

Espejismo o engaños

Una de las grandes paradojas de la salud pública es el conocido fenómeno de la **compensación de riesgos**. En qué consiste? Sucede cuando se le aplica a alguien una medida preventiva efectiva, sobre todo si se trata de recursos farmacológicos o tecnológicos. **Esa persona se sentirá artificialmente más protegida de lo que realmente está.** Pensará que tiene ya puesto su *chaleco antibalas*. Se confiará. Su percepción del riesgo se reducirá, se creará injustificadamente más protegida de la cuenta y esto le llevará fatalmente a descuidar sus conductas al grito de ancha es *Castilla*.

La *compensación de riesgos* es bien conocida. Una especie de espejismo o engaños. Es lo que explicaba que, al empezar a usarse protectores y cascos en el fútbol americano, no solo no se redujeran las fracturas, sino que aumentasen, porque los jugadores usaron esas protecciones y cascos para hacer jugadas más arriesgadas para su físico, incluyendo usar el casco para embestir con mayor agresividad a sus contrincantes.

De igual modo, cuando se supo que los cinturones de seguridad prevenían lesiones en carretera y se extendió su uso, los traumatismos y muertes aumentaron, porque la gente se confiaba al pensar que el cinturón les otorgaba protección total. Corrían más al volante y se estrellaban más coches.

Podríamos seguir con ciertas medidas de prevención de enfermedades, como, por ejemplo, las de transmisión sexual, o los fármacos reductores del colesterol, que pueden hacer a muchos ser más indulgentes con la propia glotonería y acabar siendo peor el remedio que la enfermedad.

Por eso, cualquier aproximación preventiva que pretenda ser sólida debe olvidarse de creer que una sola solución arreglará todo. No hay píldoras mágicas. Prácticamente nada es efectivo al 100 % para la prevención.

Por eso la buena salud pública siempre debe actuar a múltiples niveles. Solo funciona bien lo que es multifactorial. Se ha venido repitiendo hasta la saciedad en tiempos de pandemia por SARS-COV-2: Taiwán tomó 124 medidas en enero de 2020 y consiguió dominar la pandemia sin apenas muertes, con crecimiento económico y sin contar con vacunas, solo con medidas no farmacológicas. Pero se tomaron en serio estas medidas no farmacológicas, que fueron muchas. Por ejemplo, ponerse a fabricar diez millones de mascarillas diarias. La *falsa seguridad* nos lleva a cometer más imprudencias y por esta causa se incrementan los contagios. No hay una única medida eficaz. Es la suma de medidas igualmente respetadas las que logran un éxito final.

La necesidad de hacer visible el riesgo

Según la teoría de la compensación del riesgo, la clave de la seguridad vial radica en **la forma en que los usuarios de las vías perciben los riesgos que corren, y en la madurez sociocultural de una comunidad**, que permita a sus integrantes entender correctamente el valor que tienen la vida y la salud de las personas. Si los usuarios de las vías ya sean automovilistas, ciclistas o peatones, evalúan correctamente los riesgos de la circulación, y tienen el debido respeto hacia las vidas propias y ajenas, los accidentes serán muy escasos.



Para conseguir este objetivo, es necesario intensificar la concienciación social acerca del verdadero alcance de los peligros del tráfico, y de lo éticamente inadmisibles que son los niveles de accidentalidad que se registran en todos los países, incluso los más avanzados en la materia. De este modo, el punto de compromiso de aceptación de riesgos por los conductores se puede ir inclinando progresivamente del lado de la seguridad. Asimismo, es necesario que el entorno viario, y los propios automóviles, hagan al usuario consciente de la situación de riesgo en que se encuentra, en vez de intentar ocultársela proporcionándole una falsa sensación de seguridad, e incluso de invulnerabilidad como hacen la mayor parte de las medidas de la ingeniería de seguridad vial.

El conjunto de técnicas que se han ido ensayando con esta finalidad en los entornos urbanos y periurbanos se agrupa actualmente bajo el apelativo de *traffic calming*, o moderación del tráfico. En esencia, la moderación del tráfico trata de introducir en el viario determinadas características de diseño, u otros elementos, que contribuyen a hacer que los conductores perciban en su estricta realidad los límites de seguridad del espacio viario y de sus automóviles, invitándoles así a utilizar el vehículo sólo en el grado en que sea necesario, y a reducir la velocidad. Frecuentemente estas medidas incluyen modificaciones físicas del diseño de la red viaria que fuerzan directamente una reducción de velocidad que están cambiando de forma progresiva nuestro paisaje urbano (reducción de carriles, estrechamiento en el acceso a paso de peatones, reducción de velocidad, etc.)

Inicialmente estas actuaciones se centraron en el tratamiento de las zonas residenciales, aplicando las medidas de moderación del tráfico para convertir amplios espacios residenciales en *Áreas 30*, o zonas diseñadas para velocidades máximas de 30 km/hora en todo el recinto de actuación. Pronto se extendieron estos planteamientos a zonas de mayor actividad ciudadana, bajo el principio de la "coexistencia de tráficos". Las áreas de coexistencia, también llamadas en algunos lugares *Áreas 15*, se diseñan bajo el principio de que, para garantizar la absoluta seguridad en zonas de intensa actividad ciudadana, los peatones, bicicletas y automóviles deben circular a velocidades sustancialmente similares, en el abanico comprendido entre 5 y 15 km/hora.

Esta es la tendencia que se está imponiendo actualmente en el diseño de centros urbanos densos, con preferencia sobre la ya clásica división de las ciudades entre los centros históricos total o parcialmente peatonalizados y el resto de la ciudad como espacio del automóvil. A lo largo de la última década, estos principios de la moderación del tráfico han ido saliendo de los ámbitos urbanos y periurbanos para empezar a ser aplicados también en las redes viarias interurbanas. En particular, se cuenta ya con un buen número de experiencias positivas en itinerarios rurales, así como en los viarios de conexión de poblaciones rurales o de áreas periurbanas con los grandes ejes de comunicación.

La experiencia británica en *traffic calming* y *Áreas 30* entre 1980 y 2000 ofrecieron resultados muy positivos, que han animado a las autoridades a extender este tipo de actuaciones a la práctica totalidad de los espacios periurbanos y rurales del país.

Nuevos retos urbanísticos, nuevos diseños más humanos deben lograr que las ciudades sean entornos más acogedores, más respetuosos con el medio ambiente, y de mayor seguridad para todas las personas que interactúan en la misma, llámense peatones, ciclistas, conductores. Serán las áreas 30, las áreas 15, los carriles de uso preferente, las imágenes habituales de nuestras calles. Dichas medidas serán eficaces si van acompañadas de otras sobre concienciación ciudadana hacia el respeto común y la convivencia pacífica entre todos los usuarios de las vías públicas. **#PorTuSalud.**

Fuentes

1. Efesalud
2. PRATIP-14. *La necesidad de hacer visible el riesgo*
3. *Moderación del tráfico 1980-2000 - Balance de 300 intervenciones en el Reino Unido.* Groeger, A. *Targeting Traffic Safety: A perspective on Traffic Safety Initiatives.* University of Surrey, Guilford, UK, 1998.
4. *Criminología vial*