

## **Uso del casco protector en motos y ciclomotores**

Ing. Lucas Facello, Director Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Uruguay.

En las áreas urbanizadas de todo el Uruguay circulan diariamente cientos de miles de motos y ciclomotores, resultado del reciente crecimiento explosivo del uso de este tipo de vehículos. En diez años el parque de motos y ciclomotores creció nueve veces más que la población, llegando casi al medio millón actual.

Su facilidad de maniobra, sus bajos costos y la aparente sencillez de manejo son algunos de los factores que han ayudado a esta verdadera revolución sobre dos ruedas (motorizadas), en especial en el interior de nuestro país. En casi todas las ciudades de más de diez mil habitantes, a excepción de Montevideo, la tercera parte de los viajes motorizados se realizan en ciclomotor o motocicleta.

Por relativamente poco dinero, este birrodado nos permite “acortar” distancias, haciendo más práctico el llegar a nuestro hogar, trabajo, liceo, además de ser un medio “muy en onda” para la salida colectiva con amigos en el clásico paseo urbano de las tardes y noches de fin de semana.

Lamentablemente, el lado negativo de la historia lo representan los miles de traumatismos de cráneo que, debido al “mal” uso de este vehículo, han asombrado a la sociedad en los últimos años.

Para colmo de males ese artero golpe es en el sector más prometedor de la sociedad uruguaya, los jóvenes. La estadística es aplastante: los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte para niños mayores a cinco años y adolescentes.

En la búsqueda de explicaciones a este fenómeno social nos encontramos frente a razones variadas pero todas ellas tienen en común un aspecto: la falta de conciencia, individual y colectiva. La mayor expresión de esa aseveración es el manejo temerario de la mayoría de los conductores, sin distinción de edad, sexo o región del país. Tampoco es exclusivo al chofer de vehículo de gran porte (auto o camión) respecto de la moto, aunque es él generalmente el culpado por la sociedad si participa en un accidente con ésta.

Algunas de las malas costumbres que hablan a las claras de la inconsciencia y del mal uso de un vehículo tan versátil como una moto son: el no uso del casco protector, la falta de espejos, la circulación sin luces (delanteras o traseras) y la horrorosa visión de niños llevados en pésimas condiciones de seguridad.

Centrándonos en el aspecto más obvio, es difícil entender como no se ha generalizado el uso del casco en el interior de nuestro país, con el número apabullante de traumatismos tratados en centros de salud.

Más si pensamos que cumple la única y fundamental misión de proteger la cabeza, absorbiendo la energía derivada del impacto en caso de un accidente.

El casco ha sido durante muchos años criticado y hasta acusado genéricamente y como veremos sin razones fundadas, de muchas de las lesiones producidas en ocasión de accidentes.

¿A que se debe la pseudo culpabilidad atribuida al casco?

Sin entrar a connotaciones sociales o culturales, la respuesta más ajustada a esta pregunta es el inadecuado manejo de información, o ausencia de la misma. La falta de visibilidad, la “sordera” y los “desnucamientos” son algunas de las falacias más comunes que oímos sobre este tema, en los más variados ámbitos, por todo el país.

Al investigar un poco más sobre ellos descubrimos que se basaron en datos incompletos, en informaciones no oficiales de terceros, “oídas” o creencias populares que, en este caso particular, carecen de verdad y provocan, entre otros, el desuso de uno de los principales elementos de seguridad vial, como lo es el casco protector.

¿Cuáles son las explicaciones racionales ante las argumentaciones comunes en contra del uso de casco?

Primero hay que explicar que las estadísticas muestran que alrededor de la tercera parte de las lesiones que se producen en caso de un accidente con moto o ciclomotor se concentran en la cabeza, por lo que, cualquier elemento que proteja esa parte del cuerpo evitaría lesiones en un grado muy importante.

Por otra parte aclararemos que cuando usemos el término **casco** genéricamente, hablamos del casco protector reglamentario, autorizado por la autoridad competente, del tamaño adecuado, colocado correctamente en nuestra cabeza (no como sombrero) y, sobre todo, abrochado. Decimos esto pues muchas de las versiones incorrectas, manejadas públicamente, refieren a casos en los cuales claramente la persona y su casco no cumplía algunos de los requisitos citados.

Dos de los principales argumentos “en contra” son la disminución de la audición y de la visión.

En el primer caso se debe señalar que el casco, por el contrario, permite y en cierto sentido aumenta la recepción de aquellos sonidos a los cuales debemos prestar atención cuando manejamos: el silbato de un inspector, la bocina de otro vehículo o la sirena de un vehículo de emergencia. Obviamente el no oír adecuadamente la “amena” charla de un eventual interlocutor sentado detrás de nosotros en la moto o a nuestro lado circulando por la calzada no es argumento válido.

Por su parte el casco, correctamente colocado, no produce reducción alguna del campo visual principal (conos con un ángulo al vértice en nuestros ojos de aproximadamente 6°). Ni tampoco el de visión satisfactoria, hasta unos 20°, por lo que nuestro manejo no se ve perjudicado. A lo que si debemos acostumbrarnos es al sano ejercicio de girar nuestra cabeza de un lado al otro, en las esquinas. Asimismo reforzaremos el uso de los espejos retrovisores.

Otros hablan de lo poco práctico de su uso en ciudad, por la proximidad de destinos, la aparente poca velocidad de traslado o bien en el verano con la incomodidad que conlleva.

Mal que nos pese la gran mayoría de los accidentes ocurren en las ciudades (algunas estadísticas hablan del 85%), cerca del lugar donde vivimos, trabajamos o estudiamos. ¿Porqué? Pues es donde se concentran el mayor número de automóviles (y sobre todo de **conductores**), en conflicto por un mismo espacio vial con peatones y bicicletas. Aumenta el número de eventuales conflictos en intersecciones y de obstáculos a la circulación como veredas, islas y rotondas, entre otros.

Tener una colisión a 45 km/h, velocidad común en área urbanas, equivale groseramente a una caída de un cuarto piso. El casco, en accidentes urbanos a esas velocidades o menores, cumple con su misión de absorber parte de la energía de impacto. De esa forma hace que un simple resbalón de un ciclomotor en una esquina no termine en un centro de tratamiento intensivo, con secuelas muy dolorosas para nosotros, la familia, sin entrar en aspectos financieros. Con él puesto probablemente nuestro único costo sería comprarnos otro casco.

El verano, asociado con época de vacaciones y de idas a la playa, es también lamentablemente un momento en donde aumentan los siniestros con motos y ciclomotores por el mayor uso de ese tipo de vehículo. La incomodidad aparente es sólo consecuencia de la falta de costumbre. Con el casco del tamaño y tipo adecuado a nuestra cabeza, poco a poco se nos formará el hábito. Por otra parte la molestia del “abrigo extra” en nuestra cabeza no se compara con las consecuencias que debemos pagar por no usarlo, tan “caras” como nuestra vida.

Otros inconvenientes a los que se hace referencia son al excesivo peso, a la presión que ejerce sobre la cabeza al abrocharlo.

El centro de gravedad de la cabeza sin casco o con él debe ser el mismo. Así como hay medidas de zapatos y de ropa, las hay de casco, adecuadas a las dimensiones y forma de cada cabeza. La compra de un casco debe tomar en cuenta estos elementos.

Por otra parte si deseamos que el casco cumpla su misión y en caso de una colisión se mueva junto con el cuerpo del motociclista (cabeza y cuello) debemos sujetarlo con la correa respectiva.

No llevar el casco correctamente colocado y abrochado, ha sido junto con prestaciones inadecuadas de auxilio los responsables de muchos pecados atribuidos injustamente al mismo.

El no usarlo por lagunas en la normativa o por un mal interpretado derecho a la libre circulación han sido también reparos a la hora de ponerse en la cabeza a este inocente elemento que, en correcto uso, nos protege de los traumatismos encéfalo craneanos.

Por mejor o peor que esté plasmado en el papel, sea con la figura de una resolución municipal o de una ley, el **primer mandato** debiera ser la consagración a la vida. Antes de la palabra escrita con mayor o menor claridad, debe estar nuestra preocupación por la salud. Lamentablemente y en general por carencia de información nos “resistimos” a obedecer palabras escritas que intentan cuidarnos. Recordemos, a manera de ejemplo, las manifestaciones populares a principios de siglo en contra de algo “atroz” para la época: la vacunación infantil obligatoria.

Más allá de estas observaciones desde el año 1984, nuestro Reglamento Nacional de Circulación Vial, en su artículo 21.3 inciso a) consagra el uso del casco protector reglamentario para el conductor y el eventual acompañante de motocicletas, motonetas y ciclomotores.

Importante es también entender el concepto de ciudadanía, de sociedad debidamente organizada. En ella el “derecho (de circular) de uno termina en donde comienza el de otro”, es decir, mi libertad de ir adonde yo quiero y como quiero está consagrada, siempre y cuando respete la de los demás.

Si no establecemos normas técnicas claras de comportamiento en el tránsito, seguiremos “pagando” los descomunales costos sociales, sin hablar de los familiares o propios, que incurrimos año tras año. Sólo por no querernos poner el casco, aumentamos el dispendio de los escasos recursos en los costos de atención médica que podrían ser evitados y canalizados en otros aspectos de la salud humana.

¿Cómo sabemos si un casco es el reglamentario o no?

Este aspecto es quizás el más complejo para las autoridades a la hora de hacer las normas, y sus estudios técnicos, que indicarán la bondad de un casco. Así, algunos de los elementos que se tienen en cuenta son: la dureza y resistencia de la cáscara (recubrimiento externo), el relleno protector, el de

comodidad, la correa del mentón, la mentonera y la visera, en caso de existir. Afortunadamente este tipo de estudios ya está traducido en una norma (UNIT 650) y la preocupación del ciudadano es verificar la existencia de un sello triangular troquelado de color amarillo que indica el organismo que realizó la prueba (Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería, por ejemplo).

Por último no olvidemos que como todo elemento accesorio a nuestro cuerpo deberemos acostumbrarnos a su uso, como la primera vez que usamos zapatos o cinturón, lo cual lleva su tiempo. En las primeras salidas con este elemento protector en la cabeza agudizaremos los sentidos y sobre todo la atención en el manejo para evitar accidentes.

Tan importante como los frenos confiables, la correcta presión de los neumáticos, o el buen estado de luces y de los espejos, el casco debe asimilarse a un elemento imprescindible sin el cual no debiera desplazarse una persona en moto o ciclomotor.

Como reflexión final:

***Hay muchas excusas para no usar el casco y una sola razón para sí ponérselo: nuestra vida.***