



ROAD SAFETY is no accident **LA SEGURIDAD VIAL no es accidental**

World Health Day - April 7, 2004

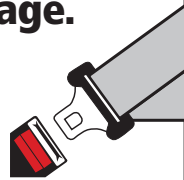
Día Mundial de la Salud - 7 de abril de 2004

Unsafe Roads A Hidden Epidemic

Nearly 130,000 people die annually on the highways and byways of the Americas. More than 44,500 of them in the United States, where traffic crashes are the leading cause of death for Hispanics under 34 years of age.

According to Pan American Health Organization (PAHO) health statistics for the Americas for 2002, a total of 128,908 persons were killed in or died as result of road and traffic crashes in the Western Hemisphere in that year. Of those, more than 76 percent—98,213—died on the roads of the United States, Brazil, Mexico and Colombia. These are the nations with the largest populations in the Western Hemisphere.

In the United States, motor vehicle crashes are the leading cause of death for Hispanics between the ages of 1 and 34, and the third leading cause of death for all ages surpassed only by heart dis-



Carreteras Peligrosas Una Epidemia Oculta

Alrededor de 130.000 personas mueren anualmente en las autopistas y carreteras de las Américas. Más de 44.500 muertes ocurren en los Estados Unidos, en donde los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte de personas de habla hispana menores de 34 años.

Según estadísticas sobre la salud en las Américas, preparadas por la Organización Panamericana de la Salud (OPS), en 2002 se registraron 128.908 muertes en accidentes de tránsito o a consecuencia de ellos. Más del 76% de estas muertes —es decir, 98.213 casos— ocurrieron en las carreteras de los Estados Unidos, Brasil, México y Colombia, los países más poblados del continente.

En los Estados Unidos, según datos de su Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), adscrito al Departamento de Transporte, los choques de vehículos son la

ease and cancer, according to the U.S. Transportation Department's National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA).

Around the world, an estimated 20 million men, women and children are severely injured or killed every year as we move into the 21st century. Not in wars or epidemics or natural disasters, but because of traffic crashes and lack of road safety.

More than 3,000 people are killed each day on the world's roads—yearly fatalities are estimated at 1.3 million—in what the World Health Organization calls a "hidden epidemic" that is only just beginning and that costs the world a whopping \$518 billion.

All of this has prompted the World Health Organization to choose "Road Safety"—and the slogan "Road Safety Is No Accident"—as the theme for World Health Day 2004. WHO's World Health Day is celebrated annually on April 7.

Traffic-related deaths in the Americas

The rate of traffic-related deaths in the America has grown by a relatively small percentage since the mid-1990s.

Thus, PAHO's figures show a total of 123,391 in 2001, 128,843 in 2002, 123,366 in 1999, an annual average of 126,715 between 1994 and 1997, and an annual average of 111,466 between 1985 and 1995.

Current health statistics published by the PAHO on all traffic related accidents in the Americas rank the United States, Brazil, Mexico, Colombia and Venezuela as the five top nations in the number of traffic-related deaths. It is as following for these countries in 2002 (rate per 100,000 inhabitants in parenthesis):

- United States – 44,519 (15.4)
- Brazil – 30,859 (17.7)
- Mexico – 14,563 (14.3)
- Colombia – 8,272 (19)
- Venezuela – 5,191 (20.7)

However, on a proportional basis the nation in the Americas with the highest rate of traffic-related deaths is Belize – 30.1 per 100,000 inhabitants. It is followed by Guadeloupe (26), El Salvador (25.2), Guatemala (22.6) and Guyana (21.6).

What World Health Day Means and What You Can Do

On the April 7 World Health Day in 2004, WHO hopes that around the world hundreds of organizations will host events to help raise awareness about road traffic injuries, their serious consequences and huge costs to society. Those who wish to participate may visit WHO's World Health Day 2004 at <http://www.who.int/world-health-day/2004/en>

The public health community, led by WHO, considers road traffic injuries to be a major but neglected public problem requiring concerted multi-sectoral prevention efforts.

The objectives for the 2004 World Health Day on road safety are:

- Raises awareness about the health impact, social and economic costs of road traffic injuries.
- Highlight the particular vulnerabilities of certain groups of road users.
- Issue a call for action to increase efforts to prevent road traffic injuries.

WHO suggests that activities by groups or organizations wishing to mark World Health Day 2004 could include:

- Discussion on WHO and other reports on road traffic injury prevention and how to implement their recommendations
- Conferences, seminars or round-table debates on road safety and how it affects national and local settings
- Start a new road safety strategy
- Release a national postage stamp on road safety
- Signing ceremony for petition calling for greater attention to and action on preventing road traffic injuries
- Open days in hospital emergency rooms
- Charity sports events for road safety
- Radio and/or television talk shows
- Open letters in the print press
- Street demonstrations and fairs
- Walks, marathons or similar events
- Art or photo exhibits
- Ceremonies in places of worship

WHO also suggests that as it relates to persons suffering from road traffic injuries, groups or organizations wishing to mark World Health Day 2004 might consider the following:

- Hosting a day of remembrance to such persons
- Launch of an Internet-based memorial
- Photo exhibit of road memorials
- One minute of silence in honor of those who suffer from road traffic injuries
- Candle light vigil
- National memorial to those who suffer from road traffic injuries

principal causa de muerte de personas de habla hispana entre 1 y 34 años de edad, y constituyen la tercera causa de muerte en todas las edades, mientras que las cardiopatías y el cáncer son la primera y segunda causa de defunción, respectivamente.

Se calcula que cada año que transcurre del siglo XXI, en todo el mundo 20 millones de hombres, mujeres y niños sufren lesiones graves o mueren. Esto no se debe a las guerras, las epidemias o los desastres naturales, sino a accidentes de tránsito y a la falta de seguridad vial.

Más de 3.000 personas mueren cada día en las carreteras del mundo—y se calcula que el número llega a 1,3 millones anuales—debido a lo que la Organización Mundial de la Salud llama una "epidemia oculta", que apenas está comenzando y que le cuesta al mundo la descomunal suma de \$518 mil millones.

Todas estas razones han impulsado a la Organización Mundial de la Salud (OMS) a escoger la "Seguridad Vial" y el eslogan "La seguridad vial no es accidental" como tema para el Día Mundial de la Salud 2004. El Día Mundial de la Salud, auspiciado por la OMS, se celebra todos los años el 7 de abril.

Muertes relacionadas con el tráfico en las Américas

La tasa de mortalidad relacionada con accidentes de tránsito en las Américas ha aumentado en un porcentaje relativamente pequeño desde mediados del decenio de los noventa.

Los cálculos de la OPS muestran 123.391 muertes en 2001, 128.843 en 2002, 123.366 en 1999, un promedio anual de 126.715 entre 1994 y 1997 y 111.466 de promedio anual de 1985 hasta 1995.

Las estadísticas de salud actuales publicadas por la OPS sobre todo los accidentes de tránsito en las Américas ubican a los Estados Unidos, Brasil, México, Colombia y Venezuela como los cinco primeros países en cuanto al número de muertes relacionadas con choques. A continuación se indican para estos países las estadísticas del año 2002 (la tasa por 100.000 habitantes figura entre paréntesis):

- Estados Unidos – 44,519 (15.4)
- Brasil – 30,859 (17.7)
- México – 14,563 (14.3)
- Colombia – 8,272 (19)
- Venezuela – 5,191 (20.7)

Sin embargo, proporcionalmente a su población, el país de las Américas con la mayor tasa de muertes por lesiones en las calles y carreteras es Belice ya que registra una tasa de 30,1 por 100.000 habitantes. Guadalupe ocupa el segundo lugar (26), El Salvador (25,2), Guatemala (22,6) y Guyana (21,6).

Seguridad vial y utilización de cinturones de seguridad en los Estados Unidos de América

También en los Estados Unidos, un estudio de NHTSA encontró que los hispanoparlantes utilizan el cinturón con menos frecuencia que otros grupos de población. El estudio de la NHTSA determinó también que "aunque los adolescentes de habla hispana recorren la mitad de las millas que sus contrapartes de otras nacionalidades, tienen casi el doble de probabilidades de morir en un accidente automovilístico". La sociedad con más vehículos en el mundo es la estadounidense y según la NHTSA, en 2002 la policía de los Estados Unidos notificó alrededor de 6,3 millones de choques en los que murieron más de 40.000 personas y hubo más de 2,9 millones de lesionados. Ese organismo del Departamento de Transporte de los Estados Unidos también publicó los siguientes datos relacionados con la seguridad vial en los Estados Unidos durante el 2002.

- En promedio, murieron 117 personas por día en choques, una cada 12 minutos.
- Los accidentes automovilísticos son la principal causa de muerte entre los 2 y los 33 años de edad.
- Los ocupantes de los vehículos representaron 87% de las muertes por accidentes de tránsito. El restante 13% fueron peatones, ciclistas y otros ocupantes de un vehículo.
- Más de 17.000 personas murieron en choques relacionados con el alcohol, lo cual representa una muerte cada 30 minutos.
- Aproximadamente 258.000 personas se lesionaron en la calle y la vía pública. Según la policía, estaban relacionados con el consumo de alcohol, un promedio de una persona herida aproximadamente cada dos minutos.
- En los Estados Unidos, los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte de hispanoparlantes entre los 1 y los 34 años de edad.

Los accidentes de tránsito relacionados con el consumo de alcohol representan cerca de la mitad de todas las muertes de hispanoparlantes en choques.

OMS: la "epidemia oculta" de las lesiones causadas por choques

La OMS, en su Informe sobre La Salud en el Mundo 2003 publicado en la segunda quincena de diciembre, dice que "aunque más de 3.000 personas mueren cada día, aún no se ha logrado reconocer cabalmente la

Road safety and seat belt use in the USA

Also in the United States, the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) found that Hispanics are less likely to wear a seat belt. In addition, a NHTSA study said, "although Hispanic male teenagers travel fewer miles than their white counterparts, they are nearly twice as likely to die in a motor vehicle crash." In total in the United States, the world's most motorized society, police in 2002 reported an estimated 6.3 million traffic crashes, in which more than 40,000 people were killed and more than 2.9 million people were injured, according to NHTSA. The U.S. Transportation Department agency has also published the following U.S. traffic safety facts for 2002:

- An average of 117 persons died each day in motor vehicle crashes—one every 12 minutes.
- Motor vehicle crashes are the leading cause of death for every age from 2 through 33 years old.
- Vehicle occupants accounted for 87 percent of traffic fatalities. The remaining 13 percent were pedestrians, pedal cyclists and other non-occupants.
- More than 17,000 people were killed in alcohol-related crashes—representing one death every 30 minutes.
- An estimated 258,000 people were injured in crashes in which police reported that alcohol was present—an average of one person injured approximately every two minutes.
- Traffic crashes are the leading cause of death for Hispanics between the ages of 1 and 34 years in the United States.

Alcohol-related crashes account for about half of all Hispanic traffic-related fatalities.

WHO: The "hidden epidemic" of road traffic injuries

The World Health Organization, in its World Health Report 2003 released in the second half of December, said that "although more than 3,000 people are killed each day, full recognition of the scale of the problem is obscured because road crashes usually cause only a few deaths at a time and generate little press coverage, contributing to the hidden nature of the epidemic of road traffic injuries."

Indeed, the WHO calls road traffic hazards a "hidden epidemic" and one of three neglected global epidemics—the other two being cardiovascular diseases and the globalization of tobacco-related illnesses.

"The 'hidden epidemic' of road traffic casualties and traffic-related environmental hazards can be reduced if developing countries adapt successful road safety and other improvements from elsewhere to meet their own needs," said the report by WHO, of which PAHO is its regional office for the Americas.

The epidemic of road traffic injuries in developing countries is still in its early stages, the WHO report said. "But it threatens to grow exponentially unless there is swift action to counter it."

Annual global toll of unsafe roads: 20 million killed or injured

More than 20 million people are severely injured or killed on the world's roads each year. The burden falls most heavily on developing countries, where it will grow heavier still because of the rapid increase in the number of vehicles," the WHO report added, noting that the estimated yearly economic cost to the developing countries of roads crashes is about \$65 billion.

While traffic-related fatalities are declining in high-income developed countries, they are rapidly accelerating in developing countries, especially in Asia, WHO said.

"The problem is so severe that, by 2020, road crash injuries are likely to represent the third leading cause worldwide of disability-adjusted life years lost. By then, road traffic deaths are expected to increase by 92 percent in China and 147 percent in India, with an average increase of 80 percent in many other developing countries," the WHO report said.

WHO/PAHO estimates that 25 percent of worldwide deaths are the result of road traffic injuries. The leading causes of traffic and traffic-related deaths include:

- Drunk driving
- Speeding
- Improper or lack of use of safety or seat belts.

However, WHO/PAHO feels that so far many political leaders are not fully aware of the magnitude and severity of road traffic injuries. "Long-term awareness and advocacy campaigns are required to generate immediate and sustained action to promote global and national road safety," said the WHO report.

¿Qué significa el Día Mundial de la Salud y qué puede hacer usted?

El 7 de abril de 2004 se celebrará el Día Mundial de la Salud, y la OMS espera que en todo el mundo cientos de organizaciones patrocinen los eventos para ayudar a la sensibilización acerca de las lesiones causadas por los accidentes de tráfico, sus consecuencias graves y los enormes costos que representan para la sociedad. Quienes deseen participar pueden visitar el sitio web de la OMS, Día Mundial de la Salud 2004 en: <http://www.who.int/world-health-day/2004/en>

La comunidad de salud pública, encabezada por la OMS, considera que las lesiones causadas por los accidentes de tráfico son un problema grave que ha sido descuidado y para su prevención se requieren esfuerzos concertados de diversos sectores.

Los objetivos sobre seguridad vial durante el Día Mundial de la Salud de 2004 son:

- Suscitar la toma de conciencia acerca de los efectos sobre la salud, los costos sociales y económicos de las lesiones causadas por los accidentes de tráfico.
- Destacar las vulnerabilidades particulares de ciertos grupos de usuarios de las carreteras.
- Hacer un llamado para que se tomen medidas destinadas a intensificar las iniciativas de prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito.

La OMS sugiere lo siguiente a los grupos y organizaciones que quieran realizar actividades con el fin de celebrar el Día Mundial de la Salud 2004:

- Debates de los informes de la OMS y otros acerca de la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito y cómo llevar a la práctica sus recomendaciones.
- Conferencias, seminarios o debates de mesa redonda sobre la seguridad vial y cómo afecta los entornos nacionales y locales
- Iniciar la aplicación de una nueva estrategia de seguridad vial
- Emitir un sello postal nacional con el tema de la seguridad vial
- Organizar una ceremonia para la firma de una petición que haga un llamamiento a la sensibilización y a las medidas de prevención de las lesiones causadas por accidentes de tránsito
- Jornadas puertas abiertas en las salas de urgencia de los hospitales
- Competencias deportivas con fines benéficos para la promoción de la seguridad vial
- Programas de radio y entrevistas en la televisión
- Cartas abiertas en la prensa escrita
- Demostraciones y ferias al aire libre
- Caminatas, maratones o eventos similares
- Exposiciones de arte o de fotografía
- Ceremonias en lugares de culto

La OMS también sugiere que debido al sufrimiento que ocasionan a las personas las lesiones causadas por accidentes de tránsito, los grupos o las organizaciones que deseen celebrar el Día Mundial de la Salud 2004 quizás puedan considerar lo siguiente:

- Organizar un día en memoria de estas personas
- Establecer un sitio en Internet para el recuerdo
- Exposición de fotografías de los monumentos de las carreteras dedicados a la memoria de las víctimas
- Un minuto de silencio en honor a los que sufren por las lesiones causadas por los accidentes de tráfico
- Vigilia a la luz de las velas
- Monumento nacional dedicado a los que sufren por las lesiones causadas en accidentes de tránsito

magnitud del problema ya que los choques suelen causar pocas muertes a la vez y los medios de comunicación les dan poca cobertura, lo que contribuye a la naturaleza oculta de la epidemia de lesiones ocasionadas por el tráfico vial. En efecto, la OMS designa a los peligros del tráfico vial como una "epidemia oculta" y una de las tres epidemias mundiales que se han descuidado, las otras dos son las enfermedades cardiovasculares y la globalización de las enfermedades relacionadas con el tabaquismo.

"La epidemia oculta de las muertes del tráfico vial y los peligros ambientales relacionados con el tráfico pueden reducirse si los países en desarrollo adaptan con éxito la seguridad vial y otras mejoras implantadas en otros países, para satisfacer sus propias necesidades", señala el informe de la OMS, cuya oficina regional para las Américas es la OPS. Según el informe de la OMS, la epidemia de lesiones causadas por choques en los países en desarrollo todavía está en sus fases iniciales. "Pero amenaza con crecer exponencialmente a menos que se tomen medidas rápidas para contrarrestarla".

Las carreteras inseguras y su costo anual a nivel mundial: 20 millones de muertos o heridos

Más de 20 millones de personas se lesionan gravemente o mueren en las carreteras del mundo cada año. La carga es más pesada en los países en desarrollo y lo será aun más debido al rápido aumento del número de vehículos", agregó el informe de la OMS. Acotó también que el costo económico anual de los accidentes de tránsito para los países en desarrollo es de unos \$65 mil millones.

Mientras que las muertes relacionadas con el tráfico han disminuido en los países desarrollados de ingresos altos, están aumentando rápidamente en los países en desarrollo, principalmente en Asia, dijo la OMS. "El problema es tan grave que, en 2020, los accidentes de tránsito probablemente representarán la tercera causa principal de años de vida perdidos ajustados en función de la discapacidad. Se cree que para ese entonces, las defunciones por accidentes de tránsito aumentarán 92% en China y 147% en la India, registrándose un aumento promedio de 80% en muchos otros países en desarrollo", señaló el informe de la OMS.

Según cálculos de la OMS/OPS, 25% de las defunciones mundiales son el resultado de las lesiones causadas por choques. Entre las principales causas de lesiones mortales en la calle y en carreteras o relacionadas con el tráfico se encuentran:

- Conducir bajo los efectos del alcohol
- Exceso de velocidad
- Utilización inadecuada o no utilización de los cinturones de seguridad

Sin embargo, la OMS/OPS opina que, hasta el presente, muchos líderes políticos no están plenamente conscientes de la magnitud y la

Dealing with "the hidden epidemic" of traffic injuries and deaths

WHO/PAHO calls for a global commitment to bring this epidemic under control. But such a commitment can only succeed through intersectorial collaboration, targeted policies and national action plans.

Under such a commitment, WHO/PAHO believes, countries leaders and civil society should be encouraged to recognize the burden of deaths and injuries on their countries' roads and to commit themselves to reducing it. National programs to improve road safety will require:

- Participation of the public health and transport sectors.
- Support from decision-makers in justice, law enforcement, health care, education and urban-design sectors.
- Support for government efforts from non-governmental organizations and professional societies.
- Three key aspects: prevention, safety and treatment.
- Strong commitments by governments to establish, finance and sustain road safety programs.

"Governments can be encouraged to view road safety and protection from injury as an important contributor to sustainable economic, social and environmental development," said WHO in its report, which calls for mobilizing the necessary forces for effective prevention "of an epidemic that, while largely hidden today, will become increasingly visible unless action is taken to control it."

"With an estimated 1.3 million fatalities each year from road traffic injuries, the opportunity of saving so many lives must be grasped," the WHO report said.

Economic, social costs of road traffic injuries

WHO estimates that the global economic costs of road traffic injuries amount to \$518 billion per year. In developing countries, the costs are estimated at about \$65 billion – more than the yearly amount of development aid to those countries. WHO's yearly report on global health made clear that developing countries struggling for economic development cannot afford such losses, which have a significant impact on national health care systems. "Current and projected trends in motorization signal that the problems of road traffic injuries will get worse, becoming a global public health crisis," WHO said in another report, this one prepared earlier in 2003 for the United Nations (UN) on the Global Road Safety Crisis. The Geneva-based organization estimated

that by the year 2020 road traffic crashes would be the third leading cause of mortality and morbidity in developing countries. This is in contrast to higher-income countries where long-term development means that vehicle use evolves at a slower pace, allowing road safety efforts to evolve in parallel. According to a WHO August 2003 report to the UN on the Global Road Safety Crisis, in 2000 road traffic injuries accounted for 2.2 per cent of global mortality and were responsible for 25 percent of all deaths due to injury. Around the world, injuries are among the leading cause of death for people aged 15 to 44, and road traffic injuries are responsible for 25 percent of all deaths due to injury.

Pedestrians among most victims in developing world

WHO said in its report to the UN that in addition to the million-plus people killed worldwide, "hundreds of thousands more are injured on our roads, some of whom become permanently disabled. The vast majority of

gravidad de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito. "Para promover la seguridad vial, en los ámbitos mundial y nacional, es necesario organizar campañas de sensibilización y de promoción, a largo plazo, que generen medidas inmediatas y sostenidas", según indica el informe de la OMS.

Tratar la "epidemia oculta" de las muertes y lesiones causadas por choques

La OMS y la OPS hacen un llamamiento a un compromiso mundial para el control de esta epidemia. Pero este tipo de compromiso sólo puede tener éxito mediante la colaboración intersectorial, las políticas bien orientadas y planes nacionales de acción.

De acuerdo con este compromiso, opina la OMS/OPS, será necesario alentar a los líderes de los países y a la sociedad civil para que reconozcan la carga de las muertes y las lesiones en las carreteras de su país y se comprometan a reducirla. Los programas nacionales para mejorar la seguridad vial necesitarán:

- La participación de los sectores de salud pública y de transporte.
- El apoyo de los sectores encargados de adoptar las decisiones en materia de justicia, aplicación de las leyes, atención de salud, educación y diseño urbano.
- El apoyo a las iniciativas gubernamentales por parte de las organizaciones no gubernamentales y las sociedades profesionales.
- Tres aspectos claves: la prevención, la seguridad y el tratamiento.
- El compromiso firme de los gobiernos para establecer, financiar y mantener los programas de seguridad vial.

"Es posible alentar a los gobiernos para que consideren la seguridad vial y la prevención de las lesiones como un contribuyente importante al desarrollo socioeconómico y ambiental sostenible", afirma la OMS en su informe, en el que hace un llamamiento a la movilización de las fuerzas necesarias para la prevención eficaz "de una epidemia que, si bien hoy en día permanece oculta, se tornará cada vez más visible a menos que se tomen medidas para su control".

"Con una cifra de 1,3 millones de muertes cada año debidas a las lesiones causadas por choques, hay que aprovechar la oportunidad de salvar tantas vidas", agrega el informe de la OMS.

Costos socioeconómicos de las lesiones causadas por accidentes de tránsito

La OMS calcula que los costos económicos mundiales de las lesiones causadas por accidentes de tránsito ascienden a \$518 mil millones cada año. En los países en desarrollo, los costos se calculan en cerca de 65 mil millones más que la cantidad anual de ayuda para el desarrollo que se da a esos países. El informe anual de la OMS sobre la salud mundial puso de manifiesto que los países en desarrollo que luchan por el desarrollo económico no pueden permitirse semejantes pérdidas, que tienen graves repercusiones en los sistemas nacionales de atención de salud.

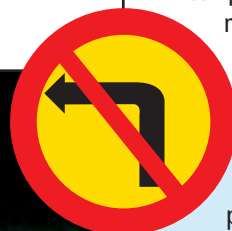
"Las tendencias actuales y las proyectadas para el tráfico automotor señalan que los problemas de las lesiones causadas por choques empeorarán y se convertirán en una crisis mundial de salud pública", señaló la OMS en Crisis Mundial de Seguridad Vial, un informe elaborado a comienzos de 2003 para la Organización de las Naciones Unidas.

La Organización, cuya sede se encuentra en Ginebra, calculó que en el 2020 los accidentes de tránsito serían la tercera causa principal de mortalidad y morbilidad en los países en desarrollo. Esto se contraponen a los países de ingresos más altos donde el desarrollo a largo plazo significa que el uso de vehículos evoluciona a un ritmo más lento, permitiendo que los esfuerzos de seguridad vial evolucionen paralelamente.

Según la OMS, en su informe de agosto de 2003 sobre la Crisis Mundial de Seguridad Vial, en el 2000 las lesiones ocasionadas por choques representaron 2,2 % de la mortalidad mundial y representaron 25% de todas las defunciones causadas por lesiones. En todo el mundo, las lesiones se encuentran entre las principales causas de muerte de las personas de edades comprendidas entre 15 y 44, y las lesiones debidas a accidentes de tránsito causan 25% del total de las muertes por lesiones.

Los peatones representan la mayoría de las víctimas en el mundo en desarrollo

La OMS, en su informe a las Naciones Unidas, reveló que no sólo mueren en todo el mundo más de un millón de personas, sino que "cientos de miles sufren traumatismos en nuestras carreteras y algunas de ellas se convierten en discapacitados permanentes. La gran mayoría de estos accidentes ocurre en los países en desarrollo y las víctimas suelen ser los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público, quienes tal vez nunca podrán adquirir un vehículo privado".



these occur in developing countries, among pedestrians, cyclists, motorcyclists and users of public transport, many of whom would never be able to afford a private motor vehicle."

In fact, the U.S. State Department says in its travel advisory on road safety outside the United States, especially in the third world, that "the majority of road crash victims (injuries and fatalities) in developing countries are not the motor vehicle occupants, but pedestrians, motorcyclists, bicyclists and non-motor vehicles occupants."

Road traffic injuries, the same report noted, also exact a heavy toll in terms of the ill health they cause. In 2000, road traffic crashes ranked as the ninth leading cause of mortality and morbidity, accounting for 2.8 percent of all global deaths and disability. WHO projections suggest that by 2020 road traffic injuries could rank third among causes of death and disability, ahead of wars and conflicts, and such other health problems as malaria, tuberculosis and HIV/AIDS.

WHO/PAHO has estimated that death from all kinds of injuries are projected to rise from 5.1 million in 1990 to 8.4 million in 2020—with the increase in road traffic injuries a major cause for this rise.

Although the number of motor vehicles per population is much higher in developed countries, the toll due to road traffic injuries is highest in developing countries.

Key factors and policies to prevent injuries and deaths

Which are the key factors – all preventable, according to WHO/PAHO – responsible for road traffic injuries and deaths?

- Driving under the influence of alcohol.
- Speeding.
- Under-utilization of seat belts and child restraints.
- Poor road design and roadway environment.
- Unsafe vehicle design.
- Under-implementation of road safety standards.
- A noticeable absence in many countries of adequate trauma management. In other words, a lack of timely and effective pre-hospital care and long intervals between a crash and hospital admissions.

However, the knowledge currently exists to take action on a number of fronts to prevent the needless deaths and disabilities, and the huge loss and suffering caused traffic accidents and road crashes. In fact, many programs and policies already exist to prevent road traffic crashes. They include:

- Strategies to address rates of speed and alcohol consumption.
- Promotion of helmets, seat belts, and other restraints.
- Greater visibility of people walking and cycling.

"A concerted effort on the part of governments and their partners to improve road safety can make a world of difference," WHO says. These are some of the highlights of WHO's 11-page report submitted to the UN General Assembly in the summer of 2003:

- The burden of road traffic injuries falls disproportionately on people in low- and middle-income countries.
- The magnitude of the road traffic injury problem varies according to geographical region. Thus, of the 1.26 million yearly road crash deaths in 2000, for example, more than one-third (435,000) occurred in South-East Asia.

- Road traffic injuries involve issues of equity. They disproportionately affect the poor in developing countries, where the major road crash victims are vulnerable road users, such as pedestrians, cyclists, children and passengers.

- Road traffic injuries disproportionately affect young people. More than 50 percent of global mortality due to road traffic injury occurs among young adults, aged 15 to 44.

- Globally, the road traffic injury mortality rate for males is almost three times as high as it is for females."

"The evidence suggests that the global rise in road traffic injuries is only beginning and will exact a particularly heavy toll in developing countries," the WHO report concluded.



De hecho, el Departamento de Estado de los Estados Unidos en sus recomendaciones de seguridad vial para los viajeros notifica que "la mayoría de las víctimas de los accidentes de tráfico (lesionadas y que murieron) en los países en desarrollo son los peatones, motociclistas y ciclistas y no los ocupantes de vehículos".

En el mismo informe también se mencionan los altos costos que generan choques al causar problemas de salud. En 2000, los choques en carretera se clasificaron como la novena causa principal de mortalidad y morbilidad al representar 2,8 % de todas las defunciones y discapacidad en el mundo. Las proyecciones de la OMS indican que para 2020 los choques podrían situarse en tercer lugar entre las causas de muerte y discapacidad, luego de las guerras y conflictos y otros problemas de salud como la malaria, la tuberculosis y la infección por el VIH/SIDA.

La OMS/OPS ha calculado que el número de muertes por todo tipo de lesiones pasará de 5,1 millones en 1990 a 8,4 millones en 2020, y las lesiones causadas por choques serán una de las principales razones de este aumento.

Aunque el número de vehículos automotores por habitantes es mucho mayor en los países desarrollados, la carga debida a las lesiones causadas por accidentes de tránsito es más alta en los países en desarrollo.

Factores y políticas clave para prevenir las lesiones y defunciones

¿Cuáles son los factores clave –todos prevenibles según la OMS/OPS– causantes de las lesiones y muertes por accidentes de tránsito?

- Conducir bajo los efectos del alcohol.
- Exceso de velocidad.
- Utilización insuficiente de los cinturones de seguridad y de los dispositivos de seguridad infantil.
- Deficiencias en el trazado de las carreteras y en el entorno de las calzadas.
- Diseño de vehículos inseguros.
- Aplicación insuficiente de las normas de seguridad vial.
- Ausencia notoria en muchos países del tratamiento adecuado para los traumatismos. En otras palabras, falta de atención oportuna y eficaz al ocurrir el choque y largos periodos transcurridos entre el choque y el ingreso al hospital.

Sin embargo, actualmente se cuenta con el conocimiento necesario para adoptar medidas en varios frentes y evitar de esta forma las muertes y las discapacidades innecesarias, las inmensas pérdidas y el sufrimiento que cau-

san los choques en calles y carreteras. En realidad, ya existen muchos programas y políticas para la prevención de choques. Entre ellos están:

- Estrategias para abordar los límites de velocidad y el consumo de alcohol.
- Promoción del uso de cascos, cinturones de seguridad y otros dispositivos de protección.
- Aumento de la visibilidad de peatones y ciclistas.

Según la OMS, "Un esfuerzo concertado por parte de los gobiernos y sus socios para mejorar la seguridad vial puede hacer un mundo de diferencia".

Estos son algunos de los puntos sobresalientes del informe de 11 páginas que la OMS presentó a la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas en el verano de 2003:

- "La carga de las lesiones causadas por choques desproporcionadamente en las personas de los países de ingresos bajos y medianos.

- La magnitud del problema de las lesiones causadas por choques según la región geográfica. Por ejemplo, del 1,26 millón de defunciones anuales por choques ocurridas en el año 2000, más de una tercera parte (435.000) fueron en Asia Sudoriental.

- Las lesiones causadas por choques viales abarcan problemas de equidad. Afectan desproporcionadamente a los pobres de los países en desarrollo, donde las principales víctimas de accidentes viales son los usuarios más vulnerables de esas vías, a saber: los peatones, los ciclistas, los niños y los pasajeros.

- Las lesiones causadas por accidentes de tránsito afectan desproporcionadamente a los jóvenes. Más del 50% de la mortalidad mundial se debe a las lesiones causadas por accidentes de tránsito en adultos jóvenes con edades comprendidas entre los 15 y los 44 años de edad.

- A nivel mundial, la tasa de mortalidad por lesiones resultantes de accidentes de tránsito es casi tres veces mayor para los hombres que para las mujeres".

El informe de la OMS concluyó que: "Las pruebas indican que el aumento mundial de las lesiones causadas por accidentes de tránsito apenas está comenzando y será una carga particularmente pesada para los países en desarrollo".

7 A P R I L

2004

World Health Day



ROAD SAFETY

is no accident



**Pan American
Health
Organization**

Regional Office of the
World Health Organization

www.paho.org
www.paho.org

7

A

B

R

I

L

Día Mundial de la Salud



LA SEGURIDAD VIAL no es accidental



**Organización
Panamericana
de la Salud**

Oficina Regional de la
Organización Mundial de la Salud

www.paho.org
www.paho.org



For more information

• In the Americas:

Dr. Alberto Concha-Eastman
 Regional Advisor – Violence and Health
 Pan American Health Organization (PAHO)
 WHO Regional Office for the Americas
 525 23rd Street, N.W., Room 720
 Washington, D.C., 20037-2895, USA
 Tel: (202) 974-3890
 Fax: (202) 974-3331
 E-mail: conchaal@paho.org
 Website: www.paho.org

• World Health Organization (WHO)

WHO Headquarters
 Ms Laura Sminkey
 World Health Day 2004 Liaison Officer
 Department of Injuries and Violence Prevention
 World Health Organization
 Ave. Appia 20
 CH-1211, Geneva 27; Switzerland
 Tel.: 41-22-791-4547
 Fax: 41-22-791-4332
 E-mail: traffic@who.int
 Website:
 www.who.int/violence_injury_prevention

Para mayor información

• En las Américas:

Dr. Alberto Concha-Eastman
 Asesor Regional, Violencia y Salud
 Organización Panamericana de la Salud (OPS)
 Oficina Regional de la OMS para la Región de las Américas
 525, 23rd Street, N.W., Room 720
 Washington, D.C. 20037-2895
 E.U.A.
 Tel: (202) 974-3890
 Fax: (202) 974-3331
 E-mail: conchaal@paho.org
 Website: www.paho.org

• Organización Mundial de la Salud (OMS)

Sede de la OMS
 Sra. Laura Sminkey
 Oficial de Enlace para el Día Mundial de la Salud 2004
 Departamento de Prevención de Traumatismos y de la Violencia
 Organización Mundial de la Salud
 20 avenue Appia
 CH-1211 Ginebra 27 - Suiza
 Teléfono : +41 22 791 2881
 Fax : +41 22 791 4332
 Correo electrónico: traffic@who.int
 www.who.int/violence_injury_prevention



<http://www.paho.org/>

