

INFORMAR SOBRE LA SEGURIDAD

VI AL

GUÍA PARA PERIODISTAS



AGRADECIMIENTOS

La OMS desea dar las gracias a las siguientes personas por sus aportaciones a la elaboración del presente documento: Elena Altieri por la coordinación de la redacción y producción del documento; Tom Hundle por su labor de edición; Adrian Brown, Geoffrey Cain, Tom Hundle, Annie Kelly, Guilherme Paranaiba Gouveia, y Subhendu Ray por la redacción de sus respectivas secciones; Kidist Bartolomeos, Marina Carter, Roberto Colombo, Nathalie Draisin, Paul Garwood, Rebecca Ivers, Meleckidzedek Khayesi, Etienne Krug, Callie Long, Richard Mills, Evelyn Murphy, Victor Pavarino, Margie Peden, Carolyn Robinson, Eugenia Rodriguez, Hala Sakr, Laura Sminkey, Tamitza Toroyan, Joe Weber y Elena Yurasova por el examen de los borradores; Catherine Allen, Sarika Bansal, Sandra Damiani, Banung Ou y Piyush Tewari por la aportación de contribuciones adicionales; Hélène Dufays por el apoyo a la producción del documento y Elizabeth Heseltine por la edición del borrador final.

El presente documento ha sido producido gracias a una donación de Bloomberg Philanthropies.



Informar sobre la seguridad vial: guía para periodistas [Reporting on road safety: a guide for journalists]

ISBN 978-92-4-350893-1

© Organización Mundial de la Salud 2017

Algunos derechos reservados. Esta obra está disponible en virtud de la licencia 3.0 OIG Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual de Creative Commons (CC BY-NC-SA 3.0 IGO; <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>).

Con arreglo a las condiciones de la licencia, se permite copiar, redistribuir y adaptar la obra para fines no comerciales, siempre que se cite correctamente, como se indica a continuación. En ningún uso que se haga de esta obra debe darse a entender que la OMS refrenda una organización, productos o servicios específicos. No está permitido utilizar el logotipo de la OMS. En caso de adaptación, debe concederse a la obra resultante la misma licencia o una licencia equivalente de Creative Commons. Si la obra se traduce, debe añadirse la siguiente nota de descargo junto con la forma de cita propuesta: «La presente traducción no es obra de la Organización Mundial de la Salud (OMS). La OMS no se hace responsable del contenido ni de la exactitud de la traducción. La edición original en inglés será el texto auténtico y vinculante».

Toda mediación relativa a las controversias que se deriven con respecto a la licencia se llevará a cabo de conformidad con las Reglas de Mediación de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual.

Forma de cita propuesta. Informar sobre la seguridad vial: guía para periodistas [Reporting on road safety: a guide for journalists]. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2017. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

Catalogación (CIP): Puede consultarse en <http://apps.who.int/iris>.

Ventas, derechos y licencias. Para comprar publicaciones de la OMS, véase <http://apps.who.int/bookorders>.

Para presentar solicitudes de uso comercial y consultas sobre derechos y licencias, véase <http://www.who.int/about/licensing>.

Materiales de terceros. Si se desea reutilizar material contenido en esta obra que sea propiedad de terceros, por ejemplo cuadros, figuras o imágenes, corresponde al usuario determinar si se necesita autorización para tal reutilización y obtener la autorización del titular del derecho de autor. Recae exclusivamente sobre el usuario el riesgo de que se deriven reclamaciones de la infracción de los derechos de uso de un elemento que sea propiedad de terceros.

Notas de descargo generales. Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la OMS, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites. Las líneas discontinuas en los mapas representan de manera aproximada fronteras respecto de las cuales puede que no haya pleno acuerdo.

La mención de determinadas sociedades mercantiles o de nombres comerciales de ciertos productos no implica que la OMS los apruebe o recomiende con preferencia a otros análogos. Salvo error u omisión, las denominaciones de productos patentados llevan letra inicial mayúscula.

La OMS ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación, no obstante lo cual, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ningún caso la OMS podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.

Design and layout by Perluette & BeauFixe.
Printed in France.

ÍNDICE

Prefacio

1. POR QUÉ DEBERÍAN USTEDES LEER ESTA GUÍA

“Se están perdiendo una de las grandes historias mediáticas de nuestro tiempo.”..... 6
Acerca de esta guía..... 8

2. VALE LA PENA INFORMAR SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

“Como redactora, te lo digo: merece la pena.” 10
Cómo persuadí a *Time* de que aceptara mi reportaje 14
“Un taller que cambió mi forma de escribir.”..... 16

3. INFORMAR SOBRE LA SEGURIDAD VIAL COMO PARTE DE UN PROYECTO

“Yo quería informar de otra manera sobre las muertes por accidentes de tráfico.” 20
Visualización creativa de los datos para una audiencia mundial..... 24

4. LAS COLISIONES EN LAS VÍAS DE TRÁNSITO NO SON “ACCIDENTALES”

Planteamiento 1 de la crónica: Los accidentes de tráfico son uno de los factores de mortalidad de la época moderna que más víctimas causan.. 29
Planteamiento 2 de la crónica: Las lesiones causadas por los accidentes de tráfico afectan a la calidad general de vida..... 31
Planteamiento 3 de la crónica: Los sistemas de salud se ven sobrecargados por causa de los traumatismos relacionados con el tránsito..... 32

5. LA SEGURIDAD VIAL Y LOS USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA

Planteamiento 1 de la crónica: ciertos grupos son mucho más vulnerables a los traumatismos por causa de accidentes de tráfico..... 41
Planteamiento 2 de la crónica: los grupos de interés y las organizaciones de sensibilización pueden aportar una perspectiva nueva a problemas muy trillados..... 42

6. LA SEGURIDAD VIAL Y LA LEGISLACIÓN

Artículos originados a raíz de accidentes de tráfico..... 46
Artículos vinculados a nuevas propuestas o proyectos de ley..... 47

8. FUENTES Y RECURSOS..... 51

9. UNA ÚLTIMA OBSERVACIÓN 55

PREFACIO

Esta guía es producto de cuatro años dedicados a trabajar con los medios de difusión sobre la seguridad vial en diez países. Entre 2011 y 2014, la OMS tuvo acceso a más de 1 300 periodistas a través de talleres sobre la seguridad vial. Esperábamos aumentar su interés en esta cuestión que sorprende por su complejidad así como su conocimiento y comprensión del asunto. Lo que procurábamos en definitiva no eran solo más relatos sino también artículos más completos y convincentes sobre los traumatismos causados por el tránsito y sus repercusiones en la vida de la gente.

Cada día, mueren en todo el mundo 3 400 personas en accidentes de tráfico. Las vidas se transforman brutalmente en cuestión de segundos. Mientras que las colisiones mismas suelen convertirse en noticia, todo lo que hay detrás de ellas -quién, por qué, cómo, de qué manera podrían haberse evitado- por lo general no tiene mucha trascendencia.

Ahora bien, las muertes y lesiones por accidentes de tráfico se pueden prevenir. El Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2011-2020 pone de relieve las experiencias, principalmente, que no exclusivamente, de los países de ingresos altos que revelan intervenciones concretas y eficaces para modificar el comportamiento de las personas en las vías de tránsito y mejorar las carreteras, los vehículos y los sistemas de atención de emergencia. En el marco del Decenio de Acción se procura trasladar estas experiencias a los países de ingresos bajos y medios, en los que el fenómeno de la motorización es evidente y donde ocurre más del 90% de las muertes por accidentes de tráfico.

Sabemos que demasiadas personas mueren innecesariamente en las carreteras del mundo, incluso en los países de ingresos altos, y sabemos cómo evitarlo. Pero por desgracia este conocimiento solo raras veces se abre camino en las noticias. La finalidad de esta guía es modificar tal situación.

En las páginas siguientes, los periodistas encontrarán enfoques nuevos, ejemplos de reportajes y proyectos del mundo entero, y consejos de editores, otros colegas y expertos en salud pública.

Esperamos ver pronto más y más artículos de fondo sobre la seguridad vial en los medios de difusión y presenciar una nueva era del periodismo en esta materia centrado en soluciones que contribuyan a salvar vidas humanas.

Dr. Etienne Krug, Director
*Director del Departamento de Manejo de las Enfermedades
No Transmisibles, Discapacidad, Violencia y Prevención de Lesiones
Organización Mundial de la Salud*



**POR QUÉ DEBERÍAN
USTEDES LEER
ESTA GUÍA**

“SE ESTÁN PERDIENDO UNA DE LAS GRANDES HISTORIAS MEDIÁTICAS DE NUESTRO TIEMPO.”

Tom Hundley, Pulitzer
Center on Crisis Reporting



Tom Hundley es el redactor jefe del Pulitzer Center on Crisis Reporting. Antes de incorporarse al Center, Tom fue periodista de prensa escrita durante 36 años, en particular casi dos décadas corresponsal en el extranjero del *Chicago Tribune* y jefe de oficina del *Tribune* en Jerusalén, Varsovia, Roma y Londres, informando desde más 60 países.

Si ustedes y sus organizaciones de noticias siguen aún cubriendo la información sobre las víctimas mortales ocasionadas por el tráfico rodado como los medios de comunicación siempre lo han hecho -es decir, como si se tratase de “accidentes” casuales, aislados, con tristes pero en gran medida inevitables consecuencias para las víctimas - se están perdiendo una de las grandes historias mediáticas de nuestro tiempo.

Para decirlo sencillamente, la carnicería que tiene lugar en las carreteras del mundo es una crisis de salud pública de proporciones épicas. El número de muertes a nivel mundial ya ha llegado a 1, 24 millones por año, y se prevé que ascienda a 1,9 millones para 2030 a menos que se haga algo para invertir la tendencia actual.

Si estadísticas como esta fueran resultado de algún microbio, algún virus, alguna nueva enfermedad terrible, darían lugar a una gran historia mediática. Los periodistas escribirían sobre los devastadores efectos de esta catástrofe sanitaria en las comunidades y las naciones. Los grupos de donantes movilizarían fondos para buscar una cura. Se celebrarían conferencias mundiales para sensibilizar al público. Los famosos pondrían su nombre al servicio de la causa.

Pero nada de esto sucede cuando se trata de la mortalidad demasiado común causada por el tránsito. En un reportaje habitual se da cuenta de una incidencia vial señalando brevemente la causa aparente de la colisión, recordando como corresponde los nombres de los fallecidos, y por lo general considerando el hecho como un lamentable “accidente”.

Los periodistas, especialmente de los países de ingresos bajos y medios, deben comprender que lo que está ocurriendo en nuestras vías de tránsito no es una serie de accidentes lamentables pero en cierto modo inevitables, sino más bien una crisis de salud pública cuyo costo es catastrófico no sólo por lo que respecta a la víctimas sino a la sociedad entera.

“Como periodista, uno tiene la posibilidad de poner esta crisis en la perspectiva adecuada.”

Economistas y expertos en desarrollo ya atribuyen al creciente número de muertes relacionadas con el tráfico rodado en los países en desarrollo la categoría de crisis “inductora de pobreza”, con efectos que se sienten por generaciones.

A los países de ingresos bajos y medios les corresponde alrededor del 50% del tráfico vehicular mundial, pero casi el 90% de las muertes ocasionadas por el tránsito. En África y partes de Asia, se tiende a ignorar el problema, a restarle importancia considerándolo el costo inevitable del progreso económico, o sencillamente a aceptar los choques como voluntad de Dios.

Como periodista, uno tiene la posibilidad de poner esta crisis en la perspectiva adecuada, instruir a su audiencia y aumentar la conciencia pública -y en definitiva, influir en los poderes públicos, las instancias normativas y otras partes interesadas a fin de que adopten las medidas necesarias para resolver el problema.

Para informar sobre la seguridad vial hace falta más que un somero conocimiento de las estadísticas de circulación de tal o cual país. El periodista tiene que hurgar debajo de los números para comprender el complejo entramado de los muchos factores que a la postre conducen a un accidente de tráfico mortal.

La seguridad vial es una realidad de mucho mayor envergadura que la colisión mortal oculta en las páginas del periódico de esta mañana.

Esta es una guía para los periodistas que quieran dar cuenta de esa realidad más amplia.





ACERCA DE ESTA GUÍA

Informar sobre la seguridad vial, guía para periodistas es fruto de una estrecha colaboración de varios años con redactores y reporteros de países de ingresos bajos y medios. La guía recoge las inquietudes e interrogantes que compartieron con nosotros durante ese periodo y les devuelve algo en forma de publicación por su invaluable cooperación con los equipos de la OMS sobre seguridad vial.

El objetivo principal es ayudar a redactores y periodistas a comprender todas las dimensiones del problema de la seguridad vial. Está concebida para ayudarles a escribir artículos más profundos sobre el tema y descubrir oportunidades de ampliar y sustentar la cobertura de esta cuestión crucial de salud pública. En los capítulos siguientes el lector encontrará:

- ejemplos de cómo diferentes reporteros y organizaciones de noticias han situado en un contexto más amplio y más significativo distintos reportajes sobre las muertes causadas por el tráfico;
- consejos de redactores, periodistas y expertos en seguridad vial sobre nuevas maneras de cubrir este tema; y
- recursos y herramientas para dar mayor profundidad a los reportajes sobre el tráfico vial.



**VALE LA PENA
INFORMAR SOBRE
LA SEGURIDAD
VIAL**



Cuando les preguntamos a los reporteros qué les impide escribir de otra forma sobre este tema, nos dicen que, dejando de lado los choques, no parece que el tema valga la pena y que los periodistas carecen de ideas para otros enfoques noticiosos o de acceso a buenas fuentes de información. Y lo que es más importante, dicen que incluso cuando quieren escribir sobre la seguridad vial, por lo general no tienen apoyo de los redactores responsables.

Decidimos presentar al comienzo de esta guía las opiniones y testimonios personales de redactores y periodistas de todo el mundo que piensan que no es así. En las páginas que siguen, se enterarán, entre otras cosas, por qué una redactora de *The Guardian* piensa que vale la pena dar cobertura al tema de la seguridad vial, cómo un periodista independiente logró que *Time* aceptara su reportaje sobre la seguridad vial y la salud, y de qué manera un periodista de la BBC convirtió complejos datos relativos al tráfico en un proyecto mediático sobre la seguridad vial que recibió un millón de visitas.

Sus artículos son fuente de inspiración y buen consejo.

“COMO REDACTORA, TE LO DIGO: MERECE LA PENA.”

Annie Kelly, *The Guardian*



Annie Kelly es redactora y periodista de *The Guardian*.

En 2012 fue nombrada asesora de publicaciones del proyecto Global Road Safety in Focus del periódico, una iniciativa periodística multimedia de dos años destinada a promover una nueva manera de informar sobre la seguridad vial.

Cuando comencé mi trabajo como asesora de publicaciones del proyecto Global Road Safety in Focus de *The Guardian*, no tenía conocimiento alguno de la problemática de la seguridad vial. Aunque hacía más de diez años que informaba sobre el desarrollo global, nunca había considerado que la seguridad vial fuese una cuestión importante de salud mundial, una barrera significativa para la educación y un obstáculo para el alivio de la pobreza en el mundo.

Sabía que no estaba sola. Las charlas iniciales acerca del proyecto en que había participado provocaban miradas ausentes entre mis colegas de las secciones de extranjero y de noticias. ¿Cómo podíamos crear un corpus completo de información periodística convincente en torno a reductores de velocidad y pasos peatonales? ¿Quién, aparte de los interesados en la seguridad vial mundial, lo leería?

Desde el comienzo, tuve la intención de transformar esas miradas ausentes en artículos sobre la seguridad vial de las listas de noticias de los redactores de todas las oficinas de *The Guardian* de Londres. Para ello, estaba claro que tendríamos que encontrar no solo noticias con mucho gancho sino también maneras de enfocar la seguridad vial desde un ángulo de profundo interés humano.

“Estaba claro que tendríamos que encontrar no solo noticias con mucho gancho sino también maneras de enfocar la seguridad vial desde un ángulo de profundo interés humano.”

Algunos de los primeros artículos que encargamos fueron intentos por establecer esa perspectiva. Publicamos un reportaje en que se señalaba que la tasa de homicidios de Sudáfrica es casi igual al número de personas que

mueren en las vías de tránsito y que los niños que se encaminan a la escuela son a menudo los que pierden la vida. Encargamos a un videoperiodista que acompañara a las patrullas que en las zonas de fiesta de la Ciudad de México aplican la prueba del alcoholímetro a fin de poner coto a la conducción bajo los efectos del alcohol, y encomendamos a un fotógrafo galardonado que, junto con un activista keniano de la seguridad vial discapacitado, creara una hermosa presentación de diapositivas con audio sobre la única clínica de Kenya para la atención de traumatismos de la médula espinal.

Mi principal desafío como redactora en los seis primeros meses del proyecto fue encontrar periodistas capaces de escribir sobre la seguridad vial con conocimiento de causa y un lenguaje vívido y asegurarme de que no estábamos simplemente repitiendo el mismo reportaje pero en diferentes países.

Así pues, comprendí rápidamente cuál debía ser el contenido de los artículos para que resultasen provechosos para el proyecto de *The Guardian*. A partir de ahí, elaboré algunos consejos prácticos para los periodistas con miras a la aceptación de sus argumentos y su enfoque.



The Guardian inició su proyecto Global Road Safety in Focus en mayo de 2012 con el respaldo financiero del Fondo para la Seguridad Vial —una de las primeras iniciativas periodísticas de *The Guardian* financiadas por la fundación. La idea era que el proyecto fuese lo más multimedia posible, combinando texto, vídeo y fotografías con opiniones y análisis de expertos, blogs de datos e iniciativas interactivas. Todo el contenido aparecería finalmente en un minisitio de marca y también tendría su lugar en la página de inicio principal relativa al desarrollo mundial, junto a otros productos periodísticos referentes al desarrollo.



The screenshot shows the Guardian website's 'Global road safety in focus' section. The header includes navigation links like 'home', 'world', 'politics', 'sport', 'football', 'opinion', 'culture', 'business', 'lifestyle', 'fashion', 'environment', 'tech', 'travel'. The main content area features three article cards:

- 29 December 2014:** Cambodia launches campaign to cut carnage on its roads. Subtext: Cambodia's government needs to rigorously enforce new law aimed at cutting number of deaths caused by accidents, which have doubled in a decade. Photo: A person on a bicycle carrying large green bags.
- 27 March 2014:** Guardian development network / Green machine: Dar es Salaam backs low-carbon buses to beat traffic jams. Subtext: Tanzania's largest city to tackle effects of growing urbanisation by introducing high-capacity, low-carbon commuter buses. Photo: A red bus with passengers.
- 19 March 2014:** Uganda puts pedestrian and cyclist safety first in drive to improve its roads. Photo: A road winding through a green landscape.



CONSEJOS

1. **Confeccionar una ficha de datos** que podrán tener con ustedes cuando hablen con los redactores acerca de sus reportajes. No los bombardeen con estadísticas, sino usen los datos de manera selectiva para recalcar precisamente lo importante que es el asunto.
2. **Hacer de modo que esas estadísticas sean significativas** poniéndolas en el contexto de los objetivos de desarrollo para dar una idea más cabal de cómo las muertes por accidente de tráfico son comparables con otras epidemias mundiales. Por ejemplo, ¿pueden vincular el aumento de las importaciones de automóviles de un país tras un cambio de su política comercial con un incremento de los choques de vehículos de motor?
3. **Preguntar por qué.** Incluso el hecho de que no haya datos puede querer decirnos algo. En los registros policiales queda muy insuficientemente documentado el número de colisiones y traumatismos no mortales. En algunos países, se notifica a la policía menos del 50% de las defunciones resultantes de choques en las vías de tránsito. ¿Por qué?
4. **Evitar el uso de demasiados términos técnicos.** Por ejemplo, “usuarios vulnerables de la vía pública” no significa nada para la mayoría de la gente ajena a la industria de la seguridad vial. Si los describimos como vendedores que caminan por el costado de una carretera llevando productos al mercado, ciclistas, personas que viajan en un autobús camino al trabajo, o niños que van andando a la escuela, el relato de pronto cobra vida.
5. **Pensar en el contexto.** Los problemas de seguridad vial conciernen a casi todos los grandes pilares del desarrollo mundial. Afectan a la lucha contra la pobreza, someten a gran presión a unos servicios de salud ya en aprietos, deterioran los medios de vida y paralizan el flujo de los niños hacia las aulas. Se trata también de un importante asunto de financiación. Mientras que cada año se gastan miles de millones en la construcción de nuevas carreteras, la seguridad vial no es todavía una prioridad para muchos grandes financiadores del desarrollo o para muchos gobiernos.
6. **Recalcar la necesidad de que la seguridad vial sea una prioridad** en los objetivos de desarrollo posteriores a 2015. Los temas de desarrollo con demasiada frecuencia se siguen tratando en forma aislada, y sin embargo las muertes por accidentes de tráfico son una enorme carga, no solo para las familias y comunidades afectadas sino también para el producto interno bruto de un país.
7. **Encontrar el aspecto humano del relato.** Este es probablemente el consejo más importante de todos. La seguridad vial no es solo una cuestión de política, una cuestión de seguridad o una cuestión de desarrollo. Sobre todo, es una cuestión que concierne a las personas, y a menudo a las que no tienen más remedio que caminar porque carecen de transporte público a un precio asequible, o que tienen que desplazarse en autobuses para nada seguros, o cruzar vías de tránsito peligrosas y atestadas para ir al trabajo o a la escuela. Quienes mueren en la vía pública son con mayor probabilidad los miembros más pobres y más vulnerables de la población. Alguien que resulte gravemente lesionado en un accidente de tráfico tal vez no pueda trabajar nunca más y probablemente jamás reciba indemnización alguna. Los efectos multiplicadores de los accidentes de tráfico pueden ser catastróficos y sumir a muchos hogares en la pobreza.

CÓMO PERSUADÍ A TIME DE QUE ACEPTARA MI REPORTAJE

Geoffrey Cain, periodista independiente



Geoffrey Cain, destacado en Seúl, es corresponsal principal del *Global Post* en la República Popular Democrática de Corea y la República de Corea. Anteriormente, cubría la información sobre la República de Corea para *Time*. Se especializa en temas de política, negocios y salud, y ha viajado por toda Asia, escribiendo para *The Economist*, *The Wall Street Journal*, *The Far Eastern Economic Review*, *Foreign Policy*, *The New Republic*, *Fast Company*, *The Christian Science Monitor* y otras publicaciones.

Cuando abordé a los jefes de redacción, argumenté en favor de la seguridad vial señalando que era un asunto de sumo interés, con insuficiente cobertura mediática, que afectaba a millones de personas, por lo general a los pobres y los discapacitados. Podíamos ver como su penosa situación afligía a comunidades y naciones enteras, no solo a personas individuales.

La pertinencia de esa visión global los convenció de que aceptaran la propuesta. El reportaje resultante, “Conductores peligrosos: ¿la última crisis de salud pública de Asia?”, se publicó en abril de 2011, y hasta hoy sigue siendo uno de mis artículos mejor acogidos. Creo que este trabajo tenía una serie de elementos que explican su éxito.

Comencé con una vívida descripción de una colisión terrible ocurrida en Camboya, a raíz de la cual un minibús repleto de asistentes a una boda quedó desecho en la carretera. Cuando padres y hermanos festejaban con sus amigos, la vida de aquellas personas quedó truncada en una tragedia que podía haberse evitado. ¿Qué mejor recurso para captar la atención del lector?

La tragedia de la boda, con todo su drama, no era el meollo del relato sino una anécdota para ilustrar un problema más profundo. Este choque en concreto había provocado una conmoción nacional, que lo convertía en un ejemplo contundente de interés periodístico. Revelaba una preocupación profundamente arraigada en Camboya, haciendo despertar a la nación. Los accidentes de tráfico, muchos se estaban dando cuenta, entrañaban ingentes costos para el país, y algo había que hacer.

Después de presentar el episodio de la boda, el reportaje de *Time* proseguía en esa dirección. Los datos presentados sobre la magnitud del problema se respaldaban con toda clase de tendencias y cifras: costos de la atención de salud como porcentaje del PIB, falta de educación para la seguridad vial y de cumplimiento de las normas, y proporción anual de víctimas mortales en accidentes de tráfico de familias de ingresos bajos y medios.



© Mark Henley / Panos Pictures

El reportaje de *Time* apareció al comienzo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. El paludismo y el VIH/sida estaban en el centro de la preocupación mundial por la salud pública en África y Asia. La seguridad vial no figuraba en ese ámbito al principio, pero empezaba a abrirse camino en el lenguaje de la acción humanitaria. En otras palabras, el momento era propicio para que un periodista mostrara que el foco de atención del mundo estaba cambiando.

“La pertinencia de esa visión global los convenció de que aceptaran la propuesta.”

El buen periodismo puede mostrar que el cambio es posible, con tal que uno encuentre un buen ejemplo, o dos. Para concluir el artículo para *Time*, entrevisté a un experto de Malasia sobre la lucha de su país contra los accidentes de tráfico mortales, emprendida desde hace décadas, a fin de que otros países pudieran recoger alguna enseñanza de la experiencia malaya.

“UN TALLER QUE CAMBIÓ MI FORMA DE ESCRIBIR.”

Guilherme Paranaiba Gouveia,
Estado de Minas



Reportero del *Estado de Minas*, Belo Horizonte (Brasil), y graduado en periodismo por la Universidad Federal de Minas Gerais, Guilherme Paranaiba Gouveia ha trabajado como periodista de noticias en la televisión y la prensa escrita. Si bien las grandes noticias siguen siendo una de sus actividades principales, Guilherme ha volcado cada vez más su atención a los informes especiales sobre seguridad vial, infraestructura viaria y movilidad urbana.

En el Brasil, las salas de redacción, ya se trate de radios, televisión, periódicos o internet, tienen tendencia a informar sobre los eventos de seguridad vial considerándolos hechos aislados y desconectados. Como el personal está limitado y constreñido por plazos perentorios, la información suele verificarse por teléfono, mediante entrevistas con quizá una o dos fuentes de información, por lo general un funcionario policial o un bombero. Si el periodista no está debidamente preparado para informar sobre el hecho, corre el riesgo de omitir información crucial -dejando de recabar pruebas, por ejemplo, sobre consumo de alcohol, exceso de velocidad o mal estado de la vía de tránsito.

Al comienzo de mi carrera, me fue difícil avanzar en este tema. El reto era encontrar enfoques nuevos que permitieran estimular una discusión a fondo y sobrepasar los habituales artículos triviales sobre los accidentes de tráfico y la congestión vehicular.

Entonces, un día, asistí a un taller sobre seguridad vial en nuestra sala de redacción. Los oradores nos hicieron ver lo que es una cobertura analítica integral del tema y cómo contribuye a comprender más cabalmente los problemas relativos a la seguridad vial. Explicaron que gracias a una cobertura así se puede ejercer presión sobre las autoridades para que adopten medidas a fin mejorar la seguridad vial. A partir de ese momento, mis relatos comenzaron a cambiar.

“La idea era acabar con el halo de banalidad que rodea a las víctimas de accidentes de tráfico.”

MISOS FERREIRA/NOVA PRESS - 10/1/13



NOVAS A CONTRA
Mais 1 mil caminhoneiros vão combater em MG. Esta mais de 43 m



Portada del *Estado de Minas* con el artículo de Guilherme: Las vidas que el tránsito arrebató (y que aún va a arrebatarse).

En uno de los artículos más importantes que escribí después del taller, comparaba el total de víctimas mortales relacionadas con el tráfico registradas en el primer trimestre de 2013 con el número de muertes ocurridas en tragedias nacionales ampliamente difundidas por los medios de comunicación, que habían sacudido a la opinión pública. La idea era acabar con el halo de banalidad que rodea a las víctimas de accidentes de tráfico e ilustrar la magnitud del problema en mi estado natal de Minas Gerais. Entrevisté a varios expertos con objeto de comprender mejor por qué las muertes relacionadas con los accidentes de tráfico sobrepasaban con mucho a las provocadas por otras tragedias del Brasil.

AS VIDAS QUE O TRÂNSITO ROUBOU (E AINDA VAI ROUBAR)

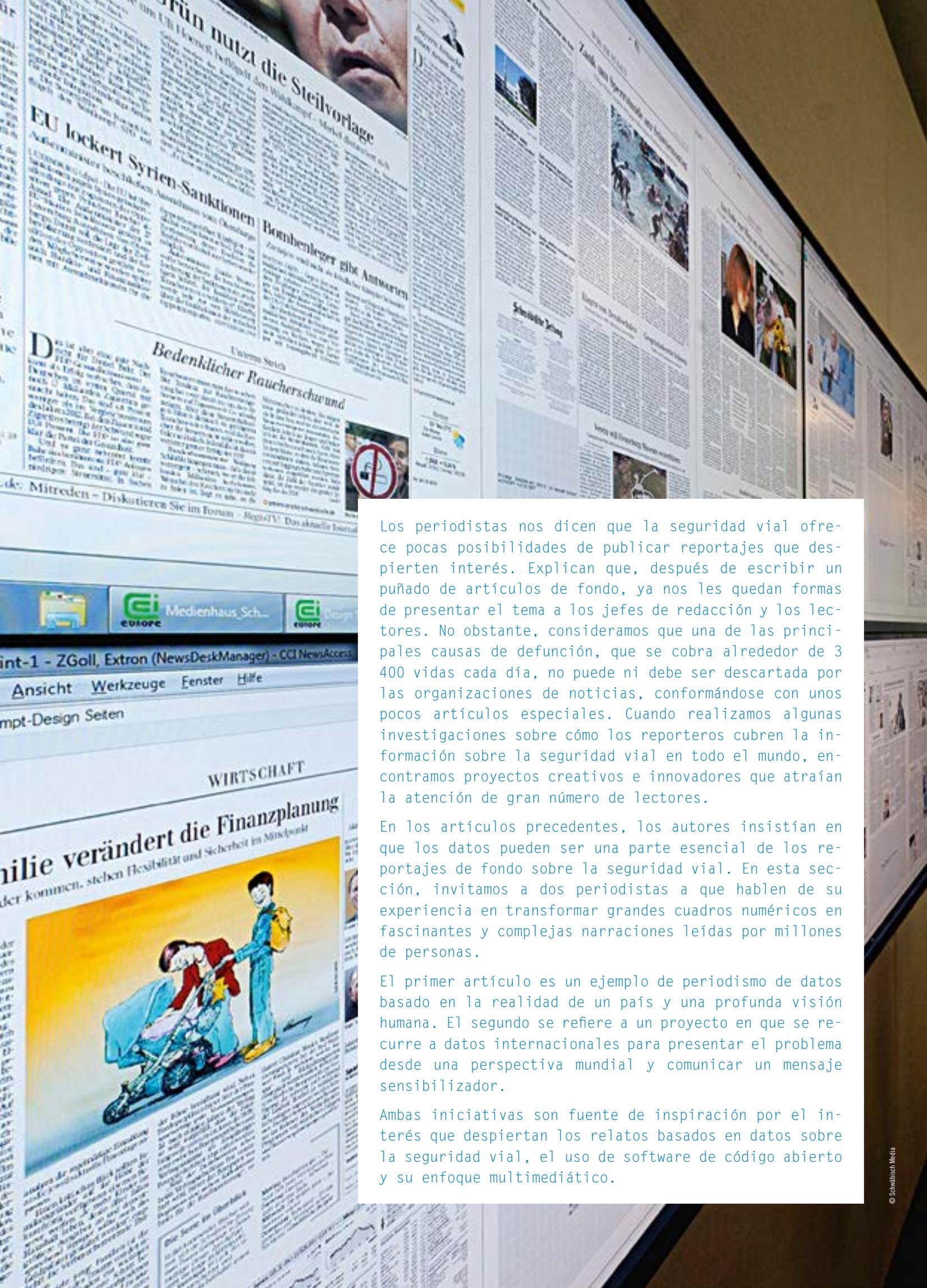
PELO MENOS 561 PESSOAS MORRERAM NO TRÁFEGO EM MINAS EM 2013. NESSE RITMO, NÚMERO DE VÍTIMAS CHEGARÁ A 2.178 NO FIM DO ANO

Em 28 de janeiro, um desastre comoveu o país: depois do incêndio na Boate Kiss, em Santa Maria (RS), 241 pessoas morreram. O episódio resultou em investigações e providências que repercutem até hoje. Longe do Sul, no trânsito mineiro, uma outra tragédia se repete todos os dias. Silenciosa e mais grave. Desde o início do ano, mais de 560 pessoas morreram em ruas e rodovias do estado. É como se a catástrofe gaúcha tivesse ocorrido duas vezes em menos de quatro meses. O quadro é assustador, mas não gera a mobilização que se seguiria à queda de dois aviões em 90 dias - por exemplo. Porém, o tráfego mineiro sozinho tirou mais vidas que a soma dos acidentes com os voos 3054, da TAM - com 199 óbitos em São Paulo, em 2007 -, e 447, da Air France, que matou os 228 ocupantes que seguiam do Rio para Paris, em 2009. E o pior: mantido esse ritmo, quase 2.180 pessoas terão morrido vítimas de carros, motos, caminhões e ônibus até o fim de 2013.

LEIA MAIS SOBRE A TRAGÉDIA NO TRÂNSITO NA PÁGINA 18



**INFORMAR SOBRE
LA SEGURIDAD
VIAL COMO PARTE
DE UN PROYECTO**



Los periodistas nos dicen que la seguridad vial ofrece pocas posibilidades de publicar reportajes que despierten interés. Explican que, después de escribir un puñado de artículos de fondo, ya nos les quedan formas de presentar el tema a los jefes de redacción y los lectores. No obstante, consideramos que una de las principales causas de defunción, que se cobra alrededor de 3 400 vidas cada día, no puede ni debe ser descartada por las organizaciones de noticias, conformándose con unos pocos artículos especiales. Cuando realizamos algunas investigaciones sobre cómo los reporteros cubren la información sobre la seguridad vial en todo el mundo, encontramos proyectos creativos e innovadores que atraían la atención de gran número de lectores.

En los artículos precedentes, los autores insistían en que los datos pueden ser una parte esencial de los reportajes de fondo sobre la seguridad vial. En esta sección, invitamos a dos periodistas a que hablen de su experiencia en transformar grandes cuadros numéricos en fascinantes y complejas narraciones leídas por millones de personas.

El primer artículo es un ejemplo de periodismo de datos basado en la realidad de un país y una profunda visión humana. El segundo se refiere a un proyecto en que se recurre a datos internacionales para presentar el problema desde una perspectiva mundial y comunicar un mensaje sensibilizador.

Ambas iniciativas son fuente de inspiración por el interés que despiertan los relatos basados en datos sobre la seguridad vial, el uso de software de código abierto y su enfoque multimediático.

“YO QUERÍA INFORMAR DE OTRA MANERA SOBRE LAS MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO.” Adrian Brown, BBC



Adrian Brown es un periodista que ha pasado más de 20 años informando desde los Balcanes, Francia y el Reino Unido para periódicos, agencias internacionales de noticias y la BBC. Trabajó seis años en el servicio de noticias en línea de la BBC, creando originales contenidos sobre una amplia gama de asuntos. Ahora trabaja para los servicios internacionales de noticias en línea y televisivos de la BBC.

Fue cuando trabajaba en el servicio de noticias en línea de la BBC y me especializaba en periodismo de datos que comencé efectivamente a interesarme de veras en las muertes provocadas por los accidentes de tráfico. Quería saber si podría informar sobre esos sucesos de manera diferente, aprovechando las múltiples posibilidades de Internet para presentar las circunstancias e información detallada así como el aspecto humano de estas desgracias.

Como parte de su sinopsis anual relativa a las víctimas de accidentes de tráfico, el Departamento de Transporte del Reino Unido publica un informe anual con números de los titulares junto con un análisis y un desglose pormenorizado de las cifras. Es un documento interesantísimo, repleto de joyas estadísticas y detalles sorprendentes.

El elemento central de nuestro proyecto era un mapa en línea con opción de búsqueda de las víctimas mortales de Gran Bretaña. Esto permitía a los usuarios escribir el nombre de un lugar y ver todos los accidentes de tráfico mortales ocurridos en esa zona. Al pulsar en un marcador de accidente, en un recuadro aparecían los detalles del suceso: si la víctima era un peatón, el conductor de un coche o un ciclista, cuándo había ocurrido la colisión, y alguna información más. La fuente principal del mapa eran los datos oficiales sobre decesos en la vía pública, un sistema normalizado para dar cuenta de los accidentes de tráfico puesto en marcha en 1979. A cargo de la policía, el sistema STATS19 registra una amplia gama de información sobre cada accidente, por ejemplo, hora, día, lugar, condiciones de la vía de tránsito, vehículos implicados y víctimas resultantes.

También se consiguen factores coadyuvantes como la velocidad, el tiempo atmosférico y las declaraciones de los implicados. Al examinar uno de esos documentos, rápidamente me di cuenta del potencial periodístico de reunir los datos de varios años en un producto en línea interactivo.

La porción de datos de diez años de STATS19 que tomé como muestra contenía más de un millón de líneas de datos, todos en casillas codificadas, fáciles de descifrar

con la excelente herramienta del “apunte escondido”. Trabajar con tal cantidad de información, empero, requería un curso acelerado de autoaprendizaje de Excel para cribar los datos a fin de obtener los detalles que necesitábamos. Pronto tuve listas ordenables y tablas dinámicas que revelaron algunas potentes líneas narrativas.

“Rápidamente me di cuenta del potencial periodístico de reunir los datos de varios años en un producto en línea interactivo.”

Mis colegas especialistas en informática rápidamente pudieron situar los accidentes en un mapa en línea interactivo y colocar los datos en gráficos que mostraban el número de accidentes mortales en un periodo convencional de 24 horas, las pautas de los siniestros en una semana convencional, y sus variaciones según la edad de las víctimas. También se encargó una serie infografías. Si bien los mapas y las infografías son un excelente medio de presentar datos complejos de manera atractiva, para algunos pueden ser fríos y carentes de cariz humano. Para este elemento, ensayé dos enfoques diferentes.



“El artículo de 2 500 palabras resultante recibió más de un millón de visitas en el día.”

Primero, indagué acerca de un único accidente mortal, y relaté todo el episodio desde el punto de vista de todos los involucrados, desde el acompañante del hombre que murió, hasta el médico que certificó la defunción en el hospital, pasando por los servicios de rescate que acudieron al lugar del siniestro. Fue una experiencia tremenda, pero el artículo de 2 500 palabras resultante recibió más de un millón de visitas en el día. Algo notable, teniendo en cuenta que al caso de un hombre derribado de su escúter normalmente se le dedicaría apenas un par de párrafos.

El segundo proyecto era igualmente ambicioso. Quería saber de qué manera podría informar acerca de un día de accidentes de tráfico para dar una idea de la magnitud que representaban los cientos de colisiones que se producían diariamente. Se me ocurrió seguir el servicio de ambulancias de Londres durante un día. Pude determinar que, en promedio, hay unas 80 llamadas por accidentes de tráfico cada día en la capital. En un lapso de 24 horas, habría actividad suficiente que seguir con un aguerrido equipo de 12 periodistas que hicieran cada uno grabaciones para la televisión e Internet. Para informar sobre este trabajo, creamos una “página viva” en línea que nos permitía consignar observaciones y detalles a lo largo del día. También disponíamos de dos equipos de televisión, gracias a lo cual podíamos preparar un informe especial para las noticias del mediodía y otro más extenso para el boletín de noticias vespertino de la estación de televisión de Londres de la BBC. La labor resultó todo un éxito en línea, con más de un millón de visitas a la página y una frenética interacción en las redes sociales. No solo conseguimos dar cuenta “en vivo” de cada accidente con cierto grado de detalle sino que también pusimos en marcha una serie de debates y discusiones en línea, todo lo cual la audiencia de la BBC podía seguir en un solo lugar.

En líneas generales, diría que la respuesta de la audiencia fue abrumadoramente positiva. Recibimos muchos correos electrónicos encomiando a la BBC por haber abordado el tema. Fue particularmente intensa la respuesta al artículo sobre la muerte del conductor del escúter.

Creo que el aspecto más significativo de esta historia es que, mientras el interés del público es alto, el interés oficial en abordar la cuestión puede decirse que es escaso y poco ambicioso. Muchos reconocen que hay soluciones posibles para reducir el número de muertes a poco centenares o incluso, como Suecia se ha comprometido a hacerlo, a cero, pero parece haber poca voluntad política para lograrlo.

Los dos proyectos examinados en este artículo pueden consultarse en:

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/magazine/8344025.stm

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/8412891.stm



“VISUALIZACIÓN CREATIVA DE LOS DATOS PARA UNA AUDIENCIA MUNDIAL”

[Tom Hundley,](#)
[Pulitzer Center](#)
[on Crisis](#)
[Reporting](#)

El Pulitzer Center on Crisis Reporting volcó su atención a la seguridad vial después de un encuentro fortuito entre el fundador del Pulitzer Center, Jon Sawyer, y un especialista en seguridad vial del Banco Mundial, quien le dijo a Sawyer que estaba frustrado por la falta de cobertura mediática y conciencia pública de lo que caracterizó como “la mayor crisis de salud pública de la que jamás se haya oído hablar”. Tras mostrarle los datos a Sawyer, la realización del proyecto “Roads Kill” (Las carreteras matan) del Pulitzer Center quedó encargada.

Con una red de más de 300 periodistas que trabajan en África, las Américas, Asia y Europa, el Pulitzer Center estaba en buenas condiciones para preparar informes de primera mano sobre temas de seguridad vial de casi todos los rincones del mundo.

“Proyectos como este demuestran que el periodismo sigue evolucionando más allá de la información y la investigación convencionales.”

La característica principal del proyecto es un mapa animado interactivo creado con datos del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* de la OMS y herramientas de código abierto. El mapa combina datos sobre las tasas de mortalidad por accidentes de tráfico con un flujo constante de relatos de los reporteros del Pulitzer Center del mundo entero. Un recorrido animado de hechos relativos a la seguridad vial sirve de introducción narrativa y permite a los usuarios centrarse en una u otra región o bien examinar aspectos que les interesen particularmente. Queríamos que el mapa sirviera de catalizador de un periodismo de fondo sobre la problemática de la seguridad vial. Queríamos también que se pudiera “personalizar” y utilizar como plataforma para impulsar el compromiso con estos temas y la información al respecto. El mapa es totalmente integrable, y, cuando el proyecto se puso en marcha en agosto de 2013, invitamos a los medios informativos interesados a que hicieran uso de este recurso en su propio sitio web de

forma gratuita. También se invitó a los lectores a que alojaran el mapa en su blog o sitio web.

La respuesta ha sido hasta ahora muy alentadora. Han alojado el mapa centenares de blogueros y relevantes medios de comunicación, entre ellos *The Washington Post*, *The Chicago Tribune*, *Slate*, *Gizmodo*, *The Car Connection*, *The Daily Dish*, *The Daily Mail*, *El País*, *Discovery*, *Fast Company*, *ABC*, *Vice*, *PBS* y *Visual.ly*.

Casi un millón de personas han visitado el mapa desde su aparición en agosto de 2013, y muchos han tuiteado o publicado en la web sus impresiones. Hemos podido mantener actualizado el proyecto incorporando por lo menos uno o dos reportajes cada mes y poniendo de relieve los de nuestro sitio web. La mayoría de los aproximadamente 30 informes de país fueron colaboraciones de los becarios del Pulitzer Center que trabajaban en otros proyectos diferentes en distintas partes del mundo, pero también tuvimos excelentes aportaciones de fuentes externas.

Si bien el proyecto Roads Kill es de alcance mundial, el modelo fácilmente podría aplicarse a proyectos regionales o nacionales de información sobre la seguridad vial. Según Visual.ly, “Proyectos como este demuestran que el periodismo sigue evolucionando más allá de la información y la investigación convencionales. Internet genera una audiencia mundial, y al cambiar la escala de la audiencia, otro tanto ocurre con la escala de la información. Un proyecto como este representa un esfuerzo concertado de muchas personas distintas de diferentes organizaciones, y añade valor a todos y cada uno.







**LAS COLISIONES
EN LAS VÍAS DE
TRÁNSITO NO SON
"ACCIDENTALES"**



En esta guía consideramos la información sobre la seguridad vial desde tres perspectivas distintas: sus efectos en la salud pública, cómo resultan afectados los usuarios de la vía pública, y cómo la legislación sobre seguridad vial puede reducir los traumatismos y defunciones. La finalidad es ayudar a los periodistas a crear un marco para sus crónicas, proponer posibles enfoques de los reportajes y presentarles algunos ejemplos de lo que otras publicaciones y emisoras han hecho.

¿Cuántas veces han pensado en las implicaciones de los accidentes de tráfico para el sector de la salud pública? En los países en desarrollo especialmente, las víctimas de accidentes de tráfico se consideran un subproducto inevitable del crecimiento económico y la rápida motorización de las masas. La actitud parece ser que todo lo que ocurre en las vías de tránsito es asunto de quienes están encargados de la gestión de las infraestructuras y el transporte. Pero los sistemas de transporte mal planificados y gestionados pueden tener consecuencias en muchos sectores de la sociedad y muy particularmente en la salud pública.

La próxima vez que tengan ocasión de escribir acerca de una colisión mortal, tengan en cuenta lo siguiente:

- Los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas de defunción.
- Los traumatismos causados por el tránsito suponen una pesada carga para unos servicios de salud pública ya al límite de su capacidad.
- Los accidentes de tráfico afectan a la calidad de vida.

En las páginas siguientes, encontrarán algunos conceptos clave para su narrativa respecto de cada planteamiento propuesto así como enlaces a ejemplos de artículos pertinentes sobre la seguridad vial escritos por periodistas de distintas partes del mundo. Los enlaces están activos en la versión PDF en línea de la guía.

PLANTEAMIENTO 1 DE LA CRÓNICA: LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO SON UNO DE LOS FACTORES DE MORTALIDAD DE LA ÉPOCA MODERNA QUE MÁS VÍCTIMAS CAUSAN.

Alrededor de 1,24 millones de personas mueren cada año a raíz de accidentes de tráfico -lo que supone más de 3 400 muertes por día. A nivel mundial, los traumatismos causados por el tránsito son la novena de las causas principales de defunción, por delante del paludismo y la diabetes, y no muy lejos del VIH/sida. Los traumatismos causados por el tránsito son la causa principal de defunción entre los jóvenes de 15 a 29 años, lo que significa que las muertes y lesiones por accidentes de tráfico eliminan un valioso segmento de la fuerza de trabajo. La mitad de quienes mueren en las vías públicas del mundo son lo que los analistas de seguridad llaman “usuarios vulnerables de la vía pública”, esto es peatones, ciclistas y motociclistas.

“Sabemos cómo reducir los traumatismos y muertes por accidentes de tráfico.”

Como cualquier crónica que trate de una crisis de salud pública, el reportaje sobre la seguridad vial debe encuadrarse en un contexto que permita poner de relieve los aspectos de la situación relacionados con la salud. La clave está en hacerse las preguntas correctas: ¿A quién afecta? ¿Qué magnitud tiene? ¿Cómo puede remediarse? Para este tipo de crónicas son cruciales los buenos datos y las estadísticas de calidad. Si el gobierno local o nacional ha adoptado nuevas medidas de seguridad, se puede aprovechar sin duda la ocasión para informar sobre las repercusiones en la salud pública, como ocurre en el artículo de Australia presentado en los ejemplos. Pero si se informa desde un país en el que la población apenas está empezando a darse cuenta del problema y donde no hay un debate sustancial a nivel nacional, podría considerarse la posibilidad de escribir sobre las estrategias adoptadas con éxito en otros países que tienen el mismo problema.

Las intervenciones eficaces en materia de seguridad vial dependen en gran medida de la situación de cada país, pero la respuesta a un problema concreto que ustedes hayan determinado es probable que ya se haya encontrado en alguna otra parte del mundo. Esta puede ser una manera provechosa de encuadrar la crónica y ofrecer posibles soluciones a los decisores del país.

En suma, el corpus de investigaciones y datos relacionados con la seguridad vial y la salud pública es vasto y a menudo accesible. A diferencia de ciertas crisis de salud pública en que se carece de vacunas o cura, sabemos ya cómo reducir los traumatismos y muertes por accidentes de tráfico, y son muchos los países que lo han logrado. Los artículos sobre estos resultados, como los que se presentan a continuación, pueden brindar a los medios de comunicación oportunidades de centrar la atención en esta epidemia mortífera de un modo que no dependa del gancho informativo de un accidente mortal.

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [The world's 10 leading causes of death \(Las 10 causas principales de defunción\)](#), CNBC
- [Why are roads one of the world's biggest killers?\(¿Por qué los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en el mundo?\)](#), *The Guardian*, podcast
- [Youth dying on roads put traffic cops on alert mode \(La muerte de jóvenes en accidentes viales pone en alerta a la policía de tránsito\)](#), *Bangalore Mirror*
- [Tougher laws for young drivers \(Leyes más estrictas para los jóvenes conductores\)](#), *The Australian*
- [Bangalore learns Swedish lessons in urban planning \(Bangalore aprende de Suecia sobre planificación urbana\)](#), *Times of India*
- [For walkers and cyclists, a Swedish road-planning strategy helps save lives \(Estrategia sueca de planificación vial ayuda a salvar vidas de peatones y ciclistas\)](#), *San Diego Free Press*



PLANTEAMIENTO 2 DE LA CRÓNICA: LAS LESIONES CAUSADAS POR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO AFECTAN A LA CALIDAD GENERAL DE VIDA.

Los accidentes mortales ocupan las portadas, pero ¿han considerado ustedes la posibilidad de escribir acerca de las personas que sobreviven a un accidente y ahora están pasando largos días sumidas en dolores, adaptando el hogar a sus nuevas necesidades físicas o tratando de encontrar un nuevo lugar en la sociedad? Las víctimas mortales representan solo la punta del iceberg del capital humano y los recursos de la sociedad perdidos en los accidentes de tráfico. Se estima que entre 20 y 50 millones de personas resultan heridas anualmente en colisiones viales. Estas víctimas por lo general se notifican en un grado muy insuficiente, porque es difícil calcular con mayor precisión la carga indirecta de las lesiones ocasionadas por los accidentes de tráfico. Según una estimación moderada, por cada muerte en accidente, 15 personas necesitan atención hospitalaria y 70 personas sufren traumatismos menores.

Los traumatismos causados por el tránsito con frecuencia consisten en lesiones de la médula espinal, que cambian radicalmente la vida de las víctimas, ya sea porque quedan con una discapacidad permanente o bien expuestas a un sinnúmero de problemas. Se enfrentan con obstáculos físicos a la movilidad básica así como con actitudes negativas que las excluyen de una participación plena en la sociedad.

Las personas con lesiones de la médula espinal tienen entre dos y cinco probabilidades más de morir prematuramente. También presentan tasas más bajas de matriculación escolar y de participación en la economía que las personas sin lesiones de esa clase. Las lesiones de la médula espinal también están asociadas al riesgo de padecer otras afecciones que pueden ser debilitadoras e incluso mortales, y crean una gran dependencia de los dispensadores de cuidados.

La publicación de la OMS *International perspectives on spinal cord injury* (Lesiones de la médula espinal: perspectivas internacionales) mostraba que en la Región de África los traumatismos ocasionados por el tránsito son la causa principal de esas lesiones, representando casi el 70% de todos los casos. En otras regiones de la OMS, las lesiones de la médula espinal relacionadas con los accidentes de tráfico comprendían desde el 40% de todas las lesiones de esa clase en la Región de Asia Sudoriental hasta el 55% en la Región del Pacífico Occidental. Como todos los traumatismos, las lesiones de la médula espinal se pueden prevenir.

Otra forma de presentar la crónica es a través de las personas que se han convertido en elocuentes abanderados de esta causa tras sufrir lesiones relacionadas con el tráfico. Esas personas y sus vidas pueden ser una fuente de relatos convincentes, de profundo interés humano, que no solo llamen la atención sobre la problemática de la seguridad vial sino que también puedan inspirar a otros que tratan de remediar una desgracia similar. Los artículos que se mencionan a continuación ilustran de qué manera, al informar sobre estos traumatismos, los periodistas pueden abordar la incidencia de los accidentes de tráfico en los sistemas de salud pública.

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [Kenya road crash victims \(Víctimas de accidentes de tráfico en Kenya\), *The Guardian*](#)
- [Zambia's healthcare system in need of an MOT as road accidents increase \(El sistema de atención sanitaria de Zambia requiere un servicio de inspección técnica de vehículos ante el aumento de los accidentes de tránsito\), *The Guardian*](#)
- [Dubai crash victim warns of dangers of car modifications \(Víctima de accidente vial de Dubai advierte del peligro de modificar los automóviles\), *The National*](#)

PLANTEAMIENTO 3 DE LA CRÓNICA: LOS SISTEMAS DE SALUD SE VEN SOBRECARGADOS POR CAUSA DE LOS TRAUMATISMOS RELACIONADOS CON EL TRÁNSITO.

La imagen más común asociada a las crónicas sobre accidentes de tráfico es la escena de una colisión -el vehículo destrozado y volcado, cristales rotos y efectos personales desparramados sobre el asfalto. Pero otra imagen potente podría ser la de una sala de urgencias atestada y personal del servicio de urgencias desbordado de trabajo. Los traumatismos causados por el tránsito suponen una pesada carga para los sistemas de salud, sobre todo en los países de ingresos bajos y medios donde el número de víctimas es particularmente elevado y los recursos disponibles son invariablemente escasos.

“Otra imagen potente podría ser la de una sala de urgencias atestada y personal del servicio de urgencias desbordado de trabajo.”

Consideren la posibilidad de escribir acerca de la presión a que está sometida la infraestructura de atención sanitaria a causa de los accidentes de tráfico, como en los ejemplos presentados. ¿Cuántas camas de hospital están ocupadas por personas lesionadas en la vía pública? ¿Por cuánto tiempo? Y ¿qué costo económico tiene esta situación que es posible prevenir? También podrían escribir una crónica comparando el costo de reducir los traumatismos causados por el tránsito con el costo de la atención a los lesionados, señalando que esta atención absorbe recursos médicos ya escasos que de otro modo podrían dedicarse al tratamiento de otros problemas de salud más difíciles de prevenir.

Según el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, de la OMS, en algunos paí-

ses de ingresos bajos y medios, entre el 30% y 86% de las hospitalizaciones por traumatismos corresponde a traumatismos causados por el tránsito. La duración media de la hospitalización era de 20 días, y, en algunos países, los pacientes con lesiones causadas por accidentes de tráfico representaban el 80% de la ocupación de camas de las plantas de cirugía y eran los usuarios más frecuentes de los quirófanos y las unidades de cuidados intensivos. Los traumatismos causados por el tránsito también incrementan la carga de trabajo de los servicios de radiología, fisioterapia y rehabilitación. Este tipo de análisis se puede realizar a nivel nacional o local verificando los datos de fácil acceso generados por los hospitales locales o los ministerios de salud, como en los ejemplos que se ofrecen a continuación.

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [Traffic tragedies threaten to overwhelm Bangladesh's emergency wards \(Las tragedias del tránsito amenazan con saturar los servicios de urgencia de Bangladesh\), *The Guardian*](#)
- [Road death, cancer and diabetes becoming Africa's hidden epidemics \(Las muertes por accidentes de tráfico, el cáncer y la diabetes se están convirtiendo en las epidemias ocultas de África\), *The Guardian*](#)
- [Reinventing the wheel \(Reinventar la rueda\), *The Economist*](#)
- [Bangladesh's road accidents take a heavy toll on poor – and on economy \(Los accidentes de tráfico de Bangladesh se ceban en los pobres, con elevado costo para la economía\), *The Guardian*](#)
- [Cold ones and cars do not mix in Cape Town \(En Ciudad del Cabo cervezas frías y conducción no hacen buena yunta\), *The Pulitzer Center*](#)



OTRAS IDEAS PARA MÁS ARTÍCULOS CON UN ENFOQUE DE SALUD PÚBLICA

1. Comparación con otras enfermedades: ¿Cuántas personas mueren en accidentes de tráfico en su país? ¿Qué correlación hay entre ese número de decesos con el de fallecimientos por VIH/sida, paludismo o tuberculosis? ¿Qué ocurre con otras enfermedades infecciosas comunes como el dengue? ¿Qué cantidad de dinero se invierte en la prevención de los decesos por accidente de tráfico en comparación con la que se destina a otras enfermedades?
2. ¿Quiénes son las principales víctimas en su país? ¿Jóvenes? ¿Hombres? ¿Personas que circulan en vehículos de dos ruedas? ¿Personas que no usan cinturón de seguridad o casco?
3. Atención después del accidente y servicios de emergencia: ¿Qué servicios de emergencia existen en su país? ¿Se puede llamar a una ambulancia? ¿Cuánto cuesta, y quién tiene acceso? ¿Qué es la llamada “hora dorada o vital”?





PERIODISMO DE SOLUCIONES

Como lo hemos subrayado a lo largo de esta guía, la seguridad vial es un problema para el que hay respuestas eficaces. Teniéndolo en cuenta, el periodismo orientado a proponer soluciones puede ser especialmente útil cuando se escribe acerca del tema. Uno de los pioneros en este campo es la Solutions Journalism Network (Red de periodismo de soluciones) (www.solutionsjournalism.org), una organización con sede en Nueva York que presta apoyo a los periodistas para la producción de reportajes rigurosos y convincentes sobre las respuestas a los problemas sociales.



Como lo explica Tina Rosenberg, cofundadora de Solutions Journalism Network, el verdadero periodismo de soluciones no es promoción. “No se trata de trivialidades o relaciones públicas ni de periodismo “confortable””, señala. “Se trata de una información rigurosa y convincente que examina la raíz de los problemas y propone respuestas realistas -pues se están dando.”

“Resulta cada vez más inadecuado que los periodistas se limiten simplemente a señalar lo que está mal y esperar que la sociedad cree mejores leyes o ejerce una supervisión apropiada.”

“La teoría de cambio predominante en el periodismo es que el señalar los problemas sociales impulsará la reforma. Los periodistas actúan como denunciadores y exponen las irregularidades, pero tienen poco más que hacer aparte de eso. Creemos que esta teoría de cambio es insuficiente. Resulta cada vez más inadecuado que los periodistas se limiten simplemente a señalar lo que está mal y esperar que la sociedad cree mejores leyes o ejerce una supervisión apropiada. Los problemas del mundo son precisamente demasiado complejos y cambian con rapidez. Las personas deben conocer ejemplos creíbles de respuestas a los problemas para estar en condiciones de actuar con discernimiento y forjar una sociedad mejor. A este respecto, el periodismo debe potenciar su función tradicional, poniendo de relieve respuestas a los arraigados males sociales, que sean susceptibles de adaptación.”

La Solutions Journalism Network publicó recientemente un manual gratuito de 48 páginas en que se presenta a los reporteros el proceso del periodismo de soluciones, desde encontrar respuestas de las que valga la pena informar hasta involucrar a los lectores/espectadores en un reportaje final. El manual, disponible en el sitio web www.solutionsjournalism.org, incluye un interesante ejemplo de reportaje del The New York Times sobre la seguridad vial, De Blasio looks toward Sweden for road safety (De Blasio busca modelo de seguridad vial en Suecia).





LA SEGURIDAD VIAL Y LOS USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA

A menudo leemos artículos acerca de personas muertas o lesionadas en accidentes de tráfico, pero rara vez los leemos sobre la manera en que el problema afecta a toda una clase de personas. La vulnerabilidad en las vías de tránsito depende mucho de lo que uno hace y lo que uno es.

La vulnerabilidad en las vías de tránsito depende mucho de lo que uno hace y lo que uno es.

Si uno vive en un país de ingresos bajos, conduce una motocicleta o tiene entre 15 y 29 años, las posibilidades de sufrir lesiones por un accidente de tráfico son mucho más altas que las del resto de la población. Los estudios han revelado que las colisiones tienen una repercusión desproporcionada en los segmentos pobres y vulnerables de la sociedad. Incluso en los países de ingresos altos, los niños pobres están más expuestos que los de familias más prósperas. En los países de ingresos bajos, las personas de los grupos socioeconómicos bajos son las que corren mayor riesgo.

Si se pretende escribir sobre la seguridad vial centrándose en las personas de las distintas categorías de riesgo, hay varias maneras de hacerlo. Este enfoque ayuda a los lectores a comprender mejor los factores de riesgo a los que están expuestos, al tiempo que se les proponen medidas que pueden adoptar para reducir su vulnerabilidad. Aumentar el conocimiento de los lectores es una forma de contribuir a reducir las lesiones y las muertes que causan los accidentes de tráfico.

En las páginas siguientes, encontrarán algunos conceptos clave para su narrativa respecto de los dos planteamientos propuestos así como enlaces a ejemplos de artículos pertinentes sobre la seguridad vial escritos por periodistas de distintas partes del mundo. Los enlaces a los artículos están activos en la versión PDF en línea de la guía.







PLANTEAMIENTO 1 DE LA CRÓNICA: CIERTOS GRUPOS SON MUCHO MÁS VULNERABLES A LOS TRAUMATISMOS POR CAUSA DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.

El gancho de la noticia en estos reportajes suele ser un nuevo estudio o una nueva serie de datos estadísticos. Pueden resultar interesantes y provechosos si se centran en un aspecto concreto del problema y proponen una posible solución o intervención. Por ejemplo, considerar de qué manera el problema afecta a un grupo determinado, como los jóvenes, los conductores y pasajeros de pequeñas motocicletas, que se han convertido en el modo de transporte predominante en el mundo en desarrollo, o bien a personas de una zona geográfica específica, por mencionar solo unos pocos. Las estadísticas que demuestran que las posibilidades de morir en un accidente de tráfico dependen del lugar donde vive una persona, de su edad o del hecho de no usar casco, pueden ayudar a los lectores a identificarse con el problema y también servir de base para un relato personal interesante.

También hay muchos artículos que se pueden escribir acerca de acciones concretas que es posible emprender para reducir la vulnerabilidad de ciertos grupos, como crear y mantener cruces peatonales bien marcados, construir puentes para peatones o recordar a estos que apaguen el teléfono móvil y presten atención al lugar por donde caminan.

Los artículos como los referidos en los ejemplos de más abajo incorporan un elemento de fuerte interés humano, ya que tratan de personas que de alguna manera han sido vulnerables. Presten especial atención al artículo “Right to walk is right to health” (El derecho a caminar es un derecho a la salud) (*The Hindu*), que se centra en los peatones y la falta de pavimentación adecuada en la India. El periodista vincula los beneficios directos e indirectos del caminar para la salud

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [Los accidentes de tráfico son “la causa de muerte más importante entre los jóvenes del mundo entero”, dice el informe, *The Guardian*](#)
- [South Africa’s lack of road safety forces children to run the gauntlet \(La falta de seguridad vial en Sudáfrica obliga a los jóvenes a afrontar grandes peligros\), *The Guardian*](#)
- [Right to walk is right to health \(El derecho a caminar es un derecho a la salud\), *The Hindu*](#)
- [Nueve de cada diez padres retiran a los niños de la sillita de retención infantil demasiado pronto, concluye el estudio, *The Washington Post*](#)



PLANTEAMIENTO 2 DE LA CRÓNICA: **LOS GRUPOS DE INTERÉS Y LAS ORGANIZACIONES DE SENSIBILIZACIÓN PUEDEN APORTAR UNA PERSPECTIVA NUEVA A PROBLEMAS MUY TRILLADOS.**

Las organizaciones de sensibilización suelen hacer un buen trabajo poniendo de relieve las preocupaciones especiales de sus grupos constituyentes, como conductores mayores o personas que van al trabajo en bicicleta en las zonas urbanas. La Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial (www.roadsafetyngos.org) cuenta con 140 organizaciones miembros de 90 países. Estas organizaciones pueden ser un recurso valioso para los periodistas de todo el mundo; sus actividades van desde prestar apoyo a las víctimas y sus familias y abogar por los derechos de los usuarios de la vía pública hasta promover iniciativas en materia de seguridad. A fin de estar preparado para futuras crónicas sobre la seguridad vial, el periodista debe saber cuáles son las principales ONG de su ciudad o su país que se ocupan del tema y qué tipo de información puede obtener de ellas.

El periodista debe saber cuáles son las principales ONG de su ciudad o su país que se ocupan de seguridad vial.

He aquí un ejemplo de lo que estamos hablando. Los expertos en seguridad vial por lo general están de acuerdo en que el cumplimiento más estricto de las leyes en la materia es fundamental para modificar las conductas, y sin embargo, los políticos a menudo prefieren hacer la vista gorda a las infracciones comunes, considerando que exigir el cumplimiento estricto de, digamos, la normativa sobre el uso del cinturón de seguridad sería una medida impopu-

lar entre los conductores, que podría pasarles factura en las elecciones siguientes. Ahora bien, ¿los ciudadanos están realmente en contra del estricto cumplimiento de las leyes sobre seguridad vial?

Una ONG que se ocupa de seguridad vial en Turquía decidió dar respuesta a esta pregunta solicitando directamente a los usuarios de la vía pública su opinión acerca de la posibilidad de modificar la normativa vigente y fijar multas más altas para quienes no utilizan el cinturón de seguridad. El resultado fue sorprendente: el 85% de los encuestados apoyaban el aumento de las sanciones por no usar el cinturón. Como cabía esperar, la prensa turca se lanzó sobre la noticia.

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [We are not afraid of dying, but of getting fined \(No tenemos miedo de morir, sino de que nos multen\), Zaman](#)
- [Safety experts to pedestrians: Put the Smartphone down and pay attention \(Los expertos en seguridad a los peatones: Apaguen el móvil y pongan atención\), The Washington Post](#)
- [China pushing child safety seats to reduce accident toll \(China impulsa el uso de sillitas de seguridad infantiles para reducir el número de víctimas en los accidentes\), Bloomberg News](#)





LA SEGURIDAD VIAL Y LA LEGISLACIÓN

Cuando de modificar los comportamientos peligrosos se trata, la legislación puede ser una herramienta eficaz para reducir los traumatismos y el número de víctimas mortales. Para un periodista interesado en soluciones, escribir acerca de la legislación y su cumplimiento es otra manera más de abordar el asunto.

Si se quiere profundizar un poco en los muchos recursos disponibles, elaborar reportajes sobre la legislación en materia de seguridad vial puede ser un proyecto periodístico interesante y estimulante. Se pueden preparar trabajos puntuales que enriquezcan el debate y aclaren qué es lo que se debe cambiar, cómo y por qué. Los productos periodísticos sobre la seguridad vial centrados en la legislación pueden:

- hacerse eco de un debate y enriquecerlo alentando la discusión y participación públicas;
- ayudar a los lectores y los usuarios de la vía pública a seguir y comprender el debate sobre un proyecto de ley que los afectará directamente; y
- dar voz a personas a las que no se ofrece la oportunidad de opinar en el debate, como los defensores o representantes de los grupos de usuarios de la vía pública.

Un buen ejemplo de cómo este tipo de productos contribuyen al debate lo encontramos en Australia, donde la alarmantemente alta tasa de conductores jóvenes involucrados en accidentes de tráfico ha pasado a formar parte del diálogo nacional, en parte gracias a los medios de

comunicación. Entre 2004 y 2008, la introducción de restricciones en los permisos de conducir progresivos de los conductores noveles fue un tema destacado de la cobertura informativa y generó cientos de artículos acerca de los pros y los contras de cada medida propuesta.

Prácticamente toda crónica sobre un accidente de tráfico es una oportunidad para examinar la legislación pertinente. Al mismo tiempo, debe tenerse presente que esta es una diana móvil, pues la leyes, las estrategias para hacerlas cumplir y la tecnología de la seguridad se modifican y evolucionan. Por ejemplo, unos años atrás, en un buen reportaje sobre una colisión mortal causada por la conducción bajo los efectos del alcohol se habría mencionado desde luego cuál era la concentración máxima de alcohol en sangre permitida por la ley y la estrategia adoptada por el gobierno para hacer cumplir la norma. En la actualidad, en un artículo sobre el mismo tema podría incluirse una referencia a las nuevas tecnologías, como los dispositivos de bloqueo del arranque, cada vez más exigidos por la ley.

Varios tipos de reportajes ofrecen la oportunidad de examinar a fondo o simplemente mencionar la legislación en materia de tráfico o seguridad vial. En las páginas siguientes encontrarán algunas sugerencias para incluir información sobre las leyes de tráfico en sus crónicas. Los enlaces a los ejemplos de artículos pertinentes sobre la seguridad vial escritos por periodistas de distintas partes del mundo están activos en la versión PDF en línea de la guía.

ARTÍCULOS ORIGINADOS A RAÍZ DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

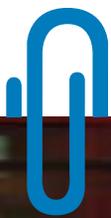
Imaginen que están escribiendo un artículo sobre una colisión en la que han muerto una o dos personas. Tratando de entender lo que pasó, tienen la oportunidad de examinar la legislación pertinente y considerar por qué fue -o no- eficaz y cómo podría mejorarse. Por ejemplo, en el Brasil, un niño de tres años que viajaba en un taxi resultó muerto porque no estaba sentado en una sillita infantil. En varios artículos que informaban debidamente sobre la trágica pérdida de esa vida, se preguntaba también por qué la normativa brasileña eximía a los taxis de la obligación de llevar sistemas de retención para niños. Lamentablemente, en ninguno de los artículos se examinaba la aplicación de la medida en otros países donde esos sistemas de retención son obligatorios en los taxis.

Otro ejemplo procede de la India, donde en junio de 2014 un destacado funcionario gubernamental perdió la vida en un accidente automovilístico. Gopinath Munde, Ministro de Desarrollo

Rural, estaba sentado en el asiento trasero de su vehículo y no tenía el cinturón de seguridad abrochado. La mayoría de los titulares sobre la tragedia se centraron en el hecho de que el Sr. Munde no tuviera abrochado el cinturón más que en su condición de personalidad pública u otros detalles del siniestro. En algunos artículos se aprovechó para preguntar por qué según la Ley sobre vehículos de motor de la India no era obligatorio el uso del cinturón de seguridad en el asiento trasero y por qué el cumplimiento de la normativa en general era tan escaso en el país, como se recoge en artículo referido en el recuadro.

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [Segurança das crianças nos carros é pouco fiscalizada \(Escaso control de la seguridad de los niños en los automóviles\). \(O Dia Rio\)](#)
- [Seat-belt could have saved Gopinath Munde \(El cinturón de seguridad podría haber salvado a Gopinath Munde\), DNA](#)



ARTÍCULOS VINCULADOS A NUEVAS PROPUES- TAS O PROYECTOS DE LEY

Las crónicas sobre nuevas iniciativas legislativas demasiado a menudo son descartadas por periodistas y redactores por considerarlas relatos banales que probablemente han de acabar soterrados en el interior del periódico, y sin embargo, con un poco de empeño, es posible convertirlas en un producto informativo de gran interés para el lector. Estos artículos ayudan a encuadrar el debate y a que los lectores comprendan mejor el proceso legislativo y cómo las nuevas medidas los afectarán directamente. Por ejemplo, Joe Freeman, del *The Phnom Penh Post*, transformó una noticia sobre el sistema de permisos de conducir de Camboya en un enjundioso artículo ocupando él mismo el asiento del conductor y tratando de conseguir la certificación local.

Las crónicas sobre nuevas iniciativas legislativas, con un poco de empeño, se pueden convertir en un producto informativo de gran interés para el lector.

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [Traffic law almost at hand \(Legislación sobre el tráfico casi al alcance de la mano\)](#), *The Phnom Penh Post*
- [Bring stringent norms in motor bill to check road death \(Estipular normas estrictas en el proyecto de ley sobre automotores para frenar las muertes causadas por el tránsito\)](#), *Business Standard*
- [Road safety: the truths are out there \(Seguridad vial: la verdad al desnudo\)](#), *Business Standard*
- [In the driver's seat: the road to certification \(En el asiento del conductor: el camino hacia la certificación\)](#), *The Phnom Penh Post*

Los artículos también pueden referirse a la legislación en el marco de un análisis global de la seguridad vial, como en el ejemplo mencionado más abajo. Ahora bien, incluso las mejores leyes carecen de sentido si no se hacen cumplir.

Así pues, el cumplimiento de la ley es otro tema crucial para los periodistas, especialmente de los países de ingresos bajos y medios, donde la falta de recursos, la corrupción y hábitos muy arraigados de laxitud en el cumplimiento de la normativa, contribuyen al incremento de las tasas de mortalidad. Un periodista puede investigar y desenmascarar la corrupción, abogar por que se destinen más recursos a las entidades profesionales encargadas de hacer cumplir la ley, y ayudar a los ciudadanos a que comprendan que el cumplimiento cabal de la ley redundará en su mejor provecho. Asimismo, puede arrojar luz sobre los desafíos que afrontan los organismos responsables de hacer cumplir la ley, como ocurre en los artículos referidos a continuación.

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS CONEXOS

- [Segurança das crianças nos carros é pouco fiscalizada \(Escaso control de la seguridad de los niños en los automóviles\)](#), *(O Dia Rio)*
- [Traffic law lack foot soldiers \(Falta personal de a pie para aplicar la legislación de tráfico\)](#), *The Phnom Penh Post*
- [Full community support for safety belts \(Pleno apoyo de la comunidad al cinturón de seguridad\)](#), *Memurlar*
- [Americans left at risk as transportation safety fixes are delayed \(Los estadounidenses en situación de riesgo por el retraso de las soluciones al problema de la seguridad en el transporte\)](#), *The Washington Post*
- [Road to perdition \(Camino a la perdición\)](#), *Live Mint y The Wall Street Journal*







FUENTES Y RECURSOS

Disponer de acceso a buenas fuentes y recursos es fundamental para comprender la seguridad vial e informar al respecto. Hechos y datos pueden añadir profundidad y credibilidad a un artículo. La lista de recursos siguiente comprende informes, publicaciones técnicas y sitios web de organizaciones que se ocupan de la seguridad vial. Si bien no es exhaustiva, puede ayudar a los periodistas a encontrar las fuentes y recursos adecuados para distintos enfoques.

Téngase en cuenta que los enlaces están activos en la versión PDF en línea de esta guía.

Para acceder a más información y hechos, los invitamos a que visiten nuestra publicación en línea Road Safety Media Brief (Información sobre seguridad vial para los medios de difusión), que contiene hojas de datos sobre los principales factores de riesgo, mitos comunes en relación con la información sobre la seguridad vial y preguntas frecuentes sobre el tema.

POR PUBLICACIONES

- Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013 (OMS)
- Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2009 (OMS)
- Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, 2004 (OMS)
- Estadísticas Sanitarias Mundiales, 2014 (Observatorio Mundial de la Salud, OMS)
- Informe anual de la Base de Datos Internacional sobre Tránsito Vial y Accidentes (IRTAD), 2013 (OCDE)
- Informe anual de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, 2013
- World road statistic report, 2014 (Federación Internacional de Carreteras)

POR TEMAS

COSTO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO Y LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

- Análisis costo-beneficio de las medidas de seguridad vial (SWOV)
- Cálculo de los costos de los accidentes (Programa Internacional de Evaluación de Carreteras)
- Costo de los accidentes de tráfico (hoja de datos, SWOV)
- Informe anual sobre la seguridad vial (Base de Datos Internacional sobre Tránsito Vial y Accidentes)

DATOS SOBRE VÍCTIMAS MORTALES Y LESIONES DEBIDAS A ACCIDENTES DE TRÁFICO

→ Datos mundiales

- Comparación entre las defunciones por accidente de tráfico y las causadas por otras enfermedades (Observatorio Mundial de la Salud, OMS)
- Accidentes con traumatismos por 100 millones de vehículos/km (Federación Internacional de Carreteras)
- Base de Datos Internacional sobre Tránsito Vial y Accidentes (OCDE)
- Metodología para la recogida de datos, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013 (OMS)
- Víctimas mortales en accidentes de tráfico por 100 000 habitantes (OMS)
- Víctimas mortales en accidentes de tráfico por 10 000 vehículos (OCDE)
- Anexos estadísticos, Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, 2004 (OMS)
- Infranotificación (OCDE)

→ Datos regionales

- Región de África (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013, OMS)
- Mortalidad en África: parte correspondiente a las víctimas de accidentes de tráfico (Banco Africano de Desarrollo)
- Región del Mediterráneo Oriental (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013, OMS)
- Región de Europa (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013, OMS)
- Eurostat, base de datos de estadísticas europeas (UE)
- Banco Interamericano de Desarrollo
- Región de las Américas (OMS)
- Región de Asia Sudoriental (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013, OMS)
- Región del Pacífico Occidental (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013, OMS)

→ Datos nacionales

- Perfiles nacionales (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2013, OMS)

Organizaciones internacionales que trabajan en el ámbito de la seguridad vial

- Amend
- Bloomberg Philanthropies
- Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades: seguridad de los vehículos de motor
- EMBARQ
- Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito
- FIA Foundation
- Alianza Mundial para la Seguridad Vial
- Federación Internacional de Carreteras
- Road Traffic Injuries Research Network (Red de Investigación sobre Traumatismos Causados por el Tránsito)
- Safe Kids
- SWOV Instituto de Investigaciones sobre Seguridad Vial
- Transport Research Board of the National Academies, base de datos de documentación internacional sobre investigaciones relativas al transporte
- Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial
- OMS
- Banco Mundial
- YOURS: Youth for Road Safety

Mapas, material visual y audiovisual

- Infografías (OMS)
- Observatorio Mundial de la Salud (OMS)
- Biblioteca en línea de campañas mediáticas sobre seguridad vial (OMS)
- Mr Pedestrian (Sr. Peatón), serie de carteles (OMS)
- Mapa Roads Kill (Pulitzer Centre)
- Road marks (Señales viales), serie de carteles (OMS)
- Too late (Demasiado tarde), serie de carteles (OMS)

Proyectos e iniciativas

- Programa mundial de seguridad vial en nueve países de Bloomberg Philanthropies
- Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020
- Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020
- Carreteras Seguras: campaña en pro de la seguridad vial a escala mundial
- Más sobre: Brasil, Camboya, China, India, Kenya, México, Federación de Rusia, Turquía, Vietnam
- Tercera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial: los niños y la seguridad vial (mayo de 2015)
- Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico (tercer domingo de noviembre)

Temas conexos

- Alcohol
- Medioambiente y calidad del aire
- Lesiones de la médula espinal
- Jóvenes

Hechos relativos a la seguridad vial y manuales de buenas prácticas

- 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo (OMS)
- Tipos de accidentes (Programa Internacional de Evaluación de Carreteras)
- Distracciones al volante (informe, OMS)
- Conducción bajo los efectos del alcohol (manual, OMS y asociados)
- Hojas de datos sobre una amplia gama de temas relacionados con la seguridad vial (SWOV)
- Cascos (manual, OMS y asociados)
- Nota descriptiva sobre la seguridad vial (OMS)
- Factores de riesgo: notas descriptivas con las principales pruebas científicas sobre cinco factores de riesgo clave (OMS)
- Factores de riesgo: infografías (OMS)
- Cinturones de seguridad y sistemas de retención para niños (manual, OMS y asociados)
- Cinturones de seguridad, bolsas de aire y dispositivos de protección infantil (hoja de datos, Instituto de Investigaciones sobre Seguridad Vial de los Países Bajos, SWOV)
- Control de la velocidad (manual, OMS y asociados)
- Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial (manual, OMS)
- La iniciativa Visión cero (Suecia)
- El enfoque sobre un sistema seguro (OCDE)
- Uso del teléfono móvil mientras se conduce (hoja de datos, SWOV)
- Visibilidad (nota descriptiva, OMS)

Usuarios de la vía pública

- Ciclistas (Programa Internacional de Evaluación de Carreteras) y cascos para ciclistas (hoja de datos, SWOV)
- Niños que van andando a la escuela (Amend, Africa)
- Seguridad infantil (Safe Kids)
- Dispositivos de protección infantil (hoja de datos, SWOV)
- Cumplimiento (carpeta de material, Programa Internacional de Evaluación de Carreteras)
- Hojas de datos sobre otros usuarios de la vía pública, como las personas mayores (hoja de datos, SWOV)
- Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial: los jóvenes y la seguridad vial (abril de 2007)





VNA ÚLTIMA OBSERVACIÓN

Esperamos que esta guía les haya resultado provechosa. Nuestro propósito es alentar y estimular a los periodistas de todo el mundo, facilitándoles ideas, ejemplos y algunos recursos, para que produzcan reportajes que vayan más allá del mero accidente de tráfico. Como lo hemos subrayado de principio a fin, lo que sucede en nuestras calles y carreteras no es una serie de accidentes lamentables y en cierto modo inevitables; es más bien una crisis de salud pública que tiene un costo catastrófico, no solo por lo que respecta a las víctimas individuales sino también a la sociedad en su conjunto. Solo cuando los periodistas -especialmente los de los países en desarrollo, donde se registra el número de víctimas más alto- comprendan la verdadera naturaleza de esta crisis y la señalen a atención pública, comenzaremos a avanzar en la reducción de la carnicería letal pero totalmente evitable que ocurre en nuestros caminos.

Debe formar parte del ADN de toda sala de redacción.

Ahora bien, informar sobre la seguridad vial no es un proyecto de una sola vez. Esta crisis mortífera de salud pública no se resolverá con solo un proyecto de fondo sobre la seguridad vial, independientemente de lo excelente que sea o de la amplia difusión que pueda tener. Para provocar un verdadero impacto, la información sobre la seguridad vial

debe ser un proceso continuo de sensibilización y de concientización de la opinión pública. Debe formar parte del ADN de toda sala de redacción, especialmente en aquellos países donde los accidentes de tráfico son más frecuentes y es más probable que se les niegue importancia, considerándolos parte del costo del progreso económico. El redactor o el reportero que se encuentra en un lugar donde mueren demasiadas personas en las vías de tránsito, debe aprovechar cada ocasión -desde la tremenda colisión que deja una docena de muertos hasta la decisión más común de un gobierno local de recortar los fondos destinados a hacer cumplir la normativa sobre seguridad vial- para explicar que la situación en materia de seguridad vial constituye una crisis de salud pública de gran magnitud que tiene solución.

La tarea del periodista es encontrar las personas adecuadas, hacer las preguntas apropiadas y presentar la crónica con la urgencia que merece.

No escasean las oportunidades y ocasiones de escribir acerca de la seguridad vial. La tarea del periodista es encontrar las personas adecuadas, hacer las preguntas apropiadas y presentar la crónica con la urgencia que merece.







ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD
**Departamento de Manejo de las Enfermedades No Transmisibles,
Discapacidad, Violencia y Prevención de Lesiones**
20 Avenue Appia
1211 Ginebra 27
Suiza
Tel.: +41 22 791 2392
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/



ISBN 978 92 4 150893 3

