

Siniestralidad de los mayores de 65 años. Estudio de casos

Susana Pacheco Calvo

Psicóloga Asesora Técnica

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico

resumen/abstract:

Los resultados del estudio de 22 casos de conductores mayores de 65 años implicados en un accidente de tráfico revelan que los deterioros asociados al proceso de envejecimiento en áreas como la visión periférica, atención distribuida, lentitud en la ejecución de tareas, estereotipia, etc. se ven compensadas a partir de esta edad por la adopción de medidas de protección tales como uso elevado de los cinturones de seguridad, desplazamientos por tramos muy conocidos, en las mejores condiciones luminosas y climatológicas y evitando las situaciones de congestión en la circulación. Los conductores objeto de estudio contribuyeron a la producción del accidente más por omisión que por comisión detectándose una elevada prudencia a la hora de tomar decisiones (p. ej. iniciar un cruce); decisiones que una vez traducidas en acción ejecutan sin inflexión, no incorporando a su campo estimular los eventos imprevistos. Estas y otras características dieron cuenta de limitaciones en la atención distribuida o si se quiere de cierta estereotipia, es decir, modos de funcionamiento en los que se economiza al máximo la energía disponible, circulando por los canales conocidos y evitando así cualquier conflicto con el medio. Sirva a modo de metáfora la expresión vertida por algunos autores según la cual funcionan a "bajas revoluciones" (hecho que se traduce en cierta lentitud en la circulación) Estos mecanismos le permiten seguir manteniendo el contacto con la realidad social, aún a costa de no expresar su propia individualidad.

Si el vehículo a motor facilita el desplazamiento y la comunicación a millones de usuarios, en los casos estudiados lo hacía más, si cabe, "normalizando" el contacto con la realidad y en algunos, a modo de prótesis, haciendo posible acceder a lugares que, de no ser así y dada la franca limitación de su movilidad, les hubiera sido impensable hacerlo. (Dos conductoras, con atrofia congénita en miembros inferiores una y otra con artrosis severa)

Los datos aportados por el test Rorschach (dos casos) confirmaron y ampliaron los rasgos antes dichos ilustrando plásticamente lo que comúnmente se llama "depresión normal de la vejez".

Se completa el estudio haciendo una mención especial de la obra del Dr. Henri Ey y sus importantísimas aportaciones para la comprensión de la vejez a través de su "Tratado de Psiquiatría", así como del Dr. J.A. Forteza en "Edad y Conducción: peculiaridades y problemas de las personas mayores frente a la conducción", y algunos de los resultados obtenidos tras la aplicación del Test de Rorschach en una muestra de ancianos que acudían a consulta externa de geriatría en la ciudad de Montevideo. (Comunicación del Dr. David M. Karp. Psicólogo Psicogerontología Psicosomática)

The results of a 22 sample population case survey carried out on drivers older than 65 who were involved in traffic accidents, reveal deterioration related to the process of aging in areas such as:

Peripheral vision, distributed attention, task performance slowness, learned patterns applied automatically, etc. From this age on, the aforementioned effects of aging are made up for by adopting protection measures such as, high use of seat belts, driving through very well known road stretches, which are to be performed in the best of climate and luminosity conditions while avoiding congestion situations in traffic.

The drivers object of this survey contributed to accident occurrence, rather than by omission than by commission and thus, high carefulness levels were observed at the time of taking decisions (in example while entering a junction) decisions that at the time of being translated into actions are performed without reflection, which leads to not include in their stimular field those events unforeseeable to them. These and other characteristics reported the limitations on distributed attention or of automatic repetition to certain extent that is to say, those operating ways in which the energy available is saved to the full and always running by channels which are known so as to avoid any conflict with the element. Taking in a metaphoric way the expression voiced by some authors, according to which they run on a "low revolution basis", which could be understood as certain slowness while in traffic.

palabras clave/keywords:

Estudios en profundidad, accidente, vejez, deterioro, estereotipia, contacto con la realidad, atención distribuida, depresión.

Studies in depth, accident, oldness, deterioration, stereotypy, contact with reality, distributed attention, depression.

Introducción

Evitando la utilización de eufemismos tan difundidos en nuestra cultura al referirse a la vejez y las características asociadas a ella, diremos que en este periodo de la vida de las personas se entra, tras un buen número de pérdidas sufridas, en un ineludible y progresivo capítulo final de la historia y con ello la muerte. Y esto a pesar del aumento en la esperanza de vida, de los avances técnicos y sanitarios y la mejora en la calidad de aquella de la que el vehículo a motor forma parte. Es a partir de estas circunstancias que se produce un crecimiento, no sólo de la población en general, sino también de la vial, y es por ello que la Dirección General de Tráfico a través de la Dirección de Programas de Investigación, decide abordar el estudio "en profundidad" de algunos de los casos de accidentes de tráfico de mayores de 65 años. La elección de esta edad, se hizo en razón de su coincidencia con el cese de la vida laboral.

Este tipo de estudios no cuenta con hipótesis previas. El acercamiento que se hace a cada accidente es como "caso único". En él se busca identificar los factores, características y circunstancias (tanto de la vía, el entorno y el conductor) que permiten comprender la producción del siniestro. No se pretende, por tanto, con esta línea de investigación generalizar los resultados pero sí identificar los rasgos que de otro modo permanecerían velados. El método clínico resulta idóneo para este modo de abordaje.

La entrevista semidirigida y la utilización (en algunos casos) de pruebas de personalidad, junto con la visita al lugar del siniestro completan la técnica de registro de datos que tras su posterior integración permiten su comprensión.

Los sujetos estudiados fueron los conductores mayores de 65 años que hubieran tenido un accidente de tráfico en las carreteras y vías urbanas de la Comunidad Autónoma de Madrid y que accedieron a colaborar en el estudio a través de una entrevista personal garantizando su confidencialidad.

Resultados obtenidos

Dado la riqueza de información que aportan este tipo de estudios, y dada la limitación de espacio, sólo se presentan los datos más significativos que aportan las claves para la comprensión de los accidentes desde el punto de vista del conductor mayor de 65 años.

Circunstancias relativas al accidente

Como se puede comprobar en la tabla 1, es durante la mañana o primera hora de la tarde cuando se produjeron la mayoría de los accidentes (73%). Los dos accidentes ocurridos de 0 a 8,59 hora fueron uno en vía urbana, con deficiente iluminación y señalización, en un cruce y el otro, circulando por un tramo recto, sin iluminación en la vía (el conductor eligió esa hora pensando que no habría apenas vehículos circulando)

Tabla nº. 1. Hora de los accidentes

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
9 a 14 horas	6	27,3	27,3	27,3
14,01 a 19 horas	10	45,5	45,5	72,7
19,01 a 20 horas	1	4,5	4,5	77,3
20,01 a 24 horas	3	13,6	13,6	90,9
0 a 8,59 horas	2	9,1	9,1	100,0
Total	22	100,0	100,0	

Tabla nº. 2. Día semana

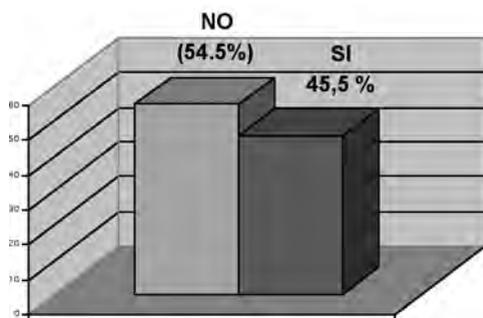
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
martes	4	18,2	18,2	18,2
miércoles	3	13,6	13,6	31,8
jueves	6	27,3	27,3	59,1
viernes	3	13,6	13,6	72,7
sábado	1	4,5	4,5	77,3
domingo	5	22,7	22,7	100,0
Total	22	100,0	100,0	

Los datos de la tabla 2, reflejan que es fundamentalmente en laborable cuando sufrieron el accidente, siendo muy excepcional en sábado (sólo un caso).

El siguiente gráfico 1 también da un dato interesante: casi la mitad poseen una segunda vivienda, bien en su lugar de nacimiento (pueblos o localidades fuera de Madrid) bien en zonas de la sierra de Madrid o sus alrededores. De ahí que conocieran sobradamente el trayecto.

El número mayor de accidentes fueron colisiones frontolaterales, situación que se produjo en un tramo de la vía catalogado como cruce. Esta situación es la que ofrece más dificultades para la persona mayor pues al tiempo de estar ejecutando la acción del cruce tiene que seguir manteniendo la aten-

Gráfica 1 Segunda vivienda



ción a otros datos críticos de la vía. Es aquí donde se puede quebrar la atención distribuida. No obstante y antes de efectuar la maniobra el anciano se toma mucho tiempo en asegurar que la maniobra, puede reali-

Tabla nº. 3. Tipo de accidente

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Colisiona por alcance activa*	5	22,7	22,7	22,7
Colisión fronto-lateral	6	27,3	27,3	50,0
Colisión por alcance pasiva**	4	18,2	18,2	68,2
Atropello	3	13,6	13,6	81,8
Salida de la vía con vuelco	4	18,2	18,2	100,0
Total	22	100,0	100,0	

- *El conductor colisiona con su parte delantera con la trasera del vehículo que le precede.
- **Inversa de la anterior.

Tabla nº. 4. Climatología y luminosidad. Casi la mitad de los casos circulaban siendo de día y con climatología favorable

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Día despejado y con sol	10	45,5	45,5	45,5
Nublado y calzada mojada	1	4,5	4,5	50,0
Noche sin vía iluminada	3	13,6	13,6	63,6
Noche con vía iluminada	1	4,5	4,5	68,2
Atardecer sin iluminación	6	27,3	27,3	95,5
Lluvia	1	4,5	4,5	100,0
Total	22	100,0	100,0	

Tabla nº. 5. Formación académica

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Básicos	7	31,8	31,8	31,8
Superiores	6	27,3	27,3	59,1
Apenas acudió a la escuela	4	18,2	18,2	77,3
Medio	4	18,2	18,2	95,5
Diplomado	1	4,5	4,5	100,0
Total	22	100,0	100,0	

zarla sin peligro, pero una vez iniciada la sigue sin modificarla un ápice, (tabla nº 3).

A diferencia de la formación, el nivel socioeconómico se agrupa fundamentalmente en niveles muy aceptables: en torno a un 80% está en un nivel medio, casi dos de cada diez goza de un nivel económico alto y no llega a uno de cada diez estaba en un nivel bajo. (Ver gráfica 2).

Los niveles de formación académica fueron muy variados, (tabla nº 5). Sólo destaca el 18% que apenas acudió a la escuela y el grupo con formación básica (EGB) en torno a un 32%. Ambos suponen la mitad de los casos estudiados. Se supone que esta generación fue afectada por la situación político-social de la guerra civil, hecho que marcó entre otros su vida académica.

Datos relativos a su estado psicofísico

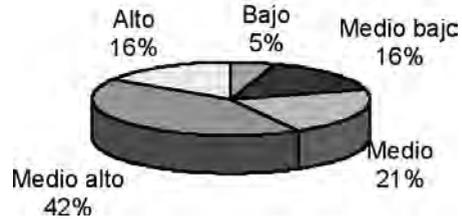
Los datos sobre su estado de salud fueron referidos por el propio conductor a partir de sus antecedentes personales (donde figuran restricciones en el permiso de conducción) sin pretender ser el resultado de una exploración médica.

Las alteraciones en la audición sólo fueron referidos en dos casos, sin embargo en la visión los refirieron la mitad de los casos (49%) Es por tanto la función más comprometida para estos conductores y sobre todo en las situaciones de cruce, giratorias y todas aquellas circunstancias donde se ponen en juego la interacción dinámica de diversos elementos (señales, vehículos, etc.)

Resumen de las características de los conductores estudiados

A modo de síntesis, cabría destacar entre los casos estudiados la amplia variabilidad del grupo, así como las diferencias notables

Gráfica 2 Nivel socioeconómico



encontradas en conductores de la misma edad. Cada caso fue “único” y sólo se pudo explicar su accidente a partir del estudio detallado de circunstancias irrepetibles.

No obstante, podría establecerse una circunstancia en la que se vieron inmersos buen número de ellos, cual fue la situación de cruce, como se decía en párrafos anteriores, bien en situación de una vía giratoria, bien en una incorporación a una vía principal, bien por la incorporación de otro vehículo a su trayectoria.

En muchos de los casos estudiados, no fue el conductor estudiado el responsable principal del accidente, más bien lo fue por falla u omisión de percepción de la presencia y maniobra del contrario (“no vio al vehículo”) Sobre éste recayó la causa principal en buen número de ellos (“no cumplir la señal de Ceda el paso”, o “exceso de velocidad”, o “no respetar prioridad” o “velocidad inadecuada”)

Aportaciones de otras fuentes bibliográficas

Las aportaciones del Dr. Forteza, (1985) amplían la comprensión de estos accidentes al referirse a la memoria a corto plazo que, según este autor, no se deteriora mucho con la edad; lo que sí se deteriora es la “atención

distribuida”, es decir, aquella que se pone en juego cuando se ha de seguir atendiendo a un campo estimular mientras se hace otra cosa. Y sigue- “la táctica de la persona mayor es reducir la sobrecarga atencional, hecho que en el ámbito vial supone eliminar datos de su entorno que pueden ser muy críticos para su seguridad” (ver op. cit) Se completa esta dinámica con la rigidez en la ejecución de la maniobra una vez iniciada (como se decía en párrafos anteriores) y haciéndolo a la vez con cierta lentitud (“a bajas revoluciones”)

Para Henri Ey, (1969) el funcionamiento a bajas revoluciones tendría su base en “el debilitamiento de las pulsiones de la libido y tal vez de una manera más general del apartamiento de la competición siendo susceptible de engendrar una serenidad y una preeminencia y ponderación del juicio... y gran finura intelectual” (ver en op. cit. pág. 864-872) Estas consideraciones no hacen del conductor mayor portador de factores de riesgo de accidente, siempre y cuando el entorno armonizara con ellos. Para este autor al valorar la vejez “debiéramos guardarnos de definirla solamente en términos de déficit”... pues éstos comienzan muy tempranamente, en torno a los 30 años (edad crítica de los deportistas) si bien es en la edad de la presenescencia (45-65) cuando las curvas se desvían de una manera evidente” (*Tratado de Psiquiatría*, pág. 866 y siguientes)

Información aportada por el test de Rorschach

En dos casos se pudo obtener información a partir de sendos estudios de personalidad utilizando el Test de Rorschach, que por su interés comentaremos a continuación. De acuerdo con el sistema comprensivo Exner, (1994) valoramos:

Número de respuestas: se entiende por respuesta todo aquello que el sujeto verbaliza y asocia con un área de la lámina y da cuenta de la razón de su percepción. El número de ellas se relaciona con la productividad o laboriosidad frente a una situación dada. La norma es entre 15 a 20 respuestas por sujeto en la totalidad del test.

La respuesta Popular es aquella cuyo contenido es dado por más del 33% de la población. Su número puede oscilar de 0 a 8 e indica el grado en que el sujeto responde de acuerdo con lo que la mayoría de su grupo responde, es una medida de la convencionalidad.

Respuestas de contenido humano. Son aquellas en las que el sujeto hace referencia a personas o partes de ella. Evalúa el grado de interés por lo humano, empatía e identificación con el otro.

Respuestas de contenido animal. Son por el contrario respuestas de animales o partes e indican el grado de estereotipia e infantilismo de la personalidad. También expresan un tipo de funcionamiento defensivo asociado a pensamientos comunes.

Afro. Este factor evalúa el grado en el que el sujeto se expone a situaciones cargadas emocionalmente o estimulación del medio ambiente.

En los casos estudiados de nuestro estudio aparecieron las siguientes características: evitan situaciones cargadas emocionalmente (Afro bajo), conservan el contacto con la realidad en base a una conducta socialmente aceptada (% de P aceptable), convencionalidad que se traduce en el ámbito del tráfico por el alto grado de cumplimiento de la norma, que traduce el alto porcentaje en el uso del cinturón; elevada estereoti-

pia (elevado % contenido A) que traduce su rigidez en la ejecución de una conducta (no pudiendo modificarla mientras la está ejecutando), y un modo de funcionamiento por canales conocidos según el principio de ahorro de energía ("bajas revoluciones") La baja productividad (número de respuestas), que deriva en lentitud, la reducida capacidad de empatía, que puede adoptar formas como desinterés por el mundo de las personas (bajos % contenido humano) completarían el perfil sin poder dejar de mencionar la presencia en ambos casos de dos indicadores: uno que traduce sentimientos de indefensión (se da en niños hiperprotegidos, que en este caso traduciría un estado de dependencia con respecto a la generación siguiente), y otro indicador de duelo y tristeza por la pérdida de vínculos significativos (3 MOR en cada caso), que por su riqueza y plasticidad se expone y analiza a continuación.

Caso nº 1. Varón de 68 años de edad. (Dedos seccionados a nivel de la falange por una máquina en accidente laboral) : Lámina II. "Dos bichos picando a una cosa muerta".

En la IV. "la piel de un bicho disecado... aquí los desgarros de cuando pasa por la máquina" (el determinante es FT teniendo en todo el protocolo 2T lo cual abunda en un sentimiento de pérdida y abandono)

En la VIII. "Un león no, un perro con el rabo cortado porque no se le ve" (Determinante FD)

La primera respuesta ("bichos picando una cosa muerta") concita la idea del enfrentamiento ante la idea de la muerte, idea que si bien transita a lo largo de toda nuestra vida, con la imagen aquí plasmada se muestra la

percepción de la profunda transformación que se opera en el cuerpo físico de los seres vivos al traspasar la frontera de la muerte. En la siguiente respuesta nos habla por un lado de su gran necesidad de cercanía emocional (contacto, abrazos, caricias) pero nos dice también de la vivencia de desgarrro ("la piel de un bicho disecado... aquí los desgarrros") y desesperanza ("disecado" como algo desvitalizado) que lleva asocia esta vivencia; es decir, el sujeto está viviendo una experiencia de duelo o pérdida de un vínculo emocional íntimo significativo en su vida (dos T son mucho) En la siguiente lámina (indicador del contacto con la realidad) nos dice que ya no se vive como el rey de la selva ("león") sino como alguien domesticado y castrado (no sólo en su acepción física sino en cualquiera de sus capacidades físicas, mentales o emocionales)

Caso nº 2. Varón de 66 años de edad. En la lámina III. "Dos esqueletos, dos personas antiguas...? parece que no se les ve la cabeza... las piernas están rotas"

Lámina V. "Una piel desollada de zorro"

En este otro caso también la primera respuesta hace una alusión directa a la muerte o al menos a una forma de desvitalización ("esqueleto") a la vez que su vivencia de la vejez ("antiguas") y aquí también se vive sin autonomía, sin posibilidad de expansión y movimiento ("piernas rotas") En la siguiente respuesta y como en el caso anterior hay una vivencia de desgarrro en el contacto íntimo ("una piel desollada") es decir, también hay sentimiento de pérdidas que ya ha tenido, muy probablemente, que enfrentar.

Estos resultados son consistentes con los obtenidos en un estudio llevado a cabo

en montevideo por Karp (1990), con una muestra aleatoria de un grupo de ancianos uruguayos utilizando el Test de Rorschach. (55 pacientes con edades entre 63 y 91 años)

El número de respuestas del grupo de ancianos estudiado estaba por debajo de la media de la población, lo que homogeneizaba en el grupo un bajo rendimiento, confirmando lo referido en párrafos anteriores como “bajas revoluciones”, las indispensables para seguir manteniendo el contacto con la realidad.

Respecto a los contenidos humanos encontraron una relación inversa entre las respuestas populares (convencionalidad) y los contenidos humanos (empatía, identificación con el otro) Así pues reafirma lo planteado anteriormente sobre el carácter defensivo de la conducta observada en detrimento de la individualidad, sometándose al grupo a los efectos de no entrar en conflictos con él.

Medidas que pueden ayudar a la conducción de los mayores de 65 años

Reducir la complejidad de algunas intersecciones; mantener y adecuar las señales de tráfico en óptimo estado (altura, claridad, lenguaje: mejor icónico que semántico); introducir mejoras tecnológicas en los vehículos que objetiven parámetros de seguridad (distancias entre vehículos, velocidad, detectores...) reduciendo así los requerimientos atencionales del conductor; establecer restricciones en la automoción que optimicen sus recursos y capacidades y minimicen los riesgos de accidente desde el la valoración de los profesionales (médicos y psicólogos) de los Centros de Reconocimiento de Conductores, serían, en fin, me-

didias que harían posible que las personas mayores pudieran continuar beneficiándose de la automoción siempre y cuando les fuera posible y el sentido común así lo aconsejara.

Bibliografía

- Exner, J.E. (1994) *El Rorschach: Un Sistema comprehensivo*. Vol. 1, 2 y 3 (3ª ed.) Madrid: Psimática (Ed)
- Ey, H. (1969) *Tratado de Psiquiatría. Psicología de la senescencia (864-872)*. Barcelona: Toray-Masson (Ed.)
- Forteza, J.A. (1985) *Psicología y seguridad vial (III). Edad y conducción. Papeles del Colegio Oficial de Psicólogos*. 4 (20): 33-42. Madrid.
- M.Karp, D. La depresión normal en el anciano valorada a través del test de Rorschach. (1990) *Policlínica de Geriatria y Gerontología del Hospital de Clínicas en la ciudad de Montevideo, Uruguay.*

Fecha de recepción: 28/03/2007
Fecha de aceptación: 03/05/2007