivir, morir o sufrir graves lesiones en un accidente de tránsito al tomar el cinturón de seguridad en sus manos.

**S**i le dijeran que el cinturón de seguridad está considerado el dispositivo de seguridad vial más confiable jamás inventado, y que reduce a la mitad las probabilidades de morir en un accidente de tránsito al usarlo, ¿arrancaría el carro sin llevarlo puesto?

El cinturón ofrece más estabilidad en las curvas y en las calles en mal estado. Además, en caso de accidente, es el que sujeta al cuerpo y evita que salga disparado por el impacto de reacción, asegura el Consejo Nacional de Seguridad Vial, Cosevi.

Es más: está confirmado que su eficacia sobrepasa a la de otros sistemas de seguridad como los frenos ABS, los reposacabezas o las bolsas de aire. Incluso, la validez real de estos otros está condicionada por el uso correcto del cinturón.



## ¿Y ahora?

La reciente reforma a la Ley de Tránsito confirma su uso obligatorio por parte de todos los adultos pasajeros, y se extiende a los menores de edad. Además, incrementó la multa por incumplimiento a ¢263.055 en el caso de los adultos y a ¢350.740 en el de los niños.

Este mandato “envió” a muchos padres a invertir en dispositivos como sillas especiales y *boosters*, para asegurar la correcta colocación del cinturón en sus hijos. De acuerdo con Huanelgue Gutiérrez, subdirector de la Dirección General Policía de Tránsito, debería mandarse a muchos adultos a repasar cuándo y cómo usarlo correctamente.

Se sabe que el cinturón debe colocarse en el momento que el pasajero se monta al vehículo, y que su uso es obligatorio en el país desde 1979 (con algunas objeciones temporales). Sin embargo, expone el funcionario, “es común que se lo pongan corriendo al ver a un oficial, pero se lo quitan igual de rápido. Y luego, están quienes solamente se lo ponen para viajes largos o en autopistas”.

Erradicar esta mala costumbre es la primera tarea, tanto de las autoridades como de los ciudadanos, seguida por que todo pasajero aprenda a colocarse correctamente el cinturón para asegurarse la máxima protección (*ver recuadro*) y a velar que el dispositivo esté en buena condición.

**Está confirmada que la eficacia del cinturón sobrepasa a la de otros sistemas de seguridad, como los frenos ABS, los reposacabezas o las bolsas de aire.**

**La nueva Ley de Tránsito incrementó la multa por incumplimiento a €263.055 en el caso de los adultos y a €350.740 en el de los niños.**

Gutiérrez recuerda que la reforma faculta a los policías de tránsito a ser más rigurosos en el cumplimiento de la Ley, pero que debe ser vista por los conductores y por los pasajeros como una herramienta para salvar más vidas. Los adultos han de ser educadores y un buen modelo a seguir para los niños.

*Fuentes:*

*Consejo de Seguridad Vial, en <http://www.csv.go.cr>.*

*Huanelgue Gutiérrez, subdirector de la*

*Dirección General de Policía de Tránsito.*

## **Vivieron para contar la historia**

Jeffrey Juttner, de 29 años, se confiesa de los ticos que por "necedad" evitaban usar el cinturón. Pero, en 2003, tuvo suerte.

Conducía su *pick-up*, en una intersección en Moravia, cuando un carro lo golpeó en el cajón y lo impulsó a meterse en una acera, casi dentro de una casa.

El eje delantero izquierdo del auto quedó en pedazos. Él salió ileso, gracias a que ese día se puso el cinturón, lo que no solamente lo mantuvo en su lugar, sino que le permitió maniobrar el carro para evitar meterse

en esa casa y provocar más víctimas.

Menos afortunado es el caso de Marco Vinicio Solano, de 36 años, quien lleva 3 operaciones de rodilla tras su accidente de tránsito en 2007.

El joven está convencido de que le fue bien, considerando que el choque destruyó el parabrisas de su auto y una puerta se desplomó en su rodilla.

Dice que él no salió volando gracias a que siempre lleva puesto el cinturón, lo que esta vez lo "jaló" y mantuvo sentado, evitando un daño mayor.

# Lleve el cinturón bien puesto

1. Colóquelo lo más pegado posible al cuerpo (nunca holgado), plano y sin nudos o dobleces.

2. No lo pase por debajo de ambas axilas.

3. Sitúelo (la parte que descansa en las caderas) por delante de los huesos y no contra el abdomen, que es más blando.

4. Para las embarazadas, se vende un accesorio que asegura que el cinturón quede debajo del abdomen. Se engancha entre las piernas, a la banda de la cintura y por debajo del asiento.

5. No lleve niños en sus rodillas o debajo del cinturón.

6. No incline demasiado hacia atrás el asiento, porque si choca, podría salir deslizado por debajo del cinturón.

7. Los niños menores de 12 años también deben usar cinturón, ya sea junto al cojín elevador (booster) o viajar en su respectiva silla de seguridad.

Fuentes:

Consejo de Seguridad Vial. <http://www.csv.go.cr>.

Administración Estadounidense de Seguridad de Tránsito en Carreteras. <http://www.nhtsa.dot.gov>



# Pasos en silla de ruedas

A sus 26 años, Geovanni acababa de graduarse como odontólogo, cuando un accidente lo postró en una silla de ruedas. Hoy, sin usar sus piernas, avanza a pasos agigantados como profesional, padre y deportista.

*Diana Lucía Salas/ Bienestar. Fotografía: Carla Saborío*

**F**inalizar la carrera es la meta anhelada por todo estudiante universitario, y Geovanni Rodríguez no fue la excepción. Logró graduarse, y con el título en mano, se marchó a iniciar el servicio social como odontólogo, en la Zona Sur.

Con sus primeros salarios, compró su propio equipo y su primer automóvil.

## El día que lo marcó

A Rodríguez le costó asimilar el pasar de ser un estudiante con necesidades económicas a convertirse en un profesional con dinero.

“Creía que tenía el control del licor y que lo manejaba de una manera desordenada, pero responsable, y no fue así”, explica.

El accidente ocurrió el 6 de setiembre de 1992. Ese día, Geovanni pasó en la playa tomando licor, y unos compañeros le quitaron las llaves del carro. Sus colegas intentaron llevar el vehículo hasta su casa, pero no encendió, así que lo dejaron en un parqueo. Horas después, Geovanni se fue a recogerlo y logró arrancarlo.



“Estaba cansado. Se me había bajado el licor, pero me sentía como de goma. Era muy tarde y había estado tomando todo el día”, describe claramente.

El sueño lo venció y se durmió mientras conducía. Justo cuando iba a caer al mar, se despertó y realizó un giro rápido. El carro pegó contra un camión y se incrustó en un muro.

Se fracturó dos vértebras. Fue operado y estuvo internado durante cuatro meses, dos de ellos acostado, “viendo para el techo”.

Los médicos nunca le dijeron que no volvería a caminar, por lo que mantuvo la esperanza. “Para cuando me di cuenta, ya estaba acostumbrado a no hacerlo”, cuenta.

Tras el accidente, lloró cada día, durante un año. Recuerda que “no sabía qué iba a hacer con mis tres hijos. La primera vez que los llevaron al hospital fue terrible. Tomé al que tenía algunos meses de nacido, y como haciendo una súplica divina, le dije: ‘Vamos a ver quién camina primero’”.

Sin dinero y en silla de ruedas, Geovanni empezó a reflexionar sobre qué hacer con su vida. Sabía que “tenía dos opciones: quedarme en la casa a ver si el destino se apiadaba de mí, o ver si yo podía hacer algo”.

Habló con familiares y con amigos, y hasta con el Colegio de Dentistas, para solicitar apoyo económico y comprar una silla que le permitiera más movilidad. Su idea era montar su consultorio propio. Y lo alcanzó.

## Otra vida

El arranque fue difícil. No sabía cómo hacer ciertas tareas, entre ellas, manejar el pedal de la silla que los odontólogos manipulan con los pies. Para solucionarlo, puso una válvula en la pared, y hasta la fecha, la maneja con el codo.

A los tres años del accidente, perdió a uno de sus hijos. En ese momento, se dio cuenta que el accidente no fue la prueba más difícil que afrontaría.

**“Tenía dos opciones: quedarme en la casa a ver si el destino se apiadaba de mí, o ver si yo podía hacer algo”.**

Para animarse, volvió al tenis de mesa. Había sido campeón de primera y segunda división, y también seleccionado nacional.

Participó de nuevo y se ubicó entre los seis mejores del mundo. Fue declarado el jugador número uno de tenis de mesa en silla de ruedas de todo el continente.

Así, retomó los estudios y alcanzó una especialidad en ortodoncia y hasta logró desempeñarse como profesor.

Hoy, a sus 44 años, Geovanni asegura que se siente pleno. Ama a su familia y cree que ha sido un hombre con suerte. “Cuando uno siente que las cosas se acaban y actúa con fortaleza, la vida se encarga de devolverle lo que ha perdido, y un poco más”, finaliza.



# “La inseguridad vial se paga muy caro”

Para Karla González, ministra de Obras Públicas y Transportes, la nueva Ley de Tránsito obligará a los costarricenses a cambiar los malos hábitos que se han vuelto costumbres en la carretera.

Ángela Ávalos/ Para Bienestar. Fotografía: Jorge Navarro y Archivo Grupo Nación

**M**ultas, penas de cárcel y reeducación vial. Estas son tres de las rutas por las que la nueva Ley de Tránsito busca cambiar la pésima y legendaria cultura de los peatones y los conductores ticos en las vías públicas.

Pero, ¿está listo el país para el choque que generará el cambio de la nueva legislación? Este es un extracto de la entrevista que *Bienestar* realizó a González sobre el tema.

*Usted ha manifestado que esta Ley va a colocar a Costa Rica junto a naciones europeas, pero esos, sin duda son países mucho más educados en este tema que el nuestro...*

“Europa nos lleva cien años en cultura y educación, pero consideramos que no hay ninguna excusa para pensar que los costarricenses no puedan comportarse como lo hacen los europeos”.



*¿La Ley de Tránsito ha sido una de sus principales preocupaciones de este gobierno?*

“Sí, ésta ha sido una de las preocupaciones más importantes de este despacho: la seguridad vial como un todo. Uno de sus componentes es la Ley de Tránsito. El impacto que hemos generado mejorando los componentes llevará, en el mediano plazo, a una cultura vial que no existía antes de 2006”.

*¿Se tienen metas determinadas para impactar en un plazo específico el índice de accidentes en el país?*

“Tenemos un Plan Nacional de Seguridad Vial, que se lanzó en 2006 y que pasa hasta 2011. Ahí, está claro el tema de las metas, pero todavía no hemos podido alcanzar la meta parcial. Habrá que ver si en 2011, en el global, lo logramos”.

*¿Transformará la Ley los hábitos sobre la carretera de los ticos?*

“Esta Ley viene a revolucionar los hábitos de los costarricenses. Pero, para que eso sea sostenible, tiene que haber una autoridad que sea capaz de aplicarla y aplicarla de manera justa. Estamos hablando de que se requiere dinero para pagar no solamente el sueldo de los inspectores de tránsito, sino para dotarlos de los implementos necesarios. Estamos hablando de casi duplicar el presupuesto del Cosevi para atender a 400 oficiales que tienen que tener vehículo, uniformes y arma. El esfuerzo que hacemos es titánico: ¿de 600 pasar a 1.000 oficiales! Pero, si no hacemos eso, es imposible aplicar la Ley de Tránsito”.

*¿Qué espera usted a partir de setiembre, cuando se aplique el resto de la Ley?*

“Nosotros tenemos el reto de tener listos los oficiales de tránsito para que nos permitan cumplir

**“Nosotros, como país, le damos mucha importancia a la atención de enfermedades, a la cantidad de escuelas y a la deserción colegial. Pero, no aprendimos a darle el espacio que necesita el desarrollo de la infraestructura segura”.**

**Karla González,  
ministra de  
Obras Públicas y  
Transportes.**

en carretera con la vigilancia de la Ley de Tránsito. A partir de ahí esperamos que haya una reducción significativa en los accidentes de tránsito. El licor no es el único causante de los accidentes. La velocidad es una de las cosas más importantes y la otra es el no uso de los dispositivos de seguridad, sean cascos, cinturones o sillitas para los bebés. Todos esos componentes pueden salvar la vida y generar una reducción, no en los accidentes, pero si en los muertos.

*¿Y qué pasará en el mediano y el largo plazo?*

“Estamos seguros de que la nueva generación, que tiene hoy 15 años y manejará dentro de dos —porque acuérdesse de que la Ley de Tránsito permite conseguir un permiso a los 17 años, que no existía antes—, entrará con una cultura diferente. Con esa generación, no

habrá que pelear por el uso del cinturón. En el arranque, tenemos que pelear con la generación que tiene 40 y 30 años. ¡Ni qué decir con los que tienen entre 50 y 70! Son los peores. Todas esas generaciones son reacias a cambios y no les gustará variar su conducta y sus hábitos, pero hasta a ellos la Ley los obligará”.

*Cuando usted habla del mediano plazo, ¿son cinco, diez años?*

“Menos, menos. Yo esperaré que los impactos de lo que estamos generando se vean pronto gracias a la inauguración de las ciclovías, a la construcción de más kilómetros para acortar distancias y a la apertura de más carriles para que las esperas sean menos desesperantes. Con la Ley de Tránsito esperaríamos que, hacia finales del año entrante, se vea un cambio bastante radical”.



## Oficiales de tránsito

*¿Qué piensan hacer con los nuevos oficiales?*

“Tan importante es el reto de tener más oficiales como de educarlos bien. Tan importante es que los costarricenses sepan que hay delitos como que sepan cuáles derechos tienen frente a un oficial que los detiene. La próxima campaña que lancemos generará deberes y derechos para usted como usuario de la carretera, para que no se hable nada más de autoridad represiva sino que se hable de un ciudadano informado”.

*¿Podrán cumplir con los 400 policías para aplicar la Ley?*

“Ya empezamos en diciembre. Estamos haciendo los procesos de reclutamiento y ya hemos hecho

todas las solicitudes a la autoridad presupuestaria para que autorice las plazas. Cuando esta Ley pasó, el presupuesto estaba aprobado sin esto. Estamos recortando programas en el Cosevi porque, además, nos agarró en un momento de déficit fiscal complicado. Hemos tenido que recortar programas en el Cosevi para pagarles a los nuevos oficiales”.

*¿Qué tan segura está usted de su cuerpo policial?*

“Yo no puedo decir que no hay corrupción. Sin embargo, me parece que por las estadísticas tenemos uno de los cuerpos policiales con menor cantidad de corrupción en América Latina. Es muy profesional, porque está completamente enfocado en la seguridad de las carreteras, no como pasa en otros países, donde usted tiene policías encargados tanto del delito como de la carretera. Esto lo que hace



es que el enfoque de la seguridad vial quede de segundo frente al crimen”.

*¿La gente podría estar segura y confiada?*

“Hay oficiales que son propensos a la corrupción, y hay oficiales absolutamente honestos. Yo no creo que los costarricenses se la quieran jugar infringiendo una ley que está ahí por su propio bienestar, no está ahí para recaudar. Esto no es un impuesto”.

## Derechos y deberes

*¿Qué le podemos decir a la gente sobre las sanciones?*

“Hay que entender que los accidentes de tránsito no son accidentes. Son sucesos generados por el conductor o por los usuarios de la vía. Si se sabe que se pueden evitar, ¿por qué escatimar esfuerzos en hacerlo? No logramos persuadirlos con el mensaje y tuvimos que generar severidad en la sanción. Ésta no busca recuperar dinero, sino evitar la conducta”.

*¿Cuáles son mis derechos como usuaria de las vías?*

“Uno: que usted tenga claridad en las normas. Dos: que haya oficiales en las vías para que verifiquen ya no su manejo –asumiendo que usted sabe cuál es– sino el de

los otros, que podría ser irresponsable. Tercero: que la infraestructura la incluya como usuaria de la carretera. Y cuarto: que haya un sistema de educación que permita que la seguridad vial se vea como un componente de los valores cívicos del país, para asegurar que hay cultura, un comportamiento en la carretera que el Estado propicia, y no un comportamiento de cada quien como le parezca”.

## Salud pública

*¿Cómo han coordinado con el sector Salud, tomando en cuenta que, como dice, los accidentes de tránsito se van a convertir en la segunda causa de muerte en el país?*

“Tenemos, a través del Cosevi, una relación estrecha con la CCSS y el MEP. Tenemos programas para que, en cuarto y en quinto año, a partir de 2009, la educación vial sea parte de los cursos de Cívica. La Caja ha estado promoviendo las campañas de educación vial que hacemos nosotros, porque un 2,3% del PIB se destina a la atención de accidentes de tránsito en el país. Es una locura. Sea por calidad de vida, por seguridad o por un tema económico: la desocupación por la inseguridad vial se paga muy caro por todos”.

¡POR TU SEGURIDAD Y LA NUESTRA!

# SI NO QUERÉS TERMINAR EN LA CÁRCEL...

## SOLO RESPETÁ



la nueva

**ley de tránsito**

La Nueva Ley de Tránsito contempla ciertas infracciones como delitos penales, infringirlas te llevará a la cárcel.

Solo así, los conductores irresponsables se verán en la obligación de cambiar su actitud al volante.

Homicidio culposo: de 3 a 15 años de cárcel.

Participar en piques: de 1 a 3 años.

Conducir bajo efectos del alcohol: de 1 a 3 años de cárcel.

[www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)





# ¡Me pararon!

Los choferes de autobús cierran las puertas, los motociclistas reducen la velocidad y usted probablemente ajusta su cinturón cuando tiene un oficial de tránsito a la vista. Todos pensarán lo mismo: ¡Qué no me pare!

*Carla Cabalceta/ Para Bienestar. Fotografía: Rodrigo Montoya*

**E**l “tráfico” levanta su mano y señala con un gesto orillar el carro. Mientras se acerca a la ventanilla, revisamos nuestras acciones recientes y nos preguntamos: “¿Qué habré hecho?, ¡solamente a mí me sucede esto!... y ¡ahora que voy tarde para el trabajo!”.

A algunas personas las invaden los nervios y a otras la culpa. Sea que usted haya cometido una infracción o que simplemente el oficial decidió detenerlo, debe saber qué hacer, qué no hacer y cuáles documentos presentar en presencia de un oficial de tránsito.

## En regla

Uno de los objetivos de la nueva Ley de Tránsito es fortalecer la presencia policial en la carretera. Según Mauricio Piedra, oficial de tránsito, existen varios motivos por los cuales pueden detener a una persona, como operativos policiales, incumplimiento de la Ley o revisiones rutinarias en lugares y horas específicas.

Piedra aconseja siempre tener consigo cuatro documentos obligatorios: la licencia, el marchamo, la verificación de Riteve y el título de propiedad. Los papeles deben estar al día y vigentes, ya que muchas personas acumulan los de años anteriores y cuando deben presentarlos, no los encuentran.

Otra recomendación es evitar el nerviosismo, ya que si usted está en regla, no tiene por qué temer a una infracción, a menos que haya violado algún artículo de la Ley de Tránsito.

## No escape

Huir nunca es una opción. “Si la gente se fuga, es generalmente porque tiene algo que esconder”, afirma Piedra. Esta actitud sospechosa, además de desencadenar en una persecución, atenta contra el artículo 78 de la Ley de Tránsito, el cual indica que todos los conductores y los peatones deben “acatar de inmediato las indicaciones verbales o escritas de las autoridades de tránsito y detenerse cuando les indiquen la señal de parada, la cual puede realizarse con la mano o por medio de señales acústicas o luminosas.”

**Según la nueva Ley de Tránsito, la multa por no andar los documentos al día será de € 165.000. Si los tiene vigentes, pero los olvidó, se le cobrará €45.400.**

Recuerde que, al ofrecer dinero a un oficial de tránsito, además de fomentar la corrupción, puede ser multado con €280.000 y la pérdida de 30 puntos en su expediente de conductor.

Así, la próxima vez que sea detenido, en vez de darle cabida a los nervios, déle paso a la seguridad y la cortesía, sabiendo cuáles papeles presentar y cómo actuar para evitar una infracción mayor.

*Fuentes:*

*Mauricio Piedra, Oficial de Tránsito.*

*Nueva Ley de Tránsito (Reforma Parcial de la Ley No. 7331 y Normas Conexas).*



## ¿Cuánto alcohol al volante?

La alcoholemia se practica en el país hace 16 años. Desde diciembre de 2008, se convirtió en la herramienta que determina si usted va esposado para el Ministerio Público, paga una multa, se queda sin licencia o ¡hasta sin vehículo!

Diana Lucía Salas/ Bienestar. Fotografía: Rodrigo Montoya

**F**amosísima entre quienes se arriesgan a conducir con algunos tragos de licor, la alcoholemia tomó mayor relevancia en las carreteras nacionales desde diciembre pasado, cuando la reforma a la Ley de Tránsito estableció medidas rigurosas para los conductores ebrios.

La prueba mide la concentración de alcohol en la sangre. La calcula en gramos de alcohol por cada litro de **f**uido.

### ¿Cómo funciona?

Para realizarla, se requiere una muestra de aliento que se analiza mediante un sistema de celdas electroquímicas. El resultado es casi inmediato.

Hasta setiembre del año pasado, los resultados entre 0,45 a 0,74 miligramos ubicaban al conductor en estado de preebriedad; por tanto, se le cobraba una multa de €10.000.

A partir del 23 de setiembre próximo, esa preebriedad se considerará como conducción temeraria y la multa será de unos €290.000 (calculada con el salario base de un auxiliar judicial, que se estima en unos €269.000 y aumentará a partir de julio).

Al infractor se le impondrán, además, sanciones conexas, entre ellas la pérdida de 50 puntos en la licencia y la suspensión del permiso de conducir, entre otras.



## Más licor

En estado de ebriedad se catalogan aquellos conductores con un resultado mayor o igual a 0,75 miligramos.

De acuerdo a la reforma, conducir en condiciones de ebriedad es un delito penal. Esto implica la detención y el posterior traslado al Ministerio Público, para iniciar un proceso penal, como si de tratara de un “delincuente”.

El caso queda a la orden de un juez, quien determinará las medidas que se aplicarán al infractor: cárcel, multa, suspensión de la licencia o retención del vehículo.

## Conozca sus derechos

Cuando un oficial de tránsito detiene a un conductor, lo ideal es que le pregunte si ingirió recientemente alguna bebida alcohólica. De ser así, se recomienda esperar al menos 15 minutos antes de realizar la alcoholemia.

Por lo general, el oficial de tránsito detendrá a un conductor para aplicarle la prueba en los siguientes casos:

- Al realizar controles operativos, cuando los conductores se escogen al azar. En la mayoría de ocasiones, los oficiales detectan a quienes están bajo efectos de alcohol por comportamiento nervioso o por descontrol.
- En carretera, al observar conducción temeraria.
- Cuando existen reportes de otras personas por medio del 911.
- Al presentarse un accidente.

Una persona detenida por un oficial puede negarse a que se le practique la alcoholemia, y se le otorgan 30 minutos para presentar otra prueba, que puede ser de orina o de sangre. El examen debe realizarse en una clínica autorizada, con la custodia de un oficial, hasta recibir el resultado.

Erick Sequeira, jefe de la Unidad de Control del Área Metropolitana y de la Unidad Técnica Operacional de la Policía de Tránsito de San José, asegura que la alcoholemia es una prueba veraz y precisa, con la misma validez que una de orina o de sangre.

## Alcohol a la calles

Durante los últimos meses de 2008, la Policía de Tránsito registró un promedio de 190 pruebas de alcoholemia realizadas por mes en la Gran Área Metropolitana (GAM).

Después de la reforma realizada en diciembre de 2008, las cifras disminuyeron considerablemente. En enero, por ejemplo, se presentó una baja del 60% y en febrero se dio el mismo comportamiento.

Marzo mostró un repunte importante, que inquieta a las autoridades: se realizaron 85 pruebas de alcoholemia. La cifra es preocupante, porque duplicó la cantidad de febrero.

### Fuentes:

Ana María Serrano Torres, oficial de tránsito.

Erick Sequeira, jefe de la Unidad de Control del Área Metropolitana y de la Unidad Técnica Operacional de la Policía de Tránsito de San José.



# Pedaleando cuesta arriba

Un recurso de amparo se interpone en el plan para que las ciclovías lleguen a San José.

Ronald Morales/ Para Bienestar. Fotografía: Jorge Navarro

**B**año el sol que reina en Puntarenas y en Guanacaste, ya existe un espacio para que los ciclistas se desplacen exclusivamente de un lugar a otro. Es una zona de nuestro territorio nacional donde ya existe una cultura del uso de la bicicleta, que aún en la capital debe ser formada.

Este proyecto es parte del plan que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y Karla González, su jefera, desarrollan para traer las vías exclusivas para bicicletas al Gran Área Metropolitana. Según explica la ministra, existen dos aspectos que deben considerarse como esenciales en el tema de las ciclovías.

## Necesarias, pero truncadas

El primero de estos es que debe protegerse a todos los usuarios de la vía pública: los peatones, los dueños de vehículos y aquellos que utilizan otros medios. Y el segundo, la urgente necesidad de dotar a todo el territorio nacional de la infraestructura precisa para que los vehículos puedan utilizarse de manera segura.

Hay dos ciclovías habilitadas en la actualidad: una de ellas en Caldera y otra en Guanacaste. Éstas son parte del primer proyecto del MOPT. En poco tiempo, se espera que inicie la construcción de otras

en Esparza y en Chacarita de Puntarenas, además de una en la entrada de la provincia de Limón.

Pero, quienes viven en el Gran Área Metropolitana tendrán que enfrentar una espera todavía más larga, pues un recurso de amparo puso el freno al plan del Ministerio para crear otra ruta en la carretera de Circunvalación.

Según la jerarca del MOPT, con el reclamo presentado por los vecinos que no están de acuerdo con el trazado de la vía, se atrasaría, sin saber aún hasta cuando la conclusión del proyecto.

“Solamente en Costa Rica pasan esas cosas. Lo que es importante es que los ciudadanos entiendan que, cuando nosotros arrancamos un proyecto con un plazo determinado, siempre encontramos obstáculos que hacen que el proyecto retrase su finalización a tiempo”, explica González.

Sostiene que las rutas para las bicicletas se construirán únicamente en rutas nacionales, porque en las vías cantonales siempre

han experimentado dificultades al coordinar con las municipalidades. Agrega que “lo único que podemos hacer por ahora es pedirles a las municipalidades del país que consideren la idea”.

## No hay que jugársela

Cuando las ciclovías se conviertan en una realidad, y para quienes circulen en este vehículo, hay varias recomendaciones que harán más seguro el viaje –tanto por su integridad física como para evitar una sanción–.

Debe utilizarse un casco para ciclista, además de señales luminosas y el chaleco retroreflexivo. Todas estas disposiciones están contempladas en la nueva Ley de Tránsito, que impondrá multas severas a estas faltas, a partir de septiembre.

### Fuentes:

Karla González, ministra de Obras Públicas y Transportes.

Reforma Parcial a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331, de 13 de abril de 1993, y Normas Conexas (nueva Ley de Tránsito).



## Chaleco reflexivo

- Según la nueva Ley de Tránsito, todos los vehículos deben portar un chaleco reflexivo.
- En automóviles deben utilizarse si su vehículo sufre una avería durante la noche en vía pública.
- Los ciclistas y los motociclistas deben utilizarlo desde media hora antes del anochecer hasta media hora después del amanecer.
- Los colores más recomendados son amarillo fluorescente con blanco y naranja con verde.



# Sentir el viento... en el casco

Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos, alrededor de 100 motociclistas mueren cada año en colisiones.

Ronald Morales/ Para Bienestar. Fotografía: Eunice Báez

Las motocicletas y las bicicletas son medios de transporte muy populares y económicos en el mundo. Sin embargo, las medidas de seguridad que deben acatar sus usuarios no siempre se cumplen.

La nueva Ley de Tránsito establece multas por €227.000 al conductor de motocicleta, bicicleta, cuadraciclo o triciclo que permita a un menor de edad viajar sin el casco correspondiente, además de la pérdida de los 50 puntos de su licencia de conducir (véase recuadro "Sistema de puntos").

Si ese mismo conductor viaja solo y no utiliza el casco, se enfrenta también a una multa importante: deberá pagar un poco más de €170.000 y perderá 20 puntos en su licencia de conducir.

Karla González, ministra de Obras Públicas y Transportes, comenta que "la Ley de Tránsito, a partir de septiembre, generará penas severas, lo que significa que la gente escuchará. Si a usted le cobran €2.000 por no andar casco y le gusta andar sin él, usted se la jugará". Pero, la titular enfatiza que, cuando la multa alcance lo estipulado por la reforma, "usted mejor no se la juega y anda el casco".

"Yo lo que creo es que no ha habido cultura de seguridad ni en bicicletas ni motos", agrega. Uno de los comportamientos más frecuentes de los motociclistas es adelantar en medio de las filas de vehículos, hasta utilizando la calzada de la carretera. Esto representará una multa superior a los €100.000 y 15 puntos menos en su licencia.

## Las bicis también

Los ciclistas se encuentran ante un panorama similar. También deben acatar los artículos mencionados, y, junto a quienes viajan en motocicletas, triciclos y cuatriciclos, deberán utilizar un chaleco retroreflexivo (los que brillan en la oscuridad, similares a los que utiliza la Policía de Tránsito) durante la noche.

Además los ciclistas deben cumplir la reglamentación sobre el espacio de circulación, la forma de efectuar maniobras de adelantamiento y la prohibición de circular en carreteras cuya velocidad sea igual o mayor a 80 kilómetros por hora.

## Si falla la precaución

En 2005, la tasa de motorización (el porcentaje de las personas que poseen un vehículo) alcanzaba un 23%, según los datos de la Dirección General de la Policía de Tránsito. Es decir, en el país había un vehículo por cada cuatro habitantes (más de un millón de autos y motocicletas en nuestras calles).

Ese mismo año se registraron más de 50.000 accidentes en todo el territorio nacional causando más de 600 muertes. Una cuarta parte de esas víctimas fatales eran motociclistas o ciclistas.

Usualmente estas fatalidades provocan lesiones cervicales, traumas craneales, fracturas complejas y expuestas o hematomas potencialmente fatales.

Desde 2001, se prohíbe a los conductores el uso de cascos cerrados, pues estos son utilizados por el hampa para ocultar sus rostros. Sin embargo, éstos aumentan la protección que ofrece el dispositivo al cubrir el rostro y la mandíbula. "Lamentablemente el casco cerrado es un aliado del antisocial que delinque con violencia contra la ciudadanía", enfatiza Aguilar.

### Fuentes:

Karla González, ministra de Obras Públicas y Transportes.

Reforma Parcial a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331, de 13 de abril de 1993, y Normas Conexas (Nueva Ley de Tránsito).

Ricardo Aguilar, médico de la Cruz Roja Costarricense.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

## Sistema de puntos

- En la reforma a la Ley de Tránsito se incluyó un sistema de puntos que ya se ha utilizado en otros países, como Argentina y España.

- Este método estipula que cada conductor recibe inicialmente 50 puntos. Por cada año sin infracciones, se le abonarán 5. Al cabo de tres años de recibir esos 5 puntos adicionales, se le añadirán otros 3.

- El conductor de motocicleta, bicicleta, cuatriciclo o triciclo que monte a un menor sin casco, perderá 50 puntos de su licencia. Si viaja solo y sin casco, perderá 20. En ambos casos, recibirá, además, una multa de ₡227.000 y ₡170.000, respectivamente.





# Alto a los piques

Esteban Alfaro/ Para Bienestar. Fotomontaje: Esteban Barrientos

Los accidentes, las lesiones y las muertes por piques y conducción temeraria representan algo que —a fuerza de multas y de educación vial— la nueva Ley de Tránsito quiere cambiar.

**S**in el espectacularidad de la película *Rápido y Furioso*, los piques y la velocidad temeraria en nuestras carreteras han dejado estelas de accidentes, heridos y muerte.

Al igual que al licor —aunque menos publicitado—, la nueva Ley de Tránsito ataca estos dos practicas severamente. Las medidas buscan ponerle un alto al uso inadecuado de la vía pública.

Según explica Germán Marín, director de la Policía de Tránsito, el impacto de la alta velocidad en las carreteras



## **Cambio en camino**

El Parque de la Paz, el Mall San Pedro y la autopista Próspero Fernández han sido lugares asociados, por años, a los piques. Esta visión, sin embargo, ha comenzado a cambiar, gracias a la ley, las autoridades y la ciudadanía.

**Si desea denunciar piques o conducción temeraria, puede llamar al 800-TRANSITO (800-8726748) o al 911.**

Como director de Tránsito, Marín asegura que los cambios (legales y operativos) con la nueva Ley son palpables: los retenes son cada vez más comunes, se ha reforzado la presencia de inspectores, los “piqueiros” comienzan a trasladarse fuera de sus zonas habituales y ya se han detenido a los primeros sospechosos de conducción temeraria.

En este momento, según Marín, la Policía de Tránsito trabaja junto con otras entidades (las policías

## **¡Cuidado con la velocidad!**

- Un objeto a gran velocidad tiene una alta transmisión de energía.
- Esto sucede, por ejemplo, con los vehículos pesados, que por la inercia no paran de inmediato al aplicar frenos.
- Si a esto sumamos que el tiempo de reacción de un conductor promedio es de 0,2 segundos, difícilmente, a alta velocidad, podrá evitar una colisión.

es más que claro: el año pasado 97 de las 353 muertes en carretera (un 27%) estuvieron vinculadas al exceso de velocidad.

En 2009, hasta marzo, ya habían muerto 21 personas en circunstancias similares en las carreteras de todo el país.

**Con la reforma, la multa por conducción a velocidad temeraria será de € 227.000. Además, el conductor perderá la licencia. Los autos modificados recibirían una sanción de € 113.500.**

municipales y el Organismo de Investigación Judicial, entre otras) para reforzar sus acciones, ya que, usualmente, los piques están ligados a otros actos ilícitos.

Ahora bien, más que las competencias organizadas en la vía pública, lo que se pretende —en el largo plazo— es generar un esfuerzo educativo para que los conductores sean conscientes de que siempre que pasen los límites de velocidad permitidos están infringiendo la Ley.

## Escenas dantescas

“El caso que más me ha impresionado fue un atropello múltiple. Debido a la alta velocidad, atropellaron a tres personas, dos eran niños... todos fallecieron”, recuerda Ricardo Aguilar médico especialista en emergencias.

Como explica Aguilar, a mayor velocidad, mayores son las probabilidades de lesiones y de muerte en una colisión. Estas aumentan, además, debido a la ausencia del cinturón de seguridad.

Traumas craneoencefálicos y torácicos y lesiones en las extremidades y la columna son solamente parte de los problemas que se podrían evitar si hubiera un manejo adecuado.

El especialista reconoce que la nueva Ley ha frenado bastante la recurrencia de incidentes de tránsito ligados al licor y a la velocidad extrema. Aún falta, sin embargo, mucho por recorrer.

*Fuentes:*

*Germán Marín, Director General de la Policía de Tránsito. Tel.: 2222-9445.*

*Ricardo Aguilar Ureña, Director Médico del Comité Metropolitano de la Cruz Roja. Tel.: 2233-7033.*



**En 2009, hasta marzo, ya habían muerto 21 personas a causa del exceso de velocidad en las carreteras del país.**



## Dispositivos de seguridad ¿Debe usarlos en el transporte público?

Mónica Calvo/ Para Bienestar. Fotomontaje: Esteban Barrientos

Lucía no tiene vehículo propio, pero hace tres meses se convirtió en la orgullosa madre de Pablito. Por lo menos una vez al mes, debe llevarlo al EBAIS (Equipos Básicos de Atención Integral en Salud) de Guachipelín, en Escazú.

Por esta razón, es común verla tomar un taxi y abordarlo con su pequeño en brazos. Ajena a lo que dice la nueva Ley de Tránsito, la única recomendación que sigue Lucía es encomendarse a Dios mientras se santigua. ¿Estará haciendo lo correcto?

### Pequeños en riesgo

“Desgraciadamente, en la nueva Ley de Tránsito no se norma el transporte de menores en buses y taxis de uso público. Solamente en los buses escolares se regula que el asiento del centro tenga un cinturón de dos puntos, y el asiento lateral, uno de tres puntos”, advierte Fabiola Chacón, emergencióloga de la Unidad de Trauma del Hospital de Niños (HN). Por esta razón —explica la médica—, los menores que viajan en los brazos de sus padres corren

¿Qué dice la nueva Ley de Tránsito sobre el uso de sillas de seguridad para niños que viajan en buses y en taxis?

## ¿Qué hay en la Ley?

A la pregunta de cómo deben viajar los niños menores en el transporte público, según la nueva Ley de Tránsito, Carlos Rivas, asesor legal del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), indica: "Con excepción de lo normado en el inciso e) del apartado 6 del artículo 32 de la Ley de Tránsito, reformado por la Ley N° 8696, relativa al transporte público de estudiantes, la regulación no se pronuncia sobre este tema".

Advierte que, para esos casos, sí se establece la obligatoriedad del uso de cinturones para todos los ocupantes, así como un respaldo para resguardar la cabeza de los menores que utilicen el servicio.

el riesgo de morir en caso de un accidente.

"Lamentablemente, no podemos poner un parche a algo que está mal hecho. No hay una forma correcta de alzar y de proteger a los niños que viajan en el servicio público de transporte. No podemos dar consejos o recomendaciones. ¡Sería inútil!", enfatiza Chacón.

La emergencióloga revela una espeluznante estadística: el 75% de quienes salen expelidos —total o parcialmente— de un automóvil, mueren.

Dos terceras partes fallecen en la escena y la restante en el hospital. El 80% de los que sobreviven presentarán una lesión neurológica permanente. "Y esta estadística aplica tanto para niños como para adultos. De ahí que enfocemos en el uso del cinturón de seguridad también", insiste.

Al HN ingresan 1.600 pacientes por año, por todas las causas de trauma (agresión, quemaduras o accidentes con armas de fuego). Entre 300 y 400 son pacientes graves. El 40% de

estos pacientes graves son generados por eventos con automotores.

¿Qué hacer entonces? Chacón afirma que no estaría de más adoptar las medidas de seguridad que se aplican en otros países, donde cada padre está obligado a adquirir un dispositivo de seguridad para su hijo, aunque no tenga carro. Esta sillita está destinada a utilizarse en el transporte público.

"Todos los menores deben viajar en dispositivos de seguridad, incluso aquellos recién nacidos, prematuros o con bajo peso. En el mercado nacional es posible encontrar accesorios y sillas especiales que garantizan la seguridad de sus hijos", concluye la especialista.

### Fuentes:

*Carlos Rivas, asesor legal.*

*Consejo de Seguridad Vial.*

*Fabiola Chacón, emergencióloga de la Unidad de Trauma. Hospital Nacional de Niños.*

*Biblioteca Nacional de Medicina de Estados Unidos.*

*Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de Estados Unidos.*



# Algunas previsiones

**E**l Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) planteará recomendaciones mínimas que deben seguirse en estos casos:

- La norma de principio en vehículos tipo taxi, es que se viaje con el menor en el asiento trasero, preferiblemente en el centro del espacio al efecto dispuesto.
- Siempre debe procurarse la protección de la cabeza del infante, por lo que será recomendable disponer de un dispositivo portabebés, donde la cabeza no supere el borde superior del dispositivo y se sigan –en general– las instrucciones para el correcto uso de ese tipo de dispositivos.
- En caso de viajar en autobús o microbús, debe viajar con el menor en asientos que no se encuentren cerca de la cabina del conductor.
- Si la batería de asientos es de tres espacios, se deberá viajar con el menor en el centro, y si es de dos, en la parte interior, procurando siempre resguardar la cabeza del menor.
- De ser posible, se deben abordar dichos vehículos con un portabebés. La cabeza del menor no debe superar el borde superior del dispositivo, siempre atendiendo las instrucciones generales para el correcto uso de ese tipo de dispositivos.
- Se está analizando que para los vehículos tipo taxi, con los cuales se vaya a realizar un viaje de largas distancias previamente establecido y fuera del ámbito para que el cual se encuentra autorizada su circulación, se disponga la obligatoriedad de portar un dispositivo para la protección de los menores.

# Prepárese...



## La revisión técnica será más estricta a partir de julio

El Manual de Procedimientos de la Revisión Técnica Vehicular se modificará a partir del segundo semestre del año. La tolerancia a los defectos de carrocería, eléctricos o mecánicos será menor.

Mónica Cordero/ Para Bienestar. Fotografía: Archivo Grupo Nación

**H**acer las cosas con tiempo es una buena práctica si se quieren evitar dolores de cabeza y gastos innecesarios. Ese es el consejo que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) brinda a los propietarios de vehículos, quienes deberán enfrentar nuevos requisitos para aprobar la revisión técnica a partir del 1 de julio.

Esta es la segunda modificación que se realiza al Manual de Procedimientos de Revisión Técnica Vehicular, desde que este procedimiento entró a regir en 1998. El objetivo es mejorar el estado y la calidad de los carros, las motocicletas, los taxis, los autobuses y los camiones que circulan por el país.

Se trata de 83 defectos –nuevos o cuya calificación varió– que deberán evitar los 100.000 dueños de autos que acuden mensualmente a las estaciones de la empresa Riteve SyC, si quieren pasar la prueba fácilmente y obtener la autorización para transitar.

## Más rigor

Es así como se incluyen faltas que hoy no son consideradas como tales. Ejemplos: que la placa metálica no esté colocada en el sitio preciso, que el motor carezca de un número de identificación, que falten cinturones de seguridad en los asientos traseros o que el espejo retrovisor interior esté deteriorado.

La variación también pasa a una calificación grave algunas deficiencias que son consideradas en la actualidad como leves, es decir, que no implican realizar

una segunda prueba al automóvil. Este es el caso de que la placa no esté sujeta adecuadamente y corra el riesgo de desprenderse, que la bocina supere el nivel de ruido permitido o que las rótulas y las articulaciones (barras de dirección) posean deformaciones o soldaduras.

Según explica Rosaura Montero, viceministra de Transportes, el endurecimiento de la revisión técnica vehicular busca fortalecer la cultura del conductor, quien deberá ser más cuidadoso y más responsable con todo lo relativo a su automotor.

“Algunas de las faltas estaban presentes en la primera versión del manual, pero fueron eliminadas o consideradas como leves, por la reacción inicial de la gente hacia esta práctica”, señala Montero.

“Hoy no creemos que las personas tengan una reacción similar porque hay una mayor conciencia del impacto económico, ambiental y en materia de salud que tiene el buen estado de un automotor”, opina la funcionaria.

## Con anticipación

Para Montero, se le ha dado suficiente tiempo a la población para que planifique la inversión que debe realizar en las mejoras de los carros y de los vehículos de carga y de transporte público.

Los nuevos requisitos –aprobados por el Consejo de Transporte Público (CTP) en 2008– debían regir a partir de enero, pero su entrada en vigor se posergó al segundo semestre del año, para informar a los conductores.

## Defectos leves que serán graves

- Luces o lentes modificados o deteriorados.
- Placas con puntas, sujetas sin firmeza o con riesgo de caerse.
- Asiento de conductor deteriorado o mal sujeto.
- Cinturones con problemas de sujeción o defectos de cierre.
- Bocinas que emitan sonidos mezclados.
- Cajas de dirección mal sujetas.
- Volantes que no estén a la izquierda, en sentido de marcha.
- Ausencia de la luz central de freno.
- Tipos de llantas diferentes en el mismo eje.

Fuente: MOPT.



Los únicos cambios que sí se aplicaron son aquellos vinculados a la Ley 7.600, que protege los derechos de las personas con discapacidad. “La gente debe ir programando su presupuesto, y así, evitarse gastos innecesarios al ir a una reinspección, o estar impedidos de adquirir el marchamo a tiempo porque carecen de la prueba”, concluye la viceministra.

Las modificaciones al manual refujan problemas

frecuentes, identificados en las inspecciones que realizan los policías de tránsito en las carreteras o los técnicos en Riteve.

“En algunos casos, son requisitos que vienen considerándose como leves desde hace años, y por ello, los conductores no les dan nunca solución. Esto atenta contra la seguridad personal y la de los demás ciudadanos”, manifiesta Héctor Arce, especialista del MOPT.

## Asimilar el proceso

Según datos de Riteve, las principales causas de rechazo que presentan los vehículos son las emisiones contaminantes y las deficiencias en el sistema de frenos, los ejes y la suspensión. Los problemas que muestran los buses y los camiones de carga pesada se concentran en los frenos.

En 2008, casi el 52% de los vehículos que realizaron la prueba de revisión técnica debió ir a una segunda inspección.

Berlioth Herrera, coordinadora de comunicación de Riteve, señala que la empresa está capacitando al personal para aplicar los cambios en la prueba, además de que cuentan con medidas para reforzar los servicios en caso de requerirse así. Por ejemplo, se prevé ampliar los horarios de atención y fortalecer el personal.

Por su parte, el MOPT desarrollará una campaña de información en mayo y junio, para ayudar a los propietarios de vehículos a adaptarse a los nuevos requisitos de la revisión técnica vehicular.

## Faltas graves nuevas

- Vidrios polarizados tipo espejo en ventanas y ventanillas laterales.
- Tubos de escape y motores modificados.
- Amortiguadores o compensadores que no estén sujetos adecuadamente.
- Motores sin número (único elemento de identificación del carro).
- Carencia de cinturones de tres puntos en asientos laterales y de dos puntos en los asientos centrales de las unidades de transporte de estudiantes.
- Llantas de repuesto mal fijadas o en mal estado ubicadas en el exterior del vehículo.
- Lámina polarizada o letreros en el parabrisas trasero.

Fuente: MOPT.







# Un esfuerzo por el ambiente y la seguridad vial

Mónica Cordero/ Para Bienestar. Fotografía: Archivo Grupo Nación

Aire menos contaminado y un riesgo reducido en carretera por problemas mecánicos son algunos de los beneficios que la revisión vehicular parece brindar después de una década.

**M**itigar la contaminación ambiental y el número de accidentes de tránsito son los beneficios perseguidos por la revisión técnica vehicular en Costa Rica.

Así lo revela una consulta realizada a varios expertos en el tema, quienes señalan que se deben tomar medidas paralelas para avanzar en ambos campos.

## Un aire mejor

Jorge Herrera, coordinador del Laboratorio de Análisis Ambiental de la Universidad Nacional (UNA), indica que la revisión técnica está ayudando a reducir el número de partículas dañinas en la atmósfera en un 5% al año.

“El mayor impacto ambiental se vio en los primeros años. Su papel en la actualidad es contener el deterioro del aire, producto de la presencia y de la aglomeración de más carros en las vías”, comenta Herrera.

El experto opina que la revisión debe acompañarse de una mejora en los combustibles, si se quieren disminuir realmente las emisiones contaminantes hacia la atmósfera.

“El diésel es uno de los combustibles que liberan más dióxido de azufre, que tiene un efecto perjudicial para la salud. Por ello, es positiva la distribución del hidrocarburos con menor contenido de ese elemento”, añade.

La venta de diésel con baja presencia de azufre se inició en febrero. Ese derivado del petróleo pasó de tener 0,20% de azufre (2.000 partes por millón) a 0,05% (500 partes por millón).

Jorge Rojas, gerente de Distribución y Ventas de la Refinadora Costarricense de Petróleo (Recope), indica que la medida abre una ventana al país para importar vehículos modernos y de tecnologías más limpias.

## Un pulmón más sano

La contaminación del aire tiene una fuerte relación con la predisposición a desarrollar enfermedades del sistema respiratorio y con las complicaciones que presentan los pacientes.

Según Wing Ching Chan Cheng, jefe del servicio de Neumología del Hospital México, el material particulado (pequeñas partes que quedan suspendidas en el aire) que sueltan los combustibles es aspirado con mucha facilidad.

“En la consulta nos damos cuenta de que las personas que sufren males respiratorios y que viven cerca de paradas de transporte público o de calles congestionadas, acuden con más frecuencia a la consulta”, agrega.

## En enero fallecieron 34 personas en accidentes en carretera. Las acciones imprudentes predominaron en 11 de los casos, en contraste con tres provocados por fallas en el automotor.

Pese a ello, la atención médica debida a problemas en el sistema respiratorio se ha reducido en más de un 6% durante los últimos nueve años, según datos de la Caja Costarricense de Seguro Social. Ese período coincide con un mayor control del estado de la flota vehicular en el país.

## Un riesgo menos de accidentes

Pese a que las cifras de muertes por accidentes de tránsito no bajan drásticamente en el país, los expertos sugieren que la mejora en las condiciones de los vehículos ha reducido el riesgo de sufrir percances.

“El 83% de los accidentes de tránsito son debido a maniobras imprudentes, mientras que los problemas mecánicos se mantienen en cifras bajas. Eso implica que la revisión de los vehículos es efectiva”, señala Germán Marín, director de la Policía de Tránsito.

EN CARRETERA



**BEBÉ  
A BORDO**

# Por amor, abróchelos

Aunque el mensaje de la importancia del uso del cinturón y de las sillas especiales para menores ha logrado calar en una gran parte de la población, aún llegan al Hospital de Niños víctimas de la irresponsabilidad de los adultos.

*Xinia Fernández/ Caja Costarricense de Seguro Social. Fotografía: Eunice Báez.  
Fotomontaje: Esteban Barrientos*

**E**mpezó hace 6 años, como una respuesta al dolor que los funcionarios de urgencias del Hospital Niños (HN) vivían diariamente, cuando recibían a un niño con lesiones ocasionadas por un accidente de tránsito.

Los médicos empezaron a darse cuenta de que el común denominador entre muchos de los pequeños –sobre todo aquellos con daños considerables– era que, cuando viajaban en un vehículo, lo hacían sin algún tipo de protección, en los brazos de un adulto e incluso de pie. Durante un accidente de tránsito, los menores salían expelidos total o parcialmente por el parabrisas, con resultados generalmente devastadores.

Entonces, vio la luz un proyecto que nació en el corazón de dos especialistas en trauma: Marco Vargas y Fabiola Chacón, con el apoyo de las autoridades y del personal del HN.

Poco a poco, se sumaron otras organizaciones como Riteve, Automóvil Club, Cosevi, la Policía de Tránsito y la Fundación DebRA.

Para Chacón, la lucha ha sido intensa, pero se ha logrado promover en la conciencia ciudadana la importancia del uso de dispositivos de seguridad que permitan a los niños viajar en mejores condiciones, y así, evitar lesiones durante un eventual accidente.

## Cultura de seguridad

Los impulsores del proyecto *“Por amor, abróchelos”* sienten que la obligatoriedad en el uso de dispositivos de seguridad para menores de edad –presente en la nueva Ley de Tránsito– es un beneficio para todos los costarricenses.

La idea fundamental es que los padres consideren el uso de estos dispositivos como un verdadero acto de amor. “Es decirle a nuestro hijo o hija: ‘Porque te quiero, porque te amo... te abrocho’”, resume Chacón.

El programa se inició con tres componentes básicos. Por un lado, capacitar al personal de todas las estaciones de Riteve para que, como valor agregado a la revisión técnica vehicular, enseñaran a los padres

## De recién nacido a 1 año de edad

- Asiento solamente para bebé o asiento convertible.

- Se aseguran al vehículo por medio de los cinturones de seguridad o por sistema de anclaje.

- Debe colocarse en el asiento de atrás, ubicarse al centro, reclinado en un ángulo de 45° y mirando hacia atrás.

- Las correas del arnés y sus ranuras deben estar ajustadas al niño. La hebilla del pecho debe estar al nivel de las axilas del bebé.

- Deben colocarse cojines a los lados de la cabeza hasta los 6 meses de edad.

## De 1 a 4 años de edad

- Asiento convertible de respaldar alto.
- Se asegura al vehículo por medio de cinturones de seguridad o con el sistema de anclaje del carro.
- Debe colocarse en el asiento de atrás, en el centro y mirando hacia adelante.
- Las correas del arnés y sus ranuras deben estar a la altura o por encima de los hombros y ajustadas al niño.
- La hebilla de pecho debe estar al nivel de las axilas del pequeño.

**El 50% de los niños que son expulsados de un vehículo muere en la escena del accidente, y el 25% fallece dentro del hospital.**

de familia la forma correcta de usar las sillas de seguridad.

Además, los especialistas del HN forman líderes capacitadores en Riteve, para que transmitan el mensaje a los demás trabajadores. En conjunto, se organizan charlas en escuelas y en colegios, tanto para alumnos como para maestros y transportistas de estudiantes. Para llevar el mensaje a toda la población, también se desarrollan, dos veces al año, actividades masivas en la Avenida Segunda, donde se hacen demostraciones a la población para sensibilizarla sobre este tema.

Según Chacón, en forma espontánea fue naciendo una nueva forma de capacitación: diariamente, llegan padres de familia al Hospital, para que les expliquen cómo colocar la silla de seguridad o para recibir asesoramiento sobre las

características ideales de estos dispositivos.

“Esta actividad es parte de nuestro trabajo cotidiano en el Servicio de Urgencias. Es una labor que hacemos con un gran entusiasmo, porque estamos previniendo lesiones que son muy serias en los pequeños”, sostiene la especialista.

## Las cifras hablan

Las estadísticas diarias del HN son la evidencia tangible de que la cultura de los conductores debe cambiar. Solamente en este centro médico, se reciben 1.600 niños al año con traumas diversos. Cada semana, ingresan uno o dos pequeños en estado grave, y el 40% es el resultado de incidentes con automotores.

El 50% de los niños que son expelidos de un vehículo muere en la escena del accidente, y el 25% fallece dentro del hospital. De



*Los talleres sobre el uso correcto de las sillas y de los boosters para niños se ofrecen periódicamente en el Hospital de Niños.*

los sobrevivientes, el 80% tiene una lesión neurológica permanente y únicamente el 5% sobrevive sin ninguna secuela.

Esto quiere decir que un niño que estaba completamente sano, se enfrentará el resto de su vida a la pérdida de la posibilidad de caminar o a la pérdida del habla, entre otras consecuencias de gran impacto, tanto individual como familiar.

“Nosotros, como médicos, somos los que tenemos que devolverle a la familia un niño con

una discapacidad, después de un largo proceso de recuperación, que incluye generalmente una o varias cirugías, internamiento en una Unidad de Cuidados Intensivos y sesiones de terapia”, concluye.

Además del costo social y el emocional, está el costo económico. La estancia promedio de un menor, posterior a un accidente de tránsito, es de 9 días. Sin embargo, ha habido casos en los que la hospitalización se ha prolongado hasta por 100 días.

## De 4 a 12 años de edad

- Asiento convertible o tipo *booster*.
- Se asegura al vehículo con los cinturones.
- Debe colocarse en el asiento trasero, al costado, ajustando al cinturón sobre el hombro del niño, a través de su pecho y sobre la parte superior de sus muslos.



# La mente también tiene que sanar

Los modelos de atención psicológica y psiquiátrica ayudan a las víctimas de accidentes a llegar a la raíz de la experiencia y a superar el trago amargo.

*Gabriela Castro/ Caja Costarricense de Seguro Social.  
Fotografía: Rónald Pérez. Fotomontaje: Esteban Barrientos*

**La intervención oportuna de traumas físicos o de pérdidas importantes facilitará –según Brenes– el proceso del duelo.**

**C**uando la vida sonrío, se disfruta sin pensar que en algún momento se puede pasar por un evento dramático que puede cambiar radicalmente el curso de nuestras vidas o la de nuestros familiares y amigos.

De ahí la imperiosa necesidad de que los servicios de salud mental posteriores a los accidentes lleguen, de la mejor forma, a las causas del estrés postraumático.

**El papel del terapeuta es guiar en la revisión del incidente traumático sin ofrecer ninguna interpretación o intervención. Todo el trabajo es hecho por el paciente.**

Según la psiquiatra Guiselle Brenes, de la Dirección de Desarrollo de Salud Mental de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), estos servicios tienen que formar parte integral de las acciones terapéuticas para los afectados y, así, prevenir efectos negativos, como sufrimiento, depresiones, retracción social y lesiones a la autoestima, entre otros.

“Es necesario proveer la salud mental familiar e individual, para que las personas afectadas se reinserten a la vida social y laboral. Mientras más tardemos en atender esta necesidad, más dejamos de cumplir con una responsabilidad constitucionalmente establecida”, enfatiza.



**La intervención oportuna de traumas físicos o de pérdidas importantes facilitará –según la especialista– el proceso del duelo, evitando, así, perjuicios emocionales o físicos.**

## Atención temprana

La intervención oportuna de traumas físicos o de pérdidas importantes facilitará –según la especialista– el proceso del duelo, y evitará así perjuicios emocionales o físicos.

Brenes explica que, tras un evento de esta naturaleza, se debe recurrir al psicólogo o al psiquiatra para determinar cuáles han sido las secuelas emocionales del evento.

Inicialmente, se trabaja en una función de contención (que la víctima aprenda a manejar los sentimientos negativos emergentes tras el accidente), mientras que, en una segunda fase, se trabaja toda orientación

psicológica, familiar y laboral.

Esta orientación, aunque sea someramente, debe formar a las víctimas sobre sus derechos en lo relativo a la atención institucional –por la CCSS– y de otras instancias –aseguradoras y administradoras de riesgos del trabajo, u obras sociales, por ejemplo–.

Otras funciones posteriores son la protección –minimizar las molestias a los pacientes, cuidar su intimidad y garantizar su seguridad y la de sus familiares– y el control de su evolución.

Para esto último se establecen mecanismos para medir su respuesta y la de su red social a la atención.



# La atención en 1, 2 y 3

En términos generales, este es el modelo de abordaje para víctimas de accidentes de tránsito, según lo explica el psiquiatra Brenes.

- **Primera fase. Restablecimiento de la seguridad**

Está orientada a que el paciente no solamente esté bien, sino que también se sienta a salvo. En esta etapa, debe volver a tener control interno y externo y aprender a manejar los síntomas que interfieren en su vida.

- **Segunda fase. Rememoración y duelo**

Se enfoca en que el paciente reconstruya la historia traumática. De acuerdo con la psiquiatra, por su naturaleza, “las memorias traumáticas” rara vez se presentan linealmente.

Los fragmentos, a veces incoherentes, las sensaciones físicas y emocionales, deben transformarse en una narración, permitiendo de esta manera la integración como una memoria explícita o narrativa.

- **Tercera fase. Reconexión**

En esta se plantea fusionar al paciente con la vida, con el presente y con el futuro, redefiniéndose, así mismo, en el contexto de relaciones y de actividades significativas.





# En el podio de la vida

Un accidente de tránsito fue como una dura derrota para el ex nadador olímpico Esteban Blanco. Pero, tiempo después, inició una nueva faceta que transformó su rutina y su forma de pensar.

*Nathalia Rojas/ Para Bienestar. Fotografía: Eunice Báez*

**L**a perseverancia con la que entrenó y logró representar a Costa Rica en varios campeonatos internacionales, entre los que sobresalen las Olimpiadas de Sidney 2000, fue la misma con la que Esteban Blanco logró superar un accidente, que le ha costado años de dolor, terapias y duras experiencias.

Con la fisonomía de un deportista de alto nivel, el joven de 27 años revivió los momentos que rodearon el choque.

Fue un 31 de marzo de 2001. Era cerca de la medianoche y regresaba a su casa, luego de estar en un bar.

Solo, y sin haber ingerido alcohol, el cansancio lo derrotó. Vencido por el sueño, su carro perdió la dirección y colisionó contra una pared en la rotonda del antiguo Rancho Guanacaste. Luego de estrellarse, un conocido pasó por el sitio y llamó a su familia y a las autoridades.

No recuerda cómo sucedió ni la razón por la que llegó hasta ese lugar, pues no era la ruta que debía seguir para retornar a su vivienda.

## Secuelas y oportunidades

Blanco se fracturó las piernas, las costillas y la clavícula. La gravedad de los golpes lo obligó a permanecer un mes en el hospital y a ser operado en ocho ocasiones.

Las consecuencias permanecen. El daño en sus piernas se nota cuando levanta un poco su pantaloneta. Como ríos, las marcas de las heridas atraviesan sus extremidades inferiores. Incluso, utiliza a veces un bastón y acude a rehabilitarse.

A los meses de recibir terapia, volvió a la natación. Sin embargo, confiesa que practicar ese deporte le resultaba muy doloroso. Tres años después del accidente, decidió retirarse de las competencias.

Reconoce que luego del percance no se encontraba, es decir, al tratar de efectuar una actividad sentía que “ya no era para mí”.

Al comienzo, le afectó mucho dejarla; pero, se muestra entusiasta al contar que luego vinieron otras etapas en su vida, como enfatizarse en su carrera, la administración de empresas.

En la actualidad, es director de operaciones y encargado de natación de *Con su Salud*, una compañía que brinda asesorías en salud y ejercicio. Además, fundó una agencia de turismo llamada **Costa Rica Surf Travel**, especializada en el deporte de las olas y las tablas.

Esteban es enfático en el cuidado a considerar al abordar un vehículo. El primer consejo que da es que una persona nunca debería manejar sola. Recalca que, antes de tomar el volante, es esencial pensar si uno mismo está en condiciones para conducir en sus cinco sentidos. De lo contrario, sería una irresponsabilidad.

Y aunque descarta del todo regresar a las piscinas de manera competitiva, desde hace cinco meses es el entrenador del equipo de natación de Santa Ana. “No volveré a competir, porque la lesión es eterna”, concluye.

Ahora, le llegó el turno de traspasar sus conocimientos, manifiesta con ilusión.





# Cenare ayuda a continuar con la vida

Roberto Sancho/ Caja Costarricense de Seguro Social. Fotografía: Jorge Navarro

La institución, que cuenta con más de 30 años de servir, busca que sus pacientes superen los traumas y se reincorporen productivamente a la sociedad.

**T**odos los días, costarricenses con traumatismos, miembros amputados, diferentes tipos de parálisis o distrofias musculares, ingresan al Centro Nacional de Rehabilitación (Cenare), para ser atendidos por el equipo profesional de médicos, terapistas y técnicos.

Los lesionados encuentran más que cuidados para recobrar la movilidad. Obtienen también la oportunidad de encontrar una nueva forma de ganarse la vida y seguir creciendo, gracias a la educación y al trabajo.

## **El CENARE es pionero en la atención biopsicosocial de sus pacientes. Desde 1977, ofrece servicios de rehabilitación de la más alta calidad.**

El Cenare es una institución pionera en la atención biopsicosocial de sus pacientes. Nació en 1977, y ofrece los servicios de rehabilitación de más alta calidad a todas aquellas personas que los requieran, sin importar de que parte del territorio nacional provenían.

Vinicio Mesén, director del Cenare, explica que si bien desde hace tres décadas se ocupaban de solventar las necesidades de quienes sufren accidentes, pierden miembros o enfrentan problemas de movilidad, en la actualidad también brindan ayudas técnicas para incorporar a los pacientes de nuevo a la sociedad, como lo son el acceso a la educación y al empleo.

La oportunidad nació gracias a las alianzas estratégicas con organismos

internacionales y con instituciones nacionales líderes en su campo de acción, como el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Ministerio de Educación Pública (MEP).

Para Mesén, el éxito del centro médico obedece a la mística de la visión que, desde su fundación, le inyectó el doctor Humberto Araya: la reivindicación de una población que la sociedad no siempre trata como lo merece.

“Nuestro prestigio permite que preparemos especialistas para el país, para Centroamérica, para Colombia y para México, donde, a lo largo de tres años de residencia, compartimos tanto los conocimientos académicos como el valor más importante del CENARE: la calidad y la calidez del personal”, finaliza Mesén.



**Los lesionados encuentran más que cuidados para recobrar la movilidad. Obtienen también la oportunidad de encontrar una nueva forma de ganarse la vida y de seguir creciendo, gracias a la educación y al trabajo.**

# Taller de Prótesis



## Una solución para la vida

Por este plantel de la CCSS, pasan miles de personas que, por un accidente de tránsito, pierden alguno de sus miembros. La prótesis ayuda a insértalos de nuevo en la sociedad.

*Diego Coto/ Caja Costarricense de Seguro Social. Fotografía: Carla Saborío*

**B**ajarse del carro en una madrugada para arreglar una llanta desinflada casi le cuesta la vida a Manuel Solano, quien fue atropellado por un conductor bajo los efectos del alcohol. Luego de las intervenciones, los médicos no lograron salvarle la pierna izquierda, lo que le ocasionó una severa depresión, hasta que tuvo su reemplazo artificial.

Este es un ejemplo de los cientos de casos que pasan por el Taller de Prótesis de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), lugar donde muchos costarricenses ven reconstruidas sus vidas.

Geovanny Alvarado, jefe del Taller, indica que el objetivo principal es reinsertar en la sociedad a quienes han quedado discapacitados por accidentes o enfermedades.

Alvarado explica que, en este momento, las personas que han perdido algún miembro por accidentes de tránsito están sobrepasando a quienes lo hacen por padecimientos como la diabetes, que, hasta hace poco tiempo, era el mal que más prótesis demandaba en la institución.

**Uno de los objetivos buscados por el Taller de Prótesis es tener una capacidad resolutive para todo el país, para cubrir completamente las necesidades de los asegurados que requieran sus servicios.**

El funcionario sostiene que, en este año, el Taller iniciará un proceso de cambio. Comprará tecnología de punta para reducir considerablemente la realización de las prótesis. Así, el paciente tendrá su prótesis en una hora.

Otro de los objetivos buscados es tener una capacidad resolutive para todo el país, para cubrir completamente las necesidades de los

asegurados que requieran sus servicios.

## **Paso a paso**

Alvarado manifiesta que el paciente debe tener una referencia de un especialista para asistir al Taller, donde lo valoran e inician el procedimiento de la prótesis.

Se empieza con un molde que se le coloca a la persona donde necesita la extensión artificial. Esta horma se llena de yeso para que sea la medida de la prótesis. Aproximadamente, se tarda un mes para entregarle la sustitución al paciente.

Dependiendo de los casos, a los reemplazos se les aplica alguna reparación con el tiempo, sobre todo las de los niños, quienes están en el proceso constante de crecimiento.

Alvarado sostiene que los costarricenses deben tomar precauciones a la hora de conducir, porque los resultados de la irresponsabilidad pueden ser desastrosos y, aunque los funcionarios en el Taller hacen un trabajo muy detallado para satisfacer a los pacientes, nada se compara con tener un miembro natural.

## **Vista de cerca**

- El Taller de Prótesis inició su labor durante la década de 1950, cuando la epidemia de polio que afectó al país dejó a cientos de personas con discapacidad motora.
- Durante muchos años, se encontraba en el Hospital San Juan de Dios; sin embargo, pasó a ser parte del área de Producción Industrial.
- En él trabajan 13 personas, quienes atienden entre 10 a 15 pacientes nuevos, la mayoría por accidentes de tránsito. Además, entre 20 a 40 prótesis deben ser reparadas al mes, sobre todo de población infantil.



# Cierre también las heridas emocionales

*Gabriela Castro/ Caja Costarricense de Seguro Social.  
Fotomontaje: Esteban Barrientos*

La pérdida de un ser querido, la amputación de un miembro o la pérdida de la movilidad son eventos que deben vivirse, enfrentarse y superarse. La mente, el corazón y el cuerpo sanan a ritmos diferentes.

Un accidente de tránsito puede activar en quien lo sufre un trastorno por estrés postraumático y una perturbación por ansiedad recurrente, con síntomas como insomnio, falta de memoria, desesperanza, temor, horror intenso y desapego afectivo.

Según explica Giselle Brenes, psiquiatra de la Dirección de Desarrollo de Salud Mental de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), esto también se presenta cuando la persona es testigo de un acontecimiento en el que se producen muertos, heridos o existen amenazas para la vida de otras personas.

“El trastorno de estrés postraumático surge tras experimentar un cuadro traumático. El individuo se ve envuelto en hechos que representan un peligro real para su vida o para su integridad psicofísica”, explica Marjorie Molina, fisiatra del Centro Nacional de Rehabilitación (Cenare).

Según explica Brenes, las personas afectadas reviven los hechos ocurridos, pero los síntomas no son necesariamente inmediatos. Pueden aparecer, incluso, hasta seis meses después.

Estos síntomas se recuperan, usualmente, con terapia cognitivo-conductual y la aplicación de medicación, en caso de ser necesario.

Sugiere, además, que un equipo multidisciplinario valore la parte social y las estrategias de orientación laboral, todo con un enfoque psicosocial.

## Se debe afrontar

De acuerdo con esta psiquiatra, la complejidad de las secuelas psicológicas y su persistencia se convierten en trastornos que, muchas veces, complican su diagnóstico y su tratamiento. Tal es el caso de la pérdida de un ser querido, una amputación o alguna discapacidad permanente.

Esto ha generado la necesidad de desarrollar nuevos abordajes terapéuticos para el tratamiento psicológico de las víctimas.

Brenes afirma que, aunque sea difícil afrontar dichas pérdidas por temor a experimentar emociones negativas, afligirse es parte necesaria del proceso de curación y algunas emociones son parte “normal” de esa experiencia. El proceso de duelo consta de varias etapas; sin embargo, éstas no siempre ocurren con un orden que sea específico.

La persona con la extremidad perdida, sus familiares y amigos, es decir, todos los involucrados, pasan por un período de adaptación. Aunque los sentimientos son muchas veces difíciles de expresar, según la psiquiatra, hay maneras de enfrentarlos en lugar de reprimirlos o compensarlos en exceso.

## ¿Qué hacer?

Quienes tienen parientes con alguna discapacidad, probablemente experimentarán al inicio mucho estrés y numerosos desafíos. Para superar esto, la especialista recomienda lo siguiente:

- **Expresa sus sentimientos.** Demostrar sentimientos de ausencia no significa que se va a sufrir una recaída.
- **Sea paciente con usted mismo.** Los sentimientos vienen en oleadas. No los evite, permita que fluyan.
- **Tome tiempo para usted.** No dedique todo su tiempo y su atención a su ser querido. Tome tiempo para descansar. Haga un receso para alejarse de la casa, de los hospitales y de las clínicas.
- **Pida lo que necesite.** Tenga a alguien que escuche sus sentimientos y sus inquietudes sobre los cambios en su vida.
- **Acepte que la adaptación puede ser agotadora.** Descanse mucho, coma alimentos saludables y haga ejercicio, especialmente durante este período.
- **Posponga decisiones innecesarias.** Es importante establecer metas pequeñas, que puedan alcanzarse.
- **Involúcrese en su vida tanto como sea posible.** Algunas personas pueden hacer esto más rápido que otras. Hágalo a su propio ritmo.



- **Busque ayuda profesional.** Si se siente abrumado, hable con un profesional de salud mental que lo ayude.
- **No descuide su salud.** Aliméntese bien y cuide de su cuerpo. Durante el proceso de duelo, es más susceptible a sufrir enfermedades. Si padece algún mal crónico, no abandone los cuidados habituales ni los tratamientos. Nunca se automedique, aunque sienta que es una solución a la mano.

## ¿Y ante la pérdida de un ser querido?

- **Dese permiso para estar en duelo.** Puede pensar que es mejor no sentir el dolor, o evitarlo con distracciones y ocupaciones, pero al final, el dolor saldrá.
- **Dese tiempo para sanar.** El duelo por la pérdida de una persona es muy importante. Esté preparado para las recaídas.
- **Sea paciente.** Aunque las emociones que esté viviendo pueden ser intensas y demanden su energía, son pasajeras.
- **“Disfrute” sus sentimientos.** Puede vivir sentimientos intensos como tristeza, rabia, culpa, confusión o abatimiento. Son reacciones habituales.
- **Busque y acepte el apoyo de los otros.** Dese permiso para descansar, disfrutar y divertirse y confíe en sus propios recursos para salir adelante.

Brenes asegura que las familias también necesitan apoyo e información mientras alguno de sus miembros atraviesa este trance.

Por eso, recomienda que quienes rodeen a los dolientes deben superar las distintas etapas del duelo de la mejor forma posible, de forma conjunta y apoyándose sin recriminar lo que ya no se puede cambiar.

## Los médicos pueden ayudar a las familias que enfrentan alguna pérdida mediante:

- El establecimiento de grupos de apoyo mutuo.
- Información a las familias para incrementar sus habilidades y su confianza.
- La incorporación en actividades de la comunidad relacionadas con discapacidades.
- El establecimiento de límites que respeten los diferentes estilos de vida, con sus valores y sus prioridades en el cuidado de un pariente con discapacidad.
- La identificación y el reconociendo de las fortalezas de la experiencia de cada núcleo.

# El día en que se fue el padre del rock tico

El 13 de octubre de 2001 se apagó la voz de José Capmany en un accidente automovilístico. Ocho años después, su herencia musical continúa vigente.

*Diana Lucía Salas/ Bienestar. Fotografía: Jeannina Cordero y Archivo Grupo Nación. Fotomontaje: Esteban Barrientos*

**P**edro tenía apenas 13 años, pero la mañana en que perdió a su padre está muy fresca en su memoria. Él, su hermana, su hermano y su mamá lo acompañaban a un concierto a la Zona Sur. Pero, nunca llegaron.

Ese sábado, cuando atravesaban el Cerro de la Muerte, un automóvil invadió el carril contrario al que transitaban, lo que obligó a José a evadirlo, para no chocar de frente.

Al orillarse, una llanta cayó en la cuneta. El carro empezó a dar vueltas, hasta que se volcó. Mientras giraba, Pedro recibió un golpe en la cabeza y quedó inconsciente. El techo del vehículo se desprendió, y su madre y su hermano cayeron encima de él. Su hermana fue la única que quedó adentro.

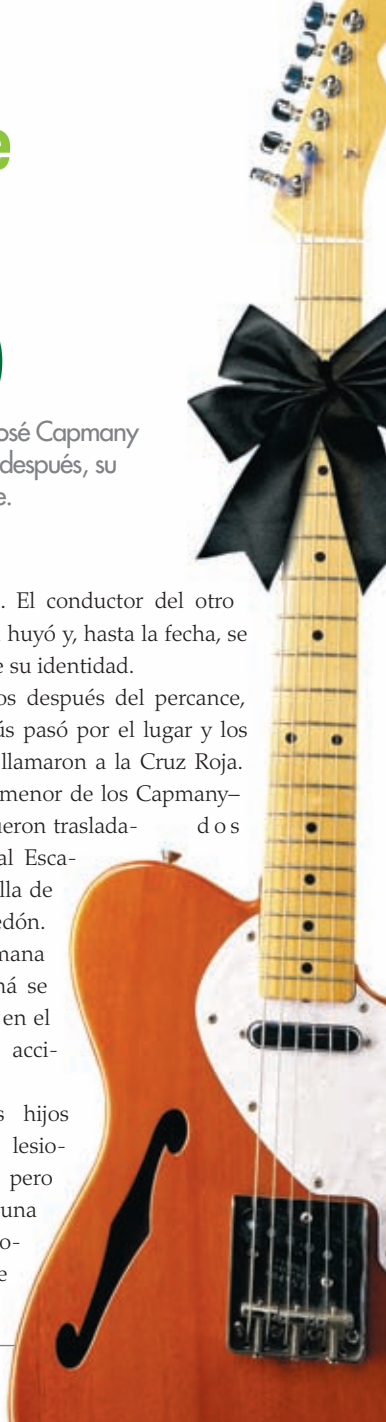
Pedro salió “disparado” junto a su padre, quien lo abrazó para protegerlo y recibir el impacto. Ambos cayeron en la carretera, y José murió de forma

inmediata. El conductor del otro automóvil huyó y, hasta la fecha, se desconoce su identidad.

Minutos después del percance, un autobús pasó por el lugar y los pasajeros llamaron a la Cruz Roja. Pablo —el menor de los Capmany— y Pedro fueron trasladados al Hospital Escalante Padilla de Pérez Zeledón.

Su hermana y su mamá se quedaron en el lugar del accidente.

Ambos hijos sufrieron lesiones leves, pero también una herida profunda que no des-





**“Si mi papá hubiera usado el cinturón, tal vez estaría aquí”, reflexiona Pedro.**

aparece: perder a su padre por la imprudencia de otro conductor.

## Levantarse de nuevo

Cuando Pedro habla de la recuperación de la muerte de su padre, la melancolía le roba la mirada. Asegura que el suyo ha sido un proceso muy diferente al de los demás.

El simple hecho de que se mencione a José constantemente, además de que le pregunten detalles sobre aquella mañana, le activa el pasado.

“La verdadera terapia es enfrentar cada día a las personas que con mucho cariño lo recuerdan y preguntan por él”, asegura.

La nostalgia se alimenta, también, de las ocasiones en que escucha las canciones de su padre en la radio o cuando ve alguno de sus videos.

“Es sumamente duro, por ejemplo, estar en un bar y que de repente pongan una canción de él. Es muy difícil acostumbrarse y aprender a superarlo. Cuesta heredar el ojo público por ser el hijo de Capmany”, agrega.

En una ocasión, a Pedro le regalaron unas entradas para un concierto que nunca se llevó a cabo, a causa del accidente. Él no olvida ese gesto. Lo hizo darse cuenta de lo conocido que fue José. Y es que, cuando su papá brillaba en la cumbre de su carrera, sus hijos estaban muy pequeños, y apenas conocían su trayectoria.

Asegura que “caímos en cuenta de quién era mi papá para el mercado musical de Costa Rica mucho tiempo después de que murió”.

## Un paso a la música

Parte del deseo de conservar el recuerdo de su papá llevó a Pedro a tomar la decisión de convertirse en músico y a formar su propio proyecto, llamado *Govinda*.

El grupo –formado por cuatro integrantes– compone e interpreta sus canciones. En ocasiones, y cuando alguien se lo pide, toca la música que dio a conocer al padre del rock tico”.

Pedro y otros músicos organizan un homenaje a Capmany cada año, con la idea de mantener vivo su



legado. “Papá tiene una vigencia fuertísima”, asegura.

Por ahora, Pedro se mantendrá en el ámbito con su propio trabajo, pero “siempre que alguien lo pida, interpretaré con orgullo la música de mi papá”.

## Para rato

José Capmany murió a los 40 años. Pedro asegura que si él hubiera sobrevivido, y por una u otra razón no hubiera podido volver a cantar, desearía que la gente recordara su trabajo. Esa filosofía lo motiva a mantener viva la herencia de su padre.

Afirma que tiene libros con canciones inéditas de José, y que se ha dado cuenta que “su legado es incontable. Es increíble cómo su estilo influye a nuevos músicos”.

## Conciencia en carretera

Pedro aconseja, a quienes han perdido un familiar en carretera, vencer los miedos y colaborar para que otras personas entiendan que manejar un vehículo implica una gran responsabilidad.

Sostiene que “al manejar imprudentemente, podrías acabar con la vida de alguien y dejar a toda una familia sufriendo. Cada uno debe hacer de su vida lo que quiera, pero sin dañar a terceros.

“No hay que esperar para decir que se ama a la familia. Hay que estar en paz con quienes nos rodean, para no irse y dejar sentimientos indeseados”, concluye el hijo de José Capmany.

**Parte del deseo de conservar el recuerdo de su papá llevó a Pedro a tomar la decisión de convertirse en músico y a formar su propio proyecto, llamado Govinda.**



## ¿Qué pasa con la sexualidad tras un accidente?

El vínculo que une a una pareja no debe desaparecer por una incapacidad temporal o permanente. Ambos deben buscar la manera de reinventar la relación, con paciencia, creatividad y asesoramiento.

*Concepción Romero Prieto/ Para Bienestar. Fotomontaje: Esteban Barrientos*

La sexualidad abarca tres dimensiones: la biológica, la psicológica y la social. Un accidente puede afectar a cualquiera de ellas; asimismo, puede generar consecuencias en las otras dos, pues todas se relacionan entre sí.

Las consecuencias de un infortunio varían en cada persona, por lo que las causas de los problemas sexuales también cambian en cada caso.

Algunas secuelas de los accidentes inciden de manera más importante en la parte biológica, como los traumatismos y las fracturas. Estos pueden restar movilidad corporal, o bien, por el consumo de determinado tipo de fármacos, inhibir la respuesta sexual.

Por otra parte, la dimensión psicológica puede verse inquietada por los

síntomas del estrés postraumático, como la ansiedad, la sensación de pérdida de control, la indefensión o la tristeza, que inciden en la pérdida del deseo sexual.

### Inhibición

La sexualidad es contacto y comunicación con uno mismo y con la pareja. No se reduce a la penetración, sino que abarca otras maneras de expresión. Tiene que ser fuente de placer y de satisfacción, y si no es así, deben revisarse las causas que inciden en la insatisfacción sexual.

Un accidente puede dar lugar a una serie de síntomas físicos y psicológicos que inhiben la respuesta sexual. Repase-mos algunos ejemplos:

• **Falta de empatía de la pareja.** Es la incapacidad para ponerse en el lugar de la persona que ha sufrido el accidente. Por esta razón, la persona accidentada se siente incomprendida.

• **Actitud negativa hacia la relación sexual.** Se repele el contacto físico por las secuelas del accidente. La persona todavía no ha integrado todos los cambios corporales en su identidad personal.

• **Baja autoestima.** Se experimentan síntomas de depresión y de ansiedad, como creer que no se merece experimentar placer y satisfacción.

• **La ansiedad y el estrés.** Producen preocupaciones constantes, y los pensamientos reiterativos del accidente impiden la relajación en la actividad sexual.

Estas situaciones, si no se tratan a tiempo, pueden afectar la vida sexual de la pareja en puntos medulares como el deseo, la excitación y el orgasmo.

Hay que revisar si estos síntomas tienen antecedentes o si son consecuencias del accidente, porque muchas veces esa situación agrava un funcionamiento sexual anterior poco satisfactorio.

## Ausencia del deseo sexual

Es un síntoma muy frecuente. Se evita, a toda costa, tener relaciones sexuales, por lo que se buscan excusas para justificar esa falta de deseo.

El temor al contacto sexual, unido al sentimiento de culpa por no poder dar placer a la pareja, provoca situaciones de mucha tensión psicológica.

Hay una actitud negativa de la relación sexual y un desinterés en todo lo relacionado a ella. Es importante que la pareja comprenda que no es que haya dejado de gustarle, sino que se necesita altas dosis de paciencia y de ternura para que cambie la percepción y la actitud negativa.

La disfunción eréctil, la incapacidad para mantener una erección que permita la penetración y la eyaculación precoz son los problemas sexuales más comunes en los varones. Afortunadamente, las terapias clínicas dan respuesta a estos problemas.

La ansiedad y la depresión también son responsables de la falta de erección. No obstante, la dimensión social es relevante, pues muchas veces la responsabilidad por hacerlo bien y por cumplir con la pareja originan este tipo de situaciones, que generan angustia y frustración al varón.

Aún así, ésta puede ser una ausencia temporal del deseo y de la capacidad de erección, pero puede también ser persistente en el tiempo.

Si dura más de seis meses, se recomienda la ayuda de un especialista, sobre todo si se trata de aversión sexual, es decir, cuando se carece de deseo sexual y además se encuentra el sexo repulsivo, rechazando cualquier muestra de cariño o de contacto físico.



# Las vías más peligrosas del país

Nos llevan a sitios de recreo o de descanso, pero también son las que cobran más vidas cada año. Conozca a fondo las rutas que requieren atención extra cuando maneja.

*Marianella Cordero/ Para Bienestar. Fotografía: Archivo Grupo Nación*



**E**l asfalto, por sí solo, no mata; sin embargo, muchos conductores han dejado su vida en las mismas curvas y en los mismos tramos de ciertas carreteras. No es culpa del destino ni obra de la casualidad: es el descuido. Con una actitud responsable y alerta, podemos transitar por ellas, sin temer lo peor.

## Las cuatro grandes

No les tenga miedo: mejor estúdielas. Ese es el consejo de Mario Chavarría, subdirector de Ingeniería de Tránsito, quien explica cuáles son las rutas más peligrosas de la red vial nacional y por qué.

### **Ruta #1: Interamericana Norte, San Ramón–Puntarenas–Guanacaste**

Según Chavarría, el tramo más peligroso es el de Puntarenas hasta Guanacaste. “Hay varias rectas que incitan al conductor a aumentar la velocidad. Eso, sumado a una sensación de prisa y a la desesperación por llegar a Liberia, provoca que los conductores excedan los límites en esas rectas, y viajen hasta a 110 kilómetros por hora, cuando el máximo es 80”.

A esa velocidad, un accidente, por lo general, termina en muerte o en heridos de gravedad.

### **Ruta #32: Braulio Carrillo**

En esta ruta se combinan factores propios de la carretera (diseño y topografía), así como climáticos. Suele estar mojada, hay bancos de neblina y lluvias persistentes durante la mayor parte del año. A pesar de las curvas y de la superficie húmeda,

quienes transitan con frecuencia por ella se confían en que “ya conocen la ruta” y, de nuevo, irrespetan los límites de velocidad o cometen adelantamientos en sitios que les parecen seguros.

“Adelantan en una curva, sin pensar que a la salida puede haber un furgón estacionado y topárselo de frente. No contemplan ese riesgo”, recuerda Chavarría.

Aunque los accidentes se dan durante todo el año, de agosto a octubre sube la cantidad y la mortalidad.

### **Ruta #34: Orotina–Jacó–Parrita–Quepos–Dominical**

La costanera sur también es una ruta de cuidado. Por las planicies y las rectas, el conductor toma confianza para acelerar. “Hay tractos en los que la distancia lateral es muy amplia y esa falsa sensación de “calle despejada” incita a aumentar la velocidad, aún sin darse cuenta”, sostiene el especialista.

### **Ruta #2: Interamericana Sur San José–Cartago–Cerro de la Muerte–Pérez Zeledón–Frontera Sur**

Sin duda, una de las más peligrosas por tratarse de una ruta montañosa. Los tramos de mayor riesgo son los del Cerro de la Muerte, donde se juntan topografía, condiciones lluviosas y neblina, poca visibilidad, y tránsito de vehículos pesados.

“Una vez que se llega a Pérez Zeledón, y se enrumba hacia el sur, hay tramos rectos y prolongados en los que se

## Hágalas seguras

Chavarría y Marín recomiendan tener muy presente:

- Conducir a la defensiva, especialmente si la zona es montañosa y la lluvia o la neblina impiden una visibilidad del 100%.
- No pensar solamente en sus reacciones, sino también en las de quienes transitan en el carril contrario.
- La hora no juega un papel determinante, pero en la noche las precauciones deben aumentar.
- Asegurarse de haber revisado frenos, escobillas, luces y llantas.
- Viajar con alguien que pueda servir de “copiloto” en caso de distancias largas.



irrespetan los límites de velocidad. También hay una curva de cuidado sobre el Río Ceibo, que suelen tomarla a alta velocidad. Se requiere mucha concentración por parte del chofer”.

Y esa es la buena noticia: un buen conductor no tiene qué temer. En el fondo, la peligrosidad de la ruta depende de usted.

## Respeto y seguridad

En este punto coincide Germán Marín, director de

la Policía de Tránsito: la ruta no es peligrosa en sí misma, sino por cómo transita el chofer sobre ella.

“Adelantando donde no se debe, irrespetando las señales o acelerando por encima del límite, no hay calle segura. La condición climatológica o un derrumbe ciertamente pueden aumentar las probabilidades de que suceda algo inesperado, pero está en el conductor prevenirlo. Más bien, se trata de un problema de actitud, porque siendo estas rutas



donde es importante respetar con mayor rigurosidad las leyes de tránsito, son en las que la gente aprovecha para acelerar, adelantar o conducir con exceso de confianza” apunta Marín.

En todas estas vías, lo más común es la colisión de frente de vehículo liviano contra vehículo pesado, por invasión de carril contrario y alta velocidad. La combinación de estos factores da como resultado una alta mortalidad.

Inclusive, en el caso de los choferes de autobús o de vehículos de carga pesada, el hecho de saberse cada curva y cada tramo prácticamente “de memoria” provoca que se animen a realizar maniobras que atentan contra la seguridad de sus pasajeros.

Marín señala que es precisamente ese conductor, que cree que controla todas las condiciones, quien más fácilmente se ve envuelto en errores de cálculo y en descuidos mortales.

Es necesario destacar que éstas son las rutas que usamos los costarricenses en nuestras vacaciones o en los fines de semana, y esas son justamente las fechas en las que sube la tasa de accidentes. “Quiere decir que no es la carretera la que mata: es la ansiedad y la impaciencia por llegar”, concluye.

La Policía de Tránsito procura controlar la conducta de los conductores en algunos puntos ya conocidos de estas rutas. Pero el resto del camino queda en sus manos.





# Camine lejos del peligro

Nathalia Rojas/ Para Bienestar. Fotografía: Jorge Navarro

Cuando los ticos se convierten en peatones, se acompañan de la imprudencia para cruzar cualquier calle.

**A**l bajar del autobús, Pamela Poveda debe cruzar la calle con su hijo Nathan, de tres años, con el riesgo de toparse un carro de frente. Hay tres vías congestionadas y ningún semáforo cerca, además de que faltan aceras bien demarcadas.

Lo mismo le sucede a su tío, Allan, quien al volver de la universidad, casi siempre de noche, no le queda otra solución que lanzarse a esa carretera, donde ya han acontecido incluso muertes. Así, no tiene que verse obligado a esperar hasta media hora o a subir 400 metros para encontrar un semáforo.

¿Imprudencia o necesidad? Las reglas establecidas para los peatones son elementales. No obstante, no se acatan, y en muchas ocasiones, los accidentes suceden por mera desobediencia, sin dejar de lado que no hay una infraestructura adecuada.

## Conducta riesgosa

Para José Manuel Solano, oficial de Operaciones Policiales de la Dirección General de Policía de Tránsito, el mayor peligro para las personas que andan a pie es su conducta.

“No se preocupan por su propia seguridad; por eso, suceden los atropellos. Los accidentes, en muchos de los casos, son por culpa del peatón, quien anda en carreras”.

Aunque menciona que las personas “no hacen caso”, reitera las normas básicas para proteger la vida: usar los puentes peatonales, aguardar a que los semáforos estén activados y enseñarles a los menores a respetar las leyes.

## Falta de servicios

A pesar de la “indisciplina” de los transeúntes, muchos accidentes se dan por la escasez de elementos que garanticen su protección, asegura Marcos Rodríguez, del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (LanammeUCR), entidad

que elabora auditorías de seguridad vial.

El ingeniero civil indica que hay lugares que carecen de lo elemental, como las zonas rurales, caracterizadas por la ausencia de aceras y pasos peatonales.

Las paradas de buses en sitios poco adecuados, son otra contrariedad con la que lidian los caminantes.

Rodríguez critica que las políticas públicas se han centrado en realizar muchas inversiones enfocadas en los carros. Considera que el Estado tiene que pensar que el peatón es más débil que el vehículo.

“No se puede hablar de echarle la culpa al peatón o de que es imprudente. A veces no se le educa debido a la falta de posibilidades; entonces, tiene que improvisar qué hacer”, concluye.

### Fuentes:

José Manuel Solano, oficial de Operaciones Policiales de la Dirección General de Policía de Tránsito. Tel.: 2523-2380.

Marcos Rodríguez, ingeniero del LanammeUCR. Tel.: 2511-4187.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Informe de prensa, en [www.mopt.go.cr](http://www.mopt.go.cr).

## A paso seguro

El MOPT brinda algunas recomendaciones para quienes caminan en las carreteras:

- Evite trasladarse con muchos paquetes, ya que podrían impedir la visibilidad, tanto al cruzar una calle o al reaccionar si hay un vehículo cerca.
- Respete la luz roja del semáforo y utilice puentes y semáforos peatonales.
- Camine por el lado izquierdo en carreteras sin aceras.
- Exija a los taxistas y a los choferes de autobús colocarse de forma correcta en las orillas, antes de que la persona aborde o se baje del vehículo.





# Latidos de prevención

Nathalia Rojas/ Para Bienestar. Fotografía: Archivo Grupo Nación

La campaña de los corazones pintados en las calles ha recibido apoyos y críticas.

Las autoridades de seguridad vial destacan la necesidad de este tipo de mensajes.

Los vehículos pasan por la ancha carretera pavimentada, durante el día y la noche. Los embotellamientos a horas pico y el escaso espacio para cruzar son la constante. El semáforo se convierte en el principal protector de quienes buscan pasar al otro lado.

En la superficie de la calle, además de la acera dañada y de la basura que contamina el panorama, está pintada una figura que llama poderosamente la atención. Es considerado un símbolo de amor, de cariño o de dinamismo. Pero, en ese lugar, representa una vida perdida. Es un corazón de gran tamaño, de un tono amarillo que lo hace resaltar sobre el asfalto.

Como esa estampa, hay muchas pintadas en las calles de Costa Rica, en el sitio donde una persona murió a causa de un accidente de tránsito.

La colocación de corazones en las calles responde a una campaña que surgió en 2004, impulsada por la entonces viceministra de Transportes y Obras Públicas, Karla González (hoy ministra de la misma institución), y el ex director de la Policía de Tránsito y del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi), Ignacio Sánchez.

## Cuidados peatonales

La campaña de los corazones se ideó luego de haber implementado otra cruzada denominada *“Por amor use el cinturón”*. En ésta, se exhortaba a los conductores a utilizar dicho dispositivo, con el fin de reducir la mortalidad en los accidentes, ya que los choques entre vehículos eran muy frecuentes.

No obstante, el concepto no era asimilado por los peatones, ya que no era a quienes se dirigía.

Sánchez, quien actualmente funge como asesor del Gobierno en materia de seguridad vial, comenta que la salida fue crear una campaña de concientización que se basara en mostrar la consecuencia más terrible de la imprudencia: la muerte.

Promoviendo el lema *“No sea un blanco fácil, cruce por donde debe”*, ya se han colocado cerca de 400 corazones a lo largo del territorio costarricense. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) pretende demarcar este año más de estos símbolos en los lugares donde ha habido fallecimientos recientes.

Los símbolos se pintaron en su mayoría en el Gran Área Metropolitana. También

se difundieron anuncios en televisión y en radio, y se colocaron vallas publicitarias.

“La muerte de los peatones es parte de nuestra realidad. La campaña es una muestra de respeto”, resalta Sánchez.

La Policía de Tránsito colaboró en difundir y en asesorar sobre el tema. Fue la encargada de realizar operativos en los que explicaban el porqué de la iniciativa.

## Víctimas recordadas

Una de las características fundamentales de este mensaje es que ha dado a conocer a la población cuáles son las irregularidades que se cometen en las carreteras, sostiene Rocío Gamboa, directora del Cosevi.

Según datos de este organismo, dos de cada cinco costarricenses perciben como efectiva la campaña.

La jerarca indica que es un instrumento para que los conductores actúen con prudencia y para que los peatones se aseguren al momento de cruzar. Igualmente, resalta como acertado mostrar efectos de los accidentes y testimonios impactantes.

Agrega que, en la actualidad, el tema de la seguridad vial está tomando fuerza, dada la cantidad de muertes en carreteras. Por tanto, ideas que sorprendan y hagan pensar son fundamentales, no solamente a nivel nacional sino mundial.

*Fuentes:*

*Ignacio Sánchez, asesor en materia de seguridad vial.*

*Rocío Gamboa, directora del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi). Tel.: 2256- 9252.*

*Hugo Jiménez, director general de Educación Vial. Tel.: 2226- 4329.*



# ¿Es suficiente?

Nathalia Rojas/ Para Bienestar. Fotografía: Archivo Grupo Nación

La enseñanza es un punto vital de los corazones demarcados en las calles. Al respecto de este tema, Hugo Jiménez, director general de Educación Vial, sostiene que toda campaña tiene un efecto momentáneo, ya que las personas se informan y rápidamente se olvidan.

Afirma que este esfuerzo carece de sensibilidad, ya que se fundamenta en un acontecimiento que la gente no desea recordar, como lo es un deceso. Considera que “se podría contar con más sostenibilidad si se apoyara en elementos gratificantes o preventivos”.

Reconoce que sí ha favorecido en la reflexión de los conductores, pues toman conciencia de lo que podría llegar a pasar si no manejan con los cuidados necesarios. Sin embargo, opina que le queda poco a la población, al no asumirla suficientemente.

Consultado sobre una posible solución, responde que la alternativa es la formación en los niños. Más que mostrar una muerte, es partidario de enfocarse en prevenir a la juventud, y mantener campañas que promuevan el uso de cascos, cinturones y otros dispositivos que protejan vidas.

En reacción a las afirmaciones de Jiménez, Rocío Gamboa, directora del Cosevi, considera que la campaña sí ha impactado a la población, ya que el significado de los corazones es muy fuerte. Sin embargo, está de acuerdo con que se necesita de un elemento que impresione, para que sea recordado. De lo contrario, en tres meses se olvida.



Ignacio Sánchez, uno de los participantes de la campaña, responde que en su momento fue suficiente y tuvo la capacidad de sorprender y de crear nuevos hábitos, pero que aún resta reforzar su posicionamiento.

Igualmente, afirma que por sí sola no puede llegar lejos, por lo que se requiere de una legislación fuerte. Para Sánchez, con la nueva Ley de Tránsito pueden mejorar las circunstancias y reducirse los accidentes.



## “Yo conduzco responsablemente”

La CCSS se adherirá a la campaña liderada por Bridgestone Firestone de Costa Rica, Hotel Best Western, Grupo Nación y Teletica Canal 7. La iniciativa procura sensibilizar a la población con mensajes emocionales.

*María Isabel Solís/ Caja Costarricense de Seguro Social*

**C**on mensajes que tocan la fibra más emotiva del ser humano, a lo largo de este año, se realizará una campaña que busca sensibilizar a la población costarricense para que tome conciencia y prevenga de manera decidida los accidentes de tránsito.

El proyecto será liderado por la empresa Bridgestone Firestone de Costa Rica y contará con el patrocinio y el apoyo de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Grupo Nación, Hotel Best Western y Teletica Canal 7.

Según Horacio Hidalgo, gerente de Relaciones Corporativas de Bridgestone Firestone, el gran objetivo de esta campaña es generar en cada conductor el sentimiento de responsabilidad a la hora de conducir un vehículo, tanto por su bienestar como por el de sus seres queridos.

De acuerdo con Hidalgo, los accidentes están afectando a una población muy joven, como profesionales, empresarios y padres de familia. Esa es la razón fundamental por la que se pensó en una estrategia que llegue con un mensaje de vida, de amor y de respeto por sí mismo,

por sus familiares y por sus seres queridos.

De acuerdo con el funcionamiento, se insistirá en cinco mensajes básicos:

- ***Respetar los límites de velocidad.***
- ***No conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas.***
- ***Mantener los vehículos en buen estado.***
- ***Practicar la paciencia y la cortesía.***
- ***Respetar las señales de tránsito.***

Las actividades para desarrollar la campaña serán muy variadas. Incluyen mensajes por radio, prensa y televisión, concursos, piquetes, demostraciones de cómo conducir respon-

sablemente, calcomanías, conferencias y jornadas de sensibilización.

Como parte de la estrategia, se realizarán visitas a colegios de todo el país, para sensibilizar a los futuros conductores con información práctica.

También se buscará educar a los trabajadores y a los asociados de todas las empresas participantes en la campaña, y se apoyará a organizaciones y asociaciones que deseen difundir el mensaje de conducción responsable.

Para 2010, se ejecutará un programa especial con estudiantes de primaria, en convenio con el Ministerio de Educación Pública (MEP) y la CCSS.

## Sumar y sumar

Xinia Fernández, jefa de comunicación de la CCSS, sostiene que este plan de trabajo es una gran oportu-

## Dinámica de parejas

- Dentro de la estrategia de la campaña, se utilizará una dinámica de parejas, que entregará calcomanías para pegar en el vehículo.

- Se realizará una emisión doble, de manera que haya dos adhesivos con la misma numeración.

- Quienes encuentren a su pareja recibirán premios aportados por las empresas participantes, como:

- Juegos de llantas.
- Fines de semana en el Hotel Best Western.
- Suscripciones a periódicos y revistas.
- Suscripciones a Cable Tica.

**Las actividades para desarrollar la campaña serán muy variadas. Incluyen mensajes por radio, prensa y televisión, concursos, piquetes, demostraciones de cómo conducir responsablemente, calcomanías, conferencias y jornadas de sensibilización.**



nidad para poner freno a los percances de tránsito, que constituyen la tercera causa de muerte en el territorio nacional.

La comunicadora considera que las cicatrices que dejan los accidentes de tránsito no son solamente económicas, sino que también generan graves problemas sociales y familiares.

Sus víctimas son personas muy jóvenes, quienes, en muchos casos, apenas están iniciando su proyecto de vida como profesionales, cónyuges o padres de familia.

Los costos que engendran los accidentes de tránsito para el sistema de salud son exagerados, pues, además de la atención médica que requieren sus víctimas, se necesitan períodos de incapacidad muy largos, que alejan de los entornos estudiantil, familiar y laboral.

A juicio de Fernández, la lucha no se puede efectuar en solitario, y por ello, es de suma importancia este tipo de alianzas. “Contra los accidentes de tránsito no nos queda otro camino que sumar, sumar”, apunta.

Por su parte, Arturo Jiménez, jefe del Área de Producción y Mercadeo de la CCSS, explica que la institución tiene cerca de 15 años de diseñar e implementar campañas anuales para mitigar el impacto de los accidentes de tránsito.



## Una ayuda

Jiménez explica que la institución ha dirigido esas campañas a diversos sectores de la población. Los niños y los adolescentes han sido el foco de este tipo de mensajes, en virtud de que son las víctimas más importantes.

Sin embargo, advierte que las campañas coadyuvan en las acciones de prevención, pero no son el eje central de las acciones que se deben poner en práctica para reducir el impacto de los percances.

“Se requiere una acción coordinada por parte de los entes encargados de actuar contra la tercera causa de muerte –considera–; con ello se lograría más efectividad para generar mayor conciencia social”.

Esa visión la comparte Roy Wong, epidemiólogo de la CCSS, quien destaca que se trata de una acción que requiere el soporte y la coordinación intersectorial.

Si se logra consolidar este esfuerzo privado y gubernamental, la meta es reducir en un 20% los accidentes de tránsito, que constituyen la primera causa de años de vida potencialmente perdidos.

# Porque quiero verlo dando sus primeros pasos...



*...y con todas las de ley*

YO CONDUZCO RESPONSABLEMENTE no es una campaña más, es un esfuerzo de la empresa privada, con el aval del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, que le recuerda a los ciudadanos las verdaderas razones por las que vale la pena hacer bien las cosas frente al volante.

Los beneficios son mucho mayores a evitar el pago de una multa, y como verás en poco tiempo, muchos pensamos y actuamos de esta forma.

Únete a la campaña, busca y pega tu calcomanía.

Te invita:





## De chofer a “monstruo” ¡Tico al volante!

No hay manual de manejo, educación o cortesía que valgan en una presa: sobreviva y aprenda a mantener el control.

Marianella Cordero/ Para Bienestar. Ilustración: Esteban Barrientos

**C**onducir en este país da miedo. Se lo dice una chofer novata. Solamente vea las caras de quienes van manejando, sus gestos y sus maniobras en la carretera. El tico al volante suele ser osado, violento y descortés. ¿Será posible volver a manejar “como la gente”?

### “Yo tengo el poder”

Parece una frase de súper héroes, pero es lo que pasa por la mente de los conductores, según el motivador Mauricio Corrales. “Es como si el carro les diera poder: cuanto más caro, grande y seguro

sea el vehículo, más confiados manejan. La persona tiende a pensar que puede hacerlo todo, como por ejemplo, brincar-se un alto: si lo hizo una vez, y no pasó nada, lo seguirá haciendo”, señala.

Además, la ira y los disgustos del día se descargan sobre el acelerador. Esto, sumado al ruido, al calor, a la prisa y a otras frustraciones, nos transforma de choferes a monstruos.

“Hay 3 factores para que uno pierda el control: la lucha por el poder (“¡no le voy a dar campo!”), la impaciencia (“... si me espero, llego tarde”) y el asumir riesgos

sin anticipar consecuencias (“puedo brincarme el semáforo... de por sí, no hay nadie”), comenta Verónica Castro, psicóloga clínica.

“El tico tiende a ser re-tador y minimiza sus propias faltas. También tiene dificultades para anticipar consecuencias y planificar de forma saludable”, concluye Castro. Este tipo de chofer, manejando sobre una vía congestionada o en mal estado, se convierte en un legítimo peligro constante al volante.

## ¿Cómo lo enfrente?

No hay manera de saber con cuál tipo de conductores se enfrentará usted hoy, pero prepárese para que no le arruinen el día y no convertirse usted en un malencarado más tras el parabrisas.

¿Tiene un malcriado sonando la bocina? Déle campo. Procure salir de la ruta de quienes van manejando con una actitud violenta o descortés.

No compita. ¿Ha visto que alguien le raya solamente para ir dos puestos más adelante? No haga lo

mismo. Desafiar a otros o “ganarles” el campo no tiene sentido.

Evite el contacto visual en el momento en que lo insultan. Ignore los gestos groseros y evite reaccionar ante ellos.

Reporte de inmediato a las autoridades a quienes puedan estar bajo efectos del alcohol o que manejen de forma temeraria.

También puede incorporar a su rutina estrategias relajantes, como música, un asiento cómodo o temperatura agradable; incluso, una compañía interesante le hará más llevadera la presa.

Si conduce a diario un camión, un taxi o un autobús, haga descansos para estirarse y respirar.

Mauricio Corrales recomienda que, cuando estamos metidos en una presa, miremos al cielo. “Así no se va a sentir atrapado y recordará que el embotellamiento no es el fin del mundo”.

Finalmente: haga memoria de cuántos insultos se ganó por “jugársela”. Cambie su posición y sea cortés. Detrás de usted, van sus hijos y ellos copiarán sus conductas.

## La cortesía es salud

Los choferes impacientes suelen ser afectados por:

- Dolores de espalda.
- Jaqueca.
- Gastritis y acidez.
- Hemorroides.
- Obesidad.
- Problemas de riñones.
- Estrés.
- Ansiedad.
- Depresión.



# No es lo mismo oírlo venir...

Ronald Morales/ Para Bienestar. Fotografía: Archivo Grupo Nación

La etapa más reciente del tema ferroviario en el país involucra la llegada de los trenes Apolo.

Sin embargo, la cultura entorno a este medio de transporte está "en pañales".

**E**l 10 de julio de 2008, en Batán de Limón, un ciclista se convirtió en víctima fatal del tren que circulaba por la zona. En mayo de ese mismo año, un policía de la delegación de Pavas perdió la vida tras colisionar en un vehículo contra el Tren Metropolitano.

Estos son solamente dos ejemplos de cómo los accidentes se han hecho presentes en esta modalidad de transporte, que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) impulsa para comunicar los principales centros urbanos. Pero, ¿son casualidades?

## Cultura ausente

Actualmente, el Tren Metropolitano realiza el recorrido entre Lourdes de Montes de Oca y Pavas. La llegada al país de cuatro vehículos usados en España, que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer) adquirió para que realicen el trayecto entre la capital y Heredia, ampliará el servicio, pero implicará que más personas y más trenes compararán las rutas existentes, además de las mismas malas costumbres.

Los casos citados no son únicos. Más bien, los sucesos que involucran a estas máquinas han sido muy variados, tales como el accidente que protagonizó un toro en Limón y que provocó que el tren se descarrilara, así como el que hizo que un hombre muriera por evitar que un perro fuera embestido por una locomotora.

Incluso, Miguel Carabaguíaz, actual presidente ejecutivo del INCOFER, se vio envuelto en un percance cuando el “motocar” (vehículo adaptado para circular por las vías del tren) que conducía chocó contra un automóvil en Colima de Tibás. Carabaguíaz aseguró en ese momento que “pasamos por ocho pasos viales y los carros se detuvieron al escuchar el pito del ‘motocar’”, en declaraciones dadas a *La Nación*.

## Bajar el volumen

Las locomotoras del Incofer también se vieron obligadas a bajar el volumen del pito utilizado para alertar a los conductores de su paso, tras un fallo de la Sala Constitucional. Así se resolvió un

recurso presentado por una pareja que alegaba que el pito del tren excedía los niveles permitidos y que su hija pequeña se despertaba cada vez que sonaba el pito del tren.

La locomotora pasaba cerca de 10 veces por la casa de los afectados. Y aunque Carabaguíaz argumentó que se trataba de una señal de advertencia, citando estudios en los que se explicaba que la disminución del volumen de este artefacto ocasiona un aumento en los accidentes de tránsito, finalmente, la Sala falló a favor del matrimonio.

**Los trenes Apolo que transitarán entre Heredia y San José pueden viajar hasta a 80 kilómetros por hora, pero harán su recorrido a una velocidad máxima de 24.**

Eso obligó al Incofer a bajar el volumen y a considerar otras acciones, como la señalización luminosa y la colocación de agujas en algunos cruces. Estos mismos elementos son lo que el MOPT exige para que el tren a Heredia pueda iniciar sus viajes, a principios de mayo.

Pero, ¿serán medidas suficientes para mejorar la deficiente cultura vial entorno al tren en Costa Rica? El tiempo lo dirá.

*Fuentes:*

*Expediente # 06-002519-0007-CO*

*de la Sala Constitucional, recurso de amparo contra el INCOFER.*

*Archivo Grupo Nación.*





## ¿Qué hago en caso de atropello?

Hay sucesos desafortunados a los que todos estamos expuestos. La pregunta es: ¿cómo actuar? Le presentamos una guía para enfrentar un atropello, desde los campos legal, de salud y de seguros.

Adrián García/ Para Bienestar. Fotomontaje: Esteban Barrientos

**D**esde 2004, han muerto en promedio 320 personas en Costa Rica por año en eventos relacionados al tránsito vehicular. Las causas y los culpables son muchos, pero unos oportunos consejos pueden salvar una vida, prever situaciones que agraven el momento y garantizar el bienestar de los afectados.

Para cubrir todas las posibilidades, nos enfocamos en tres áreas: las precauciones legales para hacer efec-

tivas las pólizas, las maniobras básicas para atender una emergencia y la información sobre los seguros que existen en el mercado para este tipo de eventualidades.

### Para el conductor

#### • **Invierta en seguros voluntarios.**

La inversión inicial es mínima, con respecto a las ventajas para salir rápidamente de la situación sin tener mayores preocupaciones.

• **Cubra lo posible.** Actualmente, el Instituto Nacional de Seguros (INS) ofrece tres tipos de seguros para estos casos: *Obligatorio de Automóviles*, *Su Vida* y *Voluntario de Automóviles*. Los tres aseguran la vida de las personas, y el tercero agrega protección al vehículo propio y a bienes de terceros.

• **Infórmese.** El INS es la única entidad que ofrece seguros, por ahora. Se espera que con la apertura del sector, ingresen, en el transcurso del año, nuevas compañías que amplíen el negocio.

• **Contemple posibilidades.** En caso de accidente, la cobertura del seguro *Obligatorio de Automóviles* es de €3.000.000, por persona lesionada o fallecida, mientras que en la parte de gastos médicos para casos graves, con previo dictamen de la jefatura médica, es de €6.000.000.

• **Conozca plazos.** Los seguros voluntarios inician sus coberturas una vez que los gastos sobrepasan los montos de los seguros obligatorios. El asegurado tiene cinco días hábiles para presentar el vehículo a cualquiera de las rampas de valoración del INS. De lo contrario, perderá el efecto de su cobertura.

• **¿El deducible?** Es la parte de la pérdida que le corresponde asumir al asegurado, es decir, del monto a indemnizar se le deduce una parte. En el *Seguro Voluntario* existe el deducible fijo y el porcentual. Se aplica el que resulte mayor, y se establece según la cobertura y el monto asegurado.

• **Variaciones.** Los deducibles varían según la póliza. Algunas contemplan una cuota de 0%, mientras otras prevén pagos hasta de 20%.

• **Otras cuentas.** Recuerde que se aplican descuentos o recargos especiales a la prima total, o por coberturas del seguro, a los riesgos que por su naturaleza, uso, vigencia, estructura, características o condiciones especiales, generen dicha diferenciación tarifaria.

## Para el peatón

• **Reporte.** Es necesario dar aviso del accidente al INS y a las autoridades de emergencia. Actualmente, para efectos del reporte, el Instituto tiene a su disposición la línea gratuita 800-800-8000.

• **Solicite.** Después del accidente, debe interponer el reclamo administrativo en el Seguro Obligatorio Automotor (SOA).

• **Cobertura oportuna.** Recuerde presentar una solicitud del asegurado por escrito, dirigida a la sede del INS donde se presente el reclamo, indicando su anuencia para que sea utilizada la cobertura.

• **Datos precisos.** Se debe indicar si desea llegar a una conciliación en sede judicial o bien si pretende consumir arreglo extrajudicial de pago. El escrito debe contener las calidades del asegurado, los datos de la persona lesionada, los números de las placas de los vehículos involucrados, la fecha del accidente y el número del expediente judicial. Además, se debe indicar el lugar o medio para recibir las notificaciones.

## Seguro obligatorio

- Cubre lesión y muerte para víctimas de un accidente de tránsito.

- Ofrece asistencia médica quirúrgica, hospitalaria, farmacéutica y de rehabilitación, además de prestaciones por incapacidad temporal, permanente o muerte.

- Incluye pagos de traslado, hospedaje y alimentación cuando el lesionado deba movilizarse para recibir atención, así como costos por funeral y traslado del cuerpo.

- Brinda \$3.000.000 por persona lesionada o fallecida y en casos graves, previo dictamen de la Jefatura Médica, es de \$6.000.000.

La información de los seguros del INS está disponible en [www.ins-cr.com](http://www.ins-cr.com). También puede comunicarse con TELEINS, a la línea gratuita 800-835-3467.

- **No puede olvidar.** La copia completa certificada del expediente judicial (sumaria), la certificación de ingresos del lesionado, correspondiente a los seis meses anteriores a la fecha del accidente, expedida por la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) y además la copia certificada de la declaración jurada del impuesto sobre la renta.

### Para ambos

- **Serenidad.** Cuando alguien atropella o es atropellado, es indispensable mantener la calma. Inmediatamente, llame al 911 para ser asistido por la Cruz Roja.

- **Seguridad.** Es necesario establecer una zona de seguridad alrededor de la víctima, con reflectores y conos de emergencias, creando un perímetro que proteja de otros vehículos.

- **No mover a las víctimas.** Los cuerpos de emergencias aseguran que está terminantemente prohibido

mover al herido, a menos de que su vida corra peligro. De lo contrario, es contraproducente trasladarlo.

- **Seguimiento.** Obedezca las indicaciones del operador de emergencias para suplir ayuda al herido, según las circunstancias presentes.

- **Prepárese.** Los expertos estiman que es necesario tomar cursos de primeros auxilios. La Cruz Roja los brinda.

- **Sea fiel a los procedimientos.** Los protocolos de cada una de las pólizas tienen un orden que se debe acatar. De lo contrario, no podrá hacerlas efectivas y perderá su inversión.

- **Revise.** Es necesario leer la letra pequeña de los contratos de los seguros, por más tedioso que sea. Así protegerá su inversión, conocerá el procedimiento y sabrá cómo actuar.

Fuentes:  
Cruz Roja Costarricense.  
Instituto Nacional de Seguros.  
BLP Abogados.

# Luego del accidente viene el laberinto

Yazmín Montoya/ Bienestar

Era un jueves a las 10 de la noche. En una esqui-na de Moravia, haciendo un alto, mi marido sacó mucho el carro, pues dos autos es-tacionados le tapaban la visibilidad. En un segundo, el pick-up que venía por su vía (a toda velocidad) nos golpeó.

El otro carro voló por los aires, cayó llantas arri-ba, se volteó y terminó de dar vueltas al chocar con un portón y el muro de otra casa. A nosotros solamente nos rompió el bumper y los focos. Dios y el cinturón de seguridad son grandes: na-die salió herido.

Hubo conmoción en la calle. Carros pitando, gen-te que se acercaba a ver como estábamos, reclamos y amenazas... Pero el ver-dadero vía crucis seguirá unos meses más.

Llamamos al 911 y al INS. Al final de la noche, regresamos a casa con la cabeza repleta de dudas.

En adelante, el proceso fue peor. Pensar en el ac-

cidente era doloroso, pero, además, había que buscar un abogado, ¿a quién?, buscar un taller, ¿cuál?, hacer las vueltas del INS, ¿cuáles?

En esta situación, cada uno tiene que descubrir si es primero el huevo o la gallina y dejarse llevar por el instinto porque cada persona y cada institución recomienda algo distinto, y si uno quiere hacer las cosas bien, nadie le va a explicar cómo hacerlo.

Para nosotros al final, la meta era terminar con la historia, con la pesadilla.

Para el futuro, bien valdría la pena un buen manual de los pasos que se deben seguir, tanto en los juzgados como en el INS. Un manual de esos que no se desactualizan, de esos que no son sola-mente para una sucursal X. Un manual para que la etapa post accidente se pueda superar solida-riamente y con el respeto debido.

## Seguros voluntarios

- Para terceros, existe la cobertura "A", "Res-ponsabilidad Civil Ex-tracontractual Subjetiva por Lesión y/o Muerte de Personas" (muer-te, gastos médicos, incapacidades y daño moral).
- Para el asegu-ra-do y sus familiares hasta tercer grado de consanguinidad o afinidad, además del conductor del vehículo, al momento del evento están las coberturas "B" y "P", "Gastos Médicos Familiares".
- El Seguro Volun-tario es efectivo una vez que el asegurado ha sido condenado por responsabilidad civil extracontractual y subjetiva mediante. El monto depende de la suma asegurada por persona y por accidente al suscribir la póliza.



# ¿A la Caja o al INS?

Actualmente, los servicios de la CCSS y del Instituto se complementan, a la espera de un sistema que integre a las aseguradoras privadas que llegarán con la apertura.

*Roberto Sancho/ Caja Costarricense de Seguro Social. Fotografía: Jorge Navarro.  
Fotomontaje: Esteban Barrientos*





**E**n 2005, la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) y el Instituto Nacional de Seguros (INS) suscribieron un convenio para regular los procedimientos relacionados con la facturación, el trámite y el cobro de los servicios médicos brindados a pacientes de accidentes en vías públicas y terrestres y a los cubiertos por pólizas de riesgo de trabajo. Este acuerdo, que puede prorrogarse cada año por un máximo de un lustro, vencerá en 2011.

El arreglo establece que la CCSS brindará los servicios médicos asistenciales de hospitalización, emergencias y consulta externa que requieran los pacientes cubiertos por los regímenes de *Riesgos del Trabajo* y del seguro *Obligatorio de Vehículos Automotores Terrestres*, hasta su estabilización o egreso.

Cuando un paciente acogido en cualquiera de los hospitales de la Caja deba ser trasladado a las instalaciones del INS, los funcionarios de ambas instituciones se pondrán de acuerdo para el desplazamiento y la estancia.

## ¿Y después?

Pero, ¿qué pasa cuando el monto de cobertura del seguro *Obligatorio de Automóviles* de un paciente se agota? En estos casos, la cláusula sexta del convenio establece que el INS coordinará su traslado a un centro médico de la CCSS para la continuidad de las prestaciones médicas que éste requiera.

En los casos en que, por circunstancias excepcionales, debidamente justificadas mediante certificación del director





del centro médico de la CCSS, ésta estuviese imposibilitada para recibir al paciente, el INS continuará otorgando las prestaciones que el paciente requiera. La Caja será responsable del costo de la atención y de la estadía.

Si la CCSS requiere practicarle al paciente exámenes especiales (como arteriografías, tomografías, pruebas de medicina nuclear, ultrasonidos, electromiografías o electroencefalografías, entre otros) el INS reembolsará los gastos a la Caja. Las pruebas deben ser aplicadas para el diagnóstico pertinente y para el mejor pronóstico que el accidentado requiera.

También, el INS cubrirá el costo de audífonos, marcapasos cardiovasculares, prótesis, aparatos ortopédicos, alquileres o suministro permanente de sillas de ruedas y, en general, cualquier otro

instrumento u objeto no contemplado en la lista anterior, que sea similar y que no sea parte componente de la fijación de costos, de acuerdo con las tarifas vigentes en el último modelo establecido por el Departamento de Contabilidad de la CCSS.

## Apertura

A partir de enero de 2011, se romperá el monopolio de los seguros por riesgo de trabajo y obligatorio de vehículos, lo que permitirá a otras compañías ofrecer estos servicios. La competencia trajo como efecto inmediato que la Caja iniciara un plan para relacionarse con las nuevas aseguradoras.

En noviembre de 2008, se conformó una comisión encabezada por Juan Carlos Brenes, asesor jurídico de la Gerencia Administrativa, y por Aristides Guerrero, director de Servicios Institucionales. El equipo valora, en una primera etapa,



**El arreglo entre la CCSS y el INS establece que la Caja brindará los servicios médicos que requieran los pacientes cubiertos por los regímenes de Riesgos del Trabajo y del seguro Obligatorio de Vehículos Automotores Terrestres, hasta su estabilización o egreso.**

los aspectos que la institución tiene que tomar en cuenta al momento de la apertura.

Brenes indica que, actualmente, buscan resolver situaciones claves como lo que pasaría con una persona amparada por una compañía aseguradora privada que sea remitida a los servicios de la Caja por un accidente de tránsito o por riesgos del trabajo.

Explica que debe determinarse cómo se cobrará la atención que se pudiera brindar, ya que no es lo mismo el escenario con una institución pública que con empresas privadas a las que se les tramita una facturación.

Según el funcionario, es necesario contemplar la posibilidad de revisar el convenio actual con el INS, y si debe crearse un marco distinto para la relación con las aseguradoras privadas, en el que el cobro sea un aspecto relevante.

En las próximas semanas, asegura, tendrán la propuesta que pretende sentar las bases de una relación sana y eficiente con las organizaciones que deseen entrar al negocio de los seguros, tomando en cuenta el rol imprescindible que juega la Caja en la prestación de los servicios de salud.



# Incapacidades por accidentes golpean con fuerza al país

Los ceses temporales o permanentes generan un impacto en la seguridad social, en la productividad y en la economía del país. Además, crean problemas a largo plazo en las finanzas personales.

Diego Coto/ Caja Costarricense de Seguro Social. Fotografía: Eunice Báez y Jupiter Images

**E**l consumo de licor sobre el límite permitido, el exceso de velocidad y la imprudencia de los peatones al transitar por las vías son las causas más comunes por las que 1,2 millones de personas mueren al año en las carreteras del mundo. Por cada fallecido, entre 20 a 50 personas quedan con alguna lesión.

Eduardo Flores, jefe del Área de Regulación del Seguro de Salud de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), precisa que los accidentes son una

guerra constante, que tienen un impacto económico y social muy violento. A su juicio, en el país faltan estudios sobre el tema de los lesionados en las carreteras.

## Caro problema

Para Flores, la persona que se incapacita por este motivo no sufre solamente las secuelas físicas, y en muchos casos psicológicas, producidas por el percance, sino que, además, su estabilidad laboral está amenazada, según la gravedad de

las lesiones y el tiempo que dure fuera del trabajo.

Para muchas empresas es perjudicial mantener a un empleado inhabilitado mucho tiempo o trasladarlo de funciones si las secuelas son permanentes.

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Seguros (INS), en 2008, 21.972 personas quedaron con daños graves y leves, derivados de accidentes de tránsito, 3.000 más que en 2007.

Diariamente, la CCSS tramita 1.500 incapacidades en este apartado, cifra que llega a 12.000 días de pérdida de fuerza laboral, que equivalen a 32 años. Esto afecta fuertemente la productividad del país.

Para el funcionario, el incremento de los accidentes de tránsito es preocupante, pues cerca del 50% se puede evitar y ya están sobrepasando a las enfermedades comunes en lesiones y en muertes.

## Sin dimensiones

Aristides Guerrero, director de la Dirección de Servicios Institucionales de la CCSS, asegura que la población en general aún no precisa la magnitud del efecto que adquieren los accidentes de tránsito cuando se tiene que expedir una incapacidad.

Flores agrega que el modelo de incapacidades lo único que minimiza a corto plazo es el descalabro económico de una familia, en caso de que uno de los proveedores del hogar esté inhabilitado. Pero, para la productividad del país, el golpe es aún mayor, ya que se pierde un trabajador durante un tiempo

**De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Seguros (INS), en 2008, 21.972 personas quedaron con daños graves y leves, derivados de accidentes de tránsito, 3.000 más que el año anterior.**

indeterminado que, dependiendo de las funciones que realiza o del lugar en el que trabaja, su reposición no indica los mismos resultados.

La incapacidad es un subsidio al que no se le realiza ninguna rebaja, por lo que el trabajador mientras no esté trabajando, no cotiza al Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM), no acumula vacaciones, ni salario escolar, ni aguinaldo.

Guerrero considera que este tema es un efecto de espejismo, puesto que el trabajador incapacitado no tiene la noción de que está perdiendo derechos hasta que no se reintegre a laborar.

## CCSS enfrenta las incapacidades

La resolución N° 355-08 de la Procuraduría General de la República de octubre de 2008, resolvió que la CCSS debe pagarle a la persona incapacitada por un accidente de tránsito el 60% del salario y el INS el 40% restante, por lo que a la persona se le devenga el salario completo.

Guerrero indica que la institución inició un proceso administrativo para tener liquidez y pagar estas incapacidades. Dicho procedimiento empezó por obtener



**La incapacidad es un subsidio al que no se le realiza ninguna rebaja, por lo que el trabajador mientras no esté trabajando, no cotiza al Régimen de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM), no acumula vacaciones, ni salario escolar, ni aguinaldo.**

**De mayo de 2007 a octubre de 2008, la CCSS tramitó alrededor de 20.000 incapacidades por accidentes en carretera, de las cuales las motocicletas están involucradas en la mayoría.**

dinero de los fondos de contingencia, así como por reducir un porcentaje de los caudales de los centros médicos destinados a incapacidades por el seguro de salud, para cumplir con el mandato judicial.

La CCSS debió abrir dos ventanillas únicas y destinar dos funcionarios solamente para que los interesados hagan este trámite en sus Oficinas Centrales. Asimismo, tuvo que girar instrucciones a todas las sucursales del país para hacer efectivo el

pago correspondiente a la población de referencia de cada zona.

De acuerdo con datos institucionales, la CCSS invierte cerca de €165.000.000 por las 1.500 incapacidades diarias que tramita por accidentes de tránsito. De mayo de 2007 a octubre de 2008, la institución tramitó alrededor de 20.000 incapacidades por accidentes en carretera, de las cuales las motocicletas están involucradas en la mayoría. Entre octubre y el 31 de



diciembre de 2008, la CCSS pagó cerca de ₡213.000.000 en incapacidades por este aspecto.

Guerrero recuerda que la seguridad social está más que amenazada, porque la institución debe pagar el subsidio al usuario incapacitado, pero ésta no recibe ninguna cuota durante toda la inhabilitación.

De acuerdo con datos y proyecciones institucionales, la CCSS dejará de percibir cerca de ₡230.000.000 de salarios al mes, que equivalen a ₡885.000.000 en cuotas al año.

La institución ha tenido que realizar un plan de contingencia, mientras se organiza internamente para cumplir la orden, ya que el apartado de inca-

pacidades por accidente de tránsito no existía, sino que se contemplaba dentro del de enfermedad y maternidad.

Actualmente, no hay un sistema de información sobre estos trámites, por lo que la institución pretende trabajar en conjunto con el INS para la creación de un *webservice*, en el que la CCSS maneje los datos necesarios para mejorar el servicio a los usuarios que lo requieran.

Los especialistas sostienen que es necesario pedir a los conductores que extremen medidas de precaución y de seguridad, porque las incapacidades no solamente representan dolor para el afectado y su familia, sino también un problema para todos los costarricenses.



# Busque calidad, comodidad y tranquilidad

Las sillas de seguridad y los *boosters*, que podrían asegurar la vida de sus hijos, le ofrecen desde protección básica hasta detalles de “lujo”.

Yessenia Soto/ Para Bienestar. Fotografía: Jorge Navarro

**F**altan pocos meses para que entre a regir la reforma a la Ley de Tránsito que exige que todo niño que viaje en auto debe estar asegurado con el cinturón en una silla especial o cojín elevador (*booster*).

El mercado se está abriendo una amplia variedad de dispositivos de seguridad, cuyas características varían en estilo, tamaño, cantidad de “extras” de protección. ¿Cuál opción prefiere?



## Infanti Smooth Ride.

Silla para carro y portabebé, máximo 10 kilogramos y 74 centímetros de estatura. Manija de cuatro posiciones, tela desmontable y lavable, capota y arnés de seguridad de tres puntos. Homologada por las normas de calidad y seguridad de la Unión Europea. ¢80.045. (BebeMundo).

## Silla para carro y portabebé Graco.

Recién nacidos y hasta 22 libras o 73 centímetros de estatura. Con reposador de cabeza, manija, base para el carro, cinturón de dos y tres puntos, arnés de cinco puntos y recubrimiento EPS (espuma que absorbe el impacto). ¢122.805. (BebeMundo).



### **Silla Graco Convertible.**

Ideal para transición. Orientación hacia atrás hasta las 20 libras y hacia el frente de 30 a 40 libras. Espuma EPS que absorbe el impacto, arnés de cinco puntos y portavasos. ₡130.000. (BebeMundo).



### **Infanti Remi Top.**

Silla convertible para carro. Cinco posiciones, súper acolchada, arnés de cinco puntos, telas removibles y lavables, muy amplia, con reductor para recién nacido. Homologada por las normas de calidad y seguridad de la Unión Europea. ₡67.170. (BebeMundo).



### **Britax Decathlon.**

Con almohadas removibles para cabeza y cuerpo. Protección lateral contra impactos. Cinturón de tres puntos que se ajusta al crecimiento del niño. Arnés de cinco puntos. Tecnología Versa-Tether® para manejo de la energía de impacto. Reclinación en posiciones frontal y trasera. ₡208.000. (BebeMundo).



### **The Britax Regent®.**

Posición frontal. Protección lateral contra impactos. Arnés de cinco puntos y botón para asegurar los pasadores con mayor facilidad y seguridad. Tecnología Versa-Tether® y espuma protectora para manejo de la energía. Cinco arneses para altura, con hebillas en dos posiciones para las fajas. ₡175.000. (BebeMundo).





### **Booster Infantil.**

Para niños de 3 a 9 años (15–45 kilogramos). Altura ajustable y superplegable. Con protección lateral de cabeza, apoya brazos retráctiles a ambos lados y portavasos. \$55.810. (BebeMundo)

### **The Britax Roundabout®.**

Sillas compactas, convertibles y reclinables (5 a 22 libras). Protección lateral de impacto. Tamaño compacto ideal para vehículos con espacio limitado. Arnés de cinco puntos en tres alturas. Botón para asegurar los pasadores con mayor facilidad y seguridad. Tecnología Versa-Tether® y espuma protectora para manejo de la energía. De \$162.000 a \$199.000. (BebeMundo).



### **Silla convertible Graco PEDIC.**

Desde recién nacido a 100 libras. Espuma EPS que absorbe el impacto más espuma de goma de lujo. Soporte para cabeza. Cinturón de tres puntos. Tres orientaciones. Arnés con cinturón de protección extra. \$112.990. (Universal).



### **Alpha Omega Elite de Cosco.**

Silla convertible para carro. Uso extendido, 5 hasta 100 libras (orientaciones trasera, frontal o como *booster*).

Arnés de cinco puntos. Cuatro posiciones de reposacabezas y tres de inclinación. Descansa brazos, portavasos y almohadilla removibles con cinturones acolchados. ₡112.990. (Universal)



### **Silla convertible Graco 3 en 1.**

Recién nacido hasta 100 libras. Orientaciones trasera, intermedia y delantera. Arnés de tres puntos. Soporte adaptable al crecimiento del niño. ₡95.400. (Universal)

### **Silla convertible Graco 3 en 1.**

Recién nacido hasta 100 libras. Orientaciones trasera, intermedia y delantera. Arnés de tres puntos. Soporte adaptable al crecimiento del niño. Tiene soportacabezas y portavasos. ₡99.490. (Universal).





### Silla convertible Safety 1st. 5 a 18 kilogramos.

Tres posiciones de uso y tres reclinaciones ajustables. Soporte para cabeza, tecnología de protección lateral en caso de impacto, arnés de cinco puntos ajustable al crecimiento del niño. Portavasos removible. Cumple con los estándares de calidad estadounidenses Federal and ASTM Safety. €154.990. (Universal).

### Cojín elevador (booster) Ensueño.

Espuma 100% poliuretano, extrafirme e indeformable. Tela fresca y antideslizante. Tres alturas distintas para cada etapa de crecimiento: 90 a 110 centímetros, 110 a 130 centímetros y 130 a 145 centímetros. €17.990. (Universal).



## 9 consejos para una buena compra

1. La silla se compra según la estatura y el peso, y se ajusta conforme el niño crece.

2. No arriesgue calidad por precio. Busque marcas con garantía y sellos de respaldo.

3. No compre sillas usadas ni viejas, ni que hayan sufrido choques o impactos.

5. Fijese en la fecha de caducidad. Tienen una vida promedio de 6 a 8 años.

6. Verifique que sea compatible con su modelo de carro.

8. Prefiera dispositivos fáciles de manipular.

9. Busque materiales resistentes, lavables y cómodos.

Fuente:

Fabiola Chacón,  
Unidad de Trauma del  
Hospital de Niños.

Sillas y accesorios:

Plaza Cemaco, Zapote. Tel.: 2280-0609. [www.cemaco.co.cr/bbmundo](http://www.cemaco.co.cr/bbmundo)

Universal, Multiplaza del Este. Tel.: 2234-8070. [www.universalcr.com](http://www.universalcr.com).

Fuentes:

Harold Quesada, supervisor de BebeMundo. Plaza Cemaco, Zapote.

Andrés Acuña, departamento de juguetes, Universal, Multiplaza del Este.