

El drama humano de los accidentes de tránsito: Historias de Vida





*El drama humano de los accidentes de tránsito:
Historias de Vida*

363.125.209.728.6

P426d Pérez Stéfanov, Bohián, 1982 -

El drama humano de los accidentes de tránsito: Historias de Vida. / Bohián Pérez Stéfanov, Susana Umaña Artavia. [San José, C.R.]: Ministerio de Obras Públicas y Transporte, MOPT. COSEVI Seguridad Vial, c2015.

133 p.: il. cl. ; 20 x 26 cm.

ISBN: 978-9930-9561-1-3

1. ACCIDENTES DE TRANSITO - COSTA RICA. 2. VICTIMAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO. 3. ACCIDENTES DE TRANSITO - RESPONSABILIDAD - COSTA RICA. 4. SEGURIDAD VIAL - COSTA RICA.

I. Umaña Artavia, Susana. II. Título.

PFG.

Diseño y diagramación: Diseño Editorial M&F S.A.



Área de Investigación y Estadística

Dirección de Proyectos

Índice

Resumen.....	6	La dimensión psicosocial de los accidentes de tránsito: análisis	111
Presentación	7	Análisis psicológico.....	114
Mensaje Dirección Ejecutiva, COSEVI.....	8	Análisis sociocultural	124
Mensaje del Director de Proyectos, COSEVI	9	El futuro de la seguridad vial en Costa Rica.....	127
Breve reseña estadística de la seguridad vial en Costa Rica.....	10	Agradecimientos	131
La investigación, sus objetivos y metodología.....	14	Referencias bibliográficas.....	132
Las historias	18		
Cuando ya no están	20		
Familia Blanco Bonilla	22		
Familia Díaz Vásquez.....	28		
Familia Jiménez Badilla.....	34		
Familia Molina Pérez	38		
Familia Miranda Fernández.....	44		
Cuando se lucha por continuar	48		
Mirna Cerdas Potoy	50		
Carlos Orozco Quirós.....	54		
Jorge Álvarez Arrieta	58		
Luis Quirós Martínez	64		
Esteban Zamora Cortés y Karol Ulloa Villalobos.....	70		
Josué Alberto Fernández Umaña	76		
Reyner Gerardo Vallejos León.....	80		
Olman Enrique Abarca Vega.....	88		
José Miguel Castro Badilla	94		
Genier Parrales Bermúdez	100		
Marcelino Soto Rubí	106		

Resumen

Los accidentes de tránsito son un fenómeno social que cobra la vida de más de 1.5 millones de personas en el mundo. En Costa Rica, en el decenio transcurrido entre 2003 y 2013, 7 240 personas perdieron la vida en nuestras carreteras y miles más sufrieron heridas y lesiones irreversibles.

Como país nos habíamos concentrado en registrar e identificar las causas de los accidentes de tránsito, los factores de riesgo y sus efectos en la economía nacional. Sin embargo, muy poco se había estudiado los efectos a largo plazo sobre los entornos sociales de la víctima: su familia, sus padres, su estudio, su trabajo, su día a día. Tanto de quienes sobreviven a esas 7 240 personas fallecidas, como a las miles que tienen que superar el diario vivir con las secuelas de ese trágico evento.

En la presente publicación se sintetiza los resultados de la investigación desarrollada por el Área de Investigación y Estadísticas de la Dirección de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial; se presenta en las voces y experiencias de las víctimas y sus familiares, acompañada del análisis técnico de los investigadores.

La publicación resume estas experiencias como un llamado a la reflexión y a evidenciar la necesidad que cada individuo y ciudadano comprenda la importancia de prevenir los factores de riesgo que ocasionan un accidente de tránsito. Un llamado a comprender que el accidente es solo el inicio de un camino que cambia la vida de todos los que nos rodean. Son 16 historias de vida que reflejan la realidad de miles de familias costarricenses a quienes, de la noche a la mañana, les cambió la vida.

Presentación

El estado de la seguridad vial en las carreteras de nuestro país nos exige un ejercicio y esfuerzo superior por generar toda la información posible para ayudar a la concientización para la prevención de los accidentes de tránsito entre la ciudadanía.

Entender las consecuencias que un accidente de tránsito puede ocasionar sobre la vida de las personas y su entorno social y emocional a corto, mediano y largo plazo, solo se alcanza hablando con las víctimas; con aquellas personas y familias que han tenido que enfrentar el enorme reto por superar una de las situaciones más traumáticas y violentas de nuestra sociedad.

La pérdida de un ser querido o las lesiones permanentes ocasionadas por un accidente de tránsito, son realidades que sufren miles de familias costarricenses.

Este estudio nos permite documentar y evidenciar cómo unos segundos pueden transformar la vida de muchas personas, no solo de quien sufre el accidente, sino de todos los que le rodean. Las secuelas del accidente permanecen de por vida y se extienden al ámbito laboral, educativo, familiar y vecinal; a todo el conjunto de relaciones interpersonales que mantenemos en nuestro día a día.

Pero, también documentamos las historias de lucha y superación; de unión familiar y el valor del apoyo comunal; de cómo las puertas de nuevas posibilidades, aún en las adversidades, siguen abiertas y como el valor humano permanece ante la realidad de una de las mayores tragedias en Costa Rica en los últimos años: los accidentes de tránsito.

Mensaje Dirección Ejecutiva, COSEVI

Para la mayoría de nosotros los accidentes de tránsito son sólo el resumen de los sucesos del fin de semana, y un conjunto de cifras que no significan mucho, nos afectan, no es algo con lo que nos identifiquemos. Pero para muchos otros, la realidad es otra muy distinta.

Alrededor de cada choque, alrededor de cada víctima, herido y fallecido, se teje una red de familiares, de amigos, de compañeros, una red social que se quiebra y que se transforma para siempre, no hay vuelta atrás. Son los olvidados de esta tragedia humana, son las personas que quedan, las vidas que deben seguir adelante porque la vida continúa, pero ya nada volverá a ser como antes.

Esta publicación está dedicada a los familiares de las víctimas de los accidentes de tránsito, porque de ellos de no se habla, parece que a ninguno nos importa, pero es que ellos tienen mucho que decirnos, escuchémoslos.

En cada página de este documento hay una historia de vida que debe ser contada, que debe ser leída. La publicamos no sólo porque quienes nos cuentan estas historias lo merecen, sino porque todos nosotros las necesitamos conocer, y esperamos que al conocer estas historias, evitemos que quienes no las han vivido, no las vivan jamás.

Con este documento hemos aprendido más sobre lo que realmente son los accidentes de tránsito, estamos seguros que usted también aprenderá, y esperamos que junto con usted logremos hacer un cambio y salvemos muchas vidas, salvemos muchas familias.

Sinceramente,

MSc. Germán Valverde González
Director Ejecutivo
Consejo de Seguridad Vial

Mensaje del Director de Proyectos, COSEVI

Las consecuencias de los accidentes de tránsito, configuran un drama social y de salud de alta complejidad y afecta principalmente a los países de bajos y medianos ingresos. Según la OMS, los traumatismos causados por el tránsito son la forma más rápida de producir pobreza, y en México por ejemplo es la segunda causa de orfandad.

Entre 20 y 50 millones de lesionados y 1.24 millones de fallecidos representan el drama mundial, que principalmente afecta la población entre 15 y 29 años y mayoría varones.

La problemática es compleja y afecta la productividad y la calidad de vida de la población de los países de la región de las Américas y Costa Rica no es la excepción. Las víctimas del tránsito tienen un rostro, una voz y viven en un lugar, sin embargo históricamente han sido invisibilizado al no ser una situación ni colectivizada ni problematizada socialmente.

El dolor ahogado de las víctimas y sus familiares es permanente y lacera el tejido social en forma agresiva. Lo típico es que mueren en forma prematura, mujeres y hombres que ya están incorporados al mercado laboral y que son importante fuente de ingreso para la economía familiar.

El poder documentar las historias de vida de las personas que han sido víctimas de este flagelo, se constituye en una oportunidad para sensibilizar a las autoridades políticas, a las familias y a la población en general de la necesidad de formular políticas públicas y acciones con Ellos y para Ellos considerando sus contextos, tan disímiles como situación hay.

Esta humanización del drama de los accidentes de tránsito, es también una forma de reivindicar a un grupo de la población que sufre de la inequidad de un sistema de movilidad y transporte que no fue diseñado para considerar las necesidades de los más vulnerables.

La presente publicación pretende ser un insumo para la construcción de redes de apoyo donde las víctimas y familiares de víctimas, puedan constituirse en un actor estratégico que valide y cuestione la acción gubernamental para abordar la situación de la movilidad y el transporte en nuestro país.

MSc. Roy Rojas Vargas
Director
Dirección de Proyectos
Consejo de Seguridad Vial

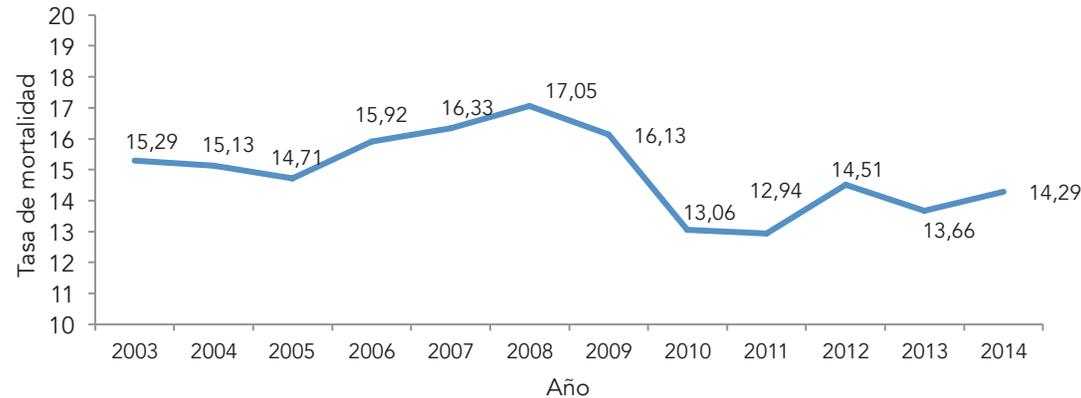
Breve reseña estadística de la seguridad vial en Costa Rica

La Organización Mundial de la Salud en el “Informe Mundial de la Seguridad Vial 2013” presenta un comparativo de la situación mundial en seguridad vial, en el cual se muestra que al igual que en Costa Rica los accidentes de tránsito han llegado a ser una problemática considerablemente alta para la sociedad. OMS (2013) comenta que “Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años” (pág. 2), afectando a personas en edades muy tempranas y en muchos ambitos de su vida. Este mismo autor, comenta que cada año en todo el mundo se dan cerca de 1.24 millones de muertes por accidentes de tránsito, comportamiento que se ha mantenido similar en los últimos años. (OMS, 2013, pág. 3)

Costa Rica no es ajena a esa problemática de personas lesionadas y fallecidas en accidentes de tránsito, la situación se muestra en números partiendo de la serie histórica de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes. El gráfico 1 muestra tres cambios importantes, el primero corresponde a un decrecimiento a partir del año 2003 hasta el año 2005, el segundo cambio ocurre desde el año 2006 al año 2008 con un aumento sostenido, para terminar con un tercer momento de decrecimientos donde se registran tasas muy inferiores a las registradas antes del año 2009. Lo anterior muestra una mejoría en la situación de la mortalidad producto de los accidentes de tránsito, aunque mantenga valores aun muy altos.

Gráfico 1

Costa Rica: Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes con muertes totales en accidentes de tránsito con población cerrada. Periodo 2003-2014



Fuente: COSEVI. Área de Investigación y estadística. Número de muertes totales del Poder Judicial. Población tomada del INEC-CCP. Población del CCP & INEC. Costa Rica: Estimaciones y Proyecciones de Población por sexo y edad 1950-2100. San Jose, Costa Rica: publicaciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Esta información es de proyecciones existentes en las bases de datos del CCP en <http://www.ccp.ucr.ac.cr/>.

Otro elemento de interés de la mortalidad es conocer la cantidad y tipo de usuario que falleció en el accidente, el Gráfico 2 muestra el comportamiento según tipo de usuario victimado por accidente de tránsito. El patrón de movilidad presente en el accidente, destaca a tres principales grupos de usuarios como los más vulnerables: peatones, ocupantes de vehículos y motociclistas, este último evidencia una importante modificación en cuanto a cantidad de fallecidos a partir del año 2007, llegando a convertirse en la víctima de mayor crecimiento y vulnerabilidad en cuanto a accidentes sufridos.

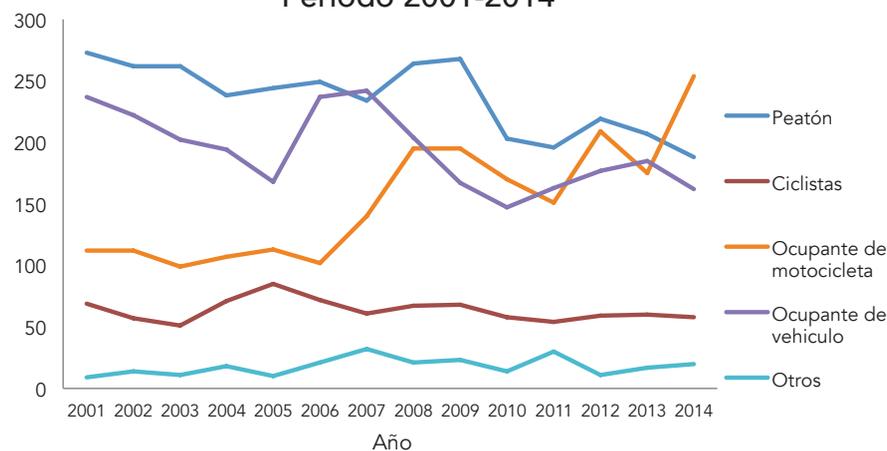
Según los datos los peatones tienen un peso importante en la composición de la mortalidad, siendo desde el año 2001 al 2013 el grupo que más víctimas registra, no obstante cada año desde el año 2002 se registran menos peatones muertos que el año anterior, lo que marca una tendencia decreciente, tal que en el año 2014 alcanzó el valor más bajo de los últimos 13 años.

El segundo grupo en importancia son los ocupantes de vehículos hasta el año 2007, pero la dinámica de la movilidad en los 14 años resumidos en la gráfica 2, permite sacar otras conclusiones; a partir de año 2007,

La mortalidad en ocupantes de vehículos como los motocicletas se igualan, este último producto de un ascenso exponencial a partir del año 2006 hasta sobrepasar a usuarios como el peatón en el año 2014, alrededor de 50 muertes más; considerando que la flota de motocicletas es mucho más pequeña que la del resto de los vehículos, es preocupante que sean los que más fallecen por accidentes de tránsito. En la actualidad, los motociclistas se consideran como parte de los usuarios más vulnerables.

Gráfico 2

Costa Rica: Número de muertes totales por accidentes de tránsito según rol agrupado. Periodo 2001-2014



Fuente: COSEVI, Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial.

La distribución de mortalidad según la edad de las víctimas de los accidentes de tránsito a través de la serie histórica, destaca una mayor concentración en edades de población económicamente activa, siendo el grupo de personas con edades entre los 20 a los 29 años la más expuesta a ser víctima de un accidente de tránsito.

Cuadro 1
Costa Rica: Número de muertes totales según grupo de edad. Periodo 2001-2014

Grupo de edad	Año														Total
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
0 A 4	20	12	11	13	10	6	14	7	11	13	19	9	8	11	164
5 A 9	25	19	15	15	17	18	9	12	10	6	5	9	3	11	174
10 A 14	18	23	19	15	21	14	15	15	12	10	11	11	8	11	203
15 A 19	45	74	64	47	51	45	72	65	56	46	45	60	42	42	754
20 A 24	109	76	86	75	63	90	89	108	106	81	63	86	82	100	1214
25 A 29	63	45	49	76	71	76	84	81	83	80	71	72	66	91	1008
30 A 34	75	76	57	51	46	55	66	73	83	55	66	77	71	69	920
35 A 39	58	36	50	51	52	47	58	75	57	51	41	59	51	61	747
40 A 44	50	58	49	55	49	65	58	63	51	45	55	60	52	49	759
45 A 49	51	66	55	55	42	54	51	48	55	43	53	49	48	48	718
50 A 54	40	47	45	35	59	56	37	54	47	37	53	38	40	50	638
55 A 59	35	24	23	29	27	31	36	39	40	32	30	44	60	41	491
60 A 64	29	25	25	36	27	38	40	31	33	27	25	29	30	21	416
65 A 69	21	22	23	19	26	22	18	21	28	15	18	22	28	18	301
70 A 74	19	24	23	18	21	22	20	27	24	22	10	16	22	22	290
75+	42	40	31	38	38	42	42	32	25	29	29	34	33	37	492
Total	700	667	625	628	620	681	709	751	721	592	594	675	644	682	9289

Fuente: COSEVI, Área de Investigación y estadística, elaboración propia con base en registros del Poder Judicial.

Lamentablemente, las estadísticas anteriores confirman que los accidentes de tránsito son una epidemia que afecta a nuestros sectores más productivos de la sociedad, como lo son las personas jóvenes entre los 20 y 34 años, sobre todo hombres, dado que 8 de cada 10 muertes son masculinos. Son más de nueve mil personas fallecidas en nuestras carreteras en lo que llevamos del nuevo milenio, una cantidad imperdonable para un país de Paz. Una realidad sobre la que todos debemos actuar y en cuya solución, todos podemos aportar.

La investigación, sus objetivos y metodología

En el Área de Investigación y Estadísticas de la Dirección de Proyectos del COSEVI se ha conformado un equipo multi e interdisciplinario que busca identificar y comprender de forma holística los factores de riesgo que aumentan la exposición de la ciudadanía a accidentes de tránsito en nuestro sistema vial.

Uno de los principales ejes de investigación-acción es el factor humano. Este factor se refiere a la interacción de las personas, en su cotidianidad, con las “vías nacionales¹” como peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier tipo de vehículo; las conductas, comportamientos, percepciones y rasgos sociales y culturales que pudieran incidir en aumentar su exposición al riesgo de un accidente de tránsito.

Bajo esta perspectiva, desde un abordaje conjunto, el equipo ha desarrollado múltiples investigaciones que buscan documentar, analizar y explicar la conducta y comportamiento de diferentes grupos de usuarios en contextos urbanos y rurales, ya sean peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, etc.

Muchos de estos estudios confirmaron algunas percepciones que predominan entre la población respecto a la seguridad vial. Por un lado, en el imaginario de las personas persiste la idea del “a mí no me va a pasar”, o sea una negación conductual hacia la posibilidad de sufrir un accidente de tránsito, como un hecho que le “sucede a los demás”. Por otro lado, la idea de que un accidente de tránsito es *algo momentáneo*, que sucede en el acto mismo, pero se ignoran las secuelas, las consecuencias al mediano y largo plazo. Por último, la idea persistente entre amplios sectores de que el accidente de tránsito es algo que “me sucede solo a mí” y, por tanto, sus efectos solo recaen en el individuo.

1 Por vías nacionales se entiende toda aquella calle pública, nacional o municipal, asfaltada, en concreto, lastre o cualquier otro material que esté abierta a la libre circulación de personas y productos, por medios mecánicos o locomoción humana.

Estos imaginarios, de construcción colectiva, se interpretan como parte de los preceptos sociales que limitan el verdadero accionar de la prevención en seguridad vial. El desconocimiento de las secuelas de un accidente de tránsito a largo plazo, los efectos sobre nuestro entorno familiar y personal o la negación de la posibilidad individual de sufrir un percance de este tipo, limitan los esfuerzos por prevenir accidentes.

Sobre estas consideraciones se sustentó la necesidad de desarrollar una investigación de corte cualitativo que documentara y analizara los efectos en los individuos, las familias y la sociedad, en el mediano y largo plazo, de la pérdida o lesión permanente causada por accidentes de tránsito.

Este proyecto se basó en la técnica "*historia de vida*", que consiste en la reconstrucción minuciosa y documentada de la vida de un individuo, a partir de la cual se evalúa el impacto e implicaciones de un fenómeno específico, hecho histórico o acción que altere, de forma significativa, el devenir de esa persona (Abarca y otros, 2013).

La técnica "*historia de vida*" se aplicó en una serie de entrevistas semi estructuradas a informantes claves víctimas de algún tipo de accidente de tránsito, que abordó en profundidad el efecto que generó lo sucedido sobre la cotidianidad; desde la construcción del antes, el durante y el después y las consecuencias que provocó en las relaciones sociales como la familia, vecinos, amistades, trabajo, estudio, etc.

El proyecto se desarrolló en dos etapas. La primera consistió en la recolección de lo que se denomina "*relatos de vida*", que es la recopilación y registro de vivencias y experiencias sobre un hecho o evento por parte de un individuo, a partir de lo cual se puede evaluar el impacto real y subjetivo que dicho evento tuvo sobre la persona y en qué medida alteró o transformó su cotidianidad.

La segunda etapa, consistió en seleccionar algunos de los *relatos de vida*, para ser ampliados a partir de la aplicación de la técnica "*historia de vida*" que profundiza en los detalles. En este caso, se buscó reconstruir la vida del individuo a partir del determinante histórico que sería el accidente de tránsito; esto permite entender no solo ese momento crítico sino su efecto transformador en la vida de la persona, en contraposición a lo que fue antes del suceso.

La investigación cualitativa como método científico, permite comprender los fenómenos sociales desde la subjetividad de quienes lo viven y experimentan. No se trata de un muestreo aleatorio o representativo, sino de la selección de casos cuya relación con un evento específico hace posible comprender la profundidad de la vivencia.

Los criterios de valor, las opiniones, los sentimientos y las emociones son insumo importante para poder dimensionar mejor los efectos que genera un fenómeno determinado en la vida de los individuos como integrantes de un colectivo mayor, como lo es la sociedad, o representantes de colectivos específicos, como lo es un determinado grupo de personas, integradas de forma voluntaria o por valoraciones sociales.

Profundizar en la dimensión social y psicológica es dar un paso más en el abordaje de un problema de orden mundial, que genera una cadena de repercusiones en familiares directos, dependientes, círculos de amistad, redes sociales vecinales y un largo etcétera que escapa a toda estadística.

El drama que genera un accidente de tránsito sobrepasa al individuo y se convierte en una de las peores consecuencias sociales de nuestros tiempos. Este abordaje representa un primer intento por perfilar esta cadena de dramas sociales articulados sobre la realidad de un evento imprevisible, inesperado y de violencia inconcebible, como lo es el accidente de tránsito.

Objetivo General

Construir y entender la dimensión social que implica el evento de un accidente de tránsito en la sociedad y el entorno cotidiano de los individuos, las familias y comunidades, a partir de relatos e historias de vida de supervivientes a un siniestro de tránsito y sus entornos inmediatos.

Objetivos Específicos

- Entender las consecuencias sobre la vida cotidiana de víctimas de accidentes de tránsito antes, durante y después al evento.
- Dimensionar las consecuencias e impacto, en el entorno familiar, que genera la afectación por un accidente de tránsito a alguno de sus miembros a partir de las experiencias inmediatas de las víctimas.
- Dimensionar las consecuencias e impacto en el entorno comunal – social, que genera la afectación por un incidente de tránsito.
- Profundizar en el entendimiento de las consecuencias económicas, laborales y educativas que un accidente de tránsito puede generar sobre la vida de un individuo.

Las historias

Para este proyecto se seleccionaron 16 historias de vida que representan la vivencia de 16 familias ante el reto de la pérdida de un ser querido o la lesión permanente por un accidente de tránsito.

Todas las personas que participaron fueron debidamente informadas de los alcances del estudio y la importancia de sus testimonios para tratar de promover una conciencia social y ciudadana sobre la seguridad vial y la prevención de este tipo de accidentes.

La participación voluntaria e informada de cada uno se respalda en las máximas de la ética profesional con que se abordaron sus historias, garantizando en todo momento la privacidad e intimidad, sobre toda la información que facilitaron.

Las entrevistas fueron documentadas en audio, video y fotografía aunque cada informante escogió la forma de registro de su preferencia.

La selección de informantes consideró la representatividad de todas las regiones del país, tanto en zonas urbanas como rurales, así como su disponibilidad.

Por ello, el estudio resume las experiencias y vivencias de personas víctimas de accidentes de tránsito y sus familias provenientes de la región del Pacífico Sur, Guanacaste, el Caribe y del Valle Central.

Las edades de los informantes oscilaron entre 20 y 60 años. Sin embargo, se intentó documentar aquellos casos con varios años de haber transcurrido para registrar las secuelas y consecuencias en el mediano y largo plazo, tanto sobre la persona como sobre su entorno.

Si bien para el Área de Investigación y Estadísticas la igualdad de género y la inclusión son valores preponderantes e irrenunciables, la realidad de los accidentes de tránsito es clara: ocho de cada diez afectados son hombres, tanto en fallecidos como en lesionados graves, de ahí que se mantiene esa proporción en los relatos para guardar el rigor científico aún siendo un estudio cualitativo, para respetar la representatividad del fenómeno de la siniestralidad en carreteras. A su vez, estos datos nos sugieren que en muchos casos, la pérdida de la figura masculina en el hogar, implica una recarga sobre la figura femenina para el sustento y supervivencia del hogar.

Cuando ya no están

La vida humana no tiene precio. Es imposible cuantificar el dolor por la pérdida de un ser querido. No se le puede medir, tampoco se puede comparar.

La muerte es parte de la realidad de la vida. Sin embargo, cuando hablamos de accidentes de tránsito, el fallecimiento adquiere otra dimensión. Es una pérdida inesperada, imprevisible, incomprensible, violenta e inexplicable.

Es otra dimensión porque afecta a personas generalmente sanas y, la mayor parte de veces, en el máximo potencial de sus vidas; porque afecta a las familias y a todo su entorno; porque sus secuelas perduran en el tiempo y en la vida de quienes les sobreviven.

En Costa Rica, en el decenio transcurrido entre el año 2004 y el 2014, fallecieron 7.297 personas por accidentes de tránsito. Se exponen aquí cinco de esos casos cuya realidad, podemos asegurar, es la realidad de las miles de familias restantes que han vivido con el trauma de la pérdida de un ser querido. Hay algo en lo que coincidieron todos los casos: con los años, el dolor no disminuye, el vacío dejado por el ser amado no se llena, simplemente se aprende a vivir con eso.



Bohián Pérez Stéfano
Antropólogo, Investigador
Dirección de Proyectos, Área de Investigación y Estadísticas

La muerte es un suceso que sabemos debe ocurrir en nosotros y en los seres que amamos, pero tratamos de evitarla. Hasta su mención es sinónimo de evocarla, por lo que se convierte en tabú.

El ser humano ama la vida y teme a la muerte. Teme a lo desconocido, teme a la separación de los seres que ama y sobre todo cuando esta separación se da sin previo aviso, cuando la persona amada de un momento a otro ya no está y el dolor se convierte en sufrimiento prolongado que parece no terminar.

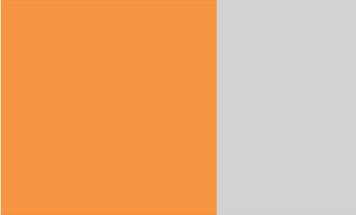
*“Súbito abismo en un alma consternada
Profunda abertura, incapaz de cerrar
Producto de una vida bruscamente truncada
Que sin despedirse, dejó un mar de ilusiones
El tiempo pasa, se apacigua el alma
Queda el manto del sinfín de recuerdos
Pero el poder decirte que te extraño
Es un remanente e implacable deseo”.*

Carlos Güémez Shedden

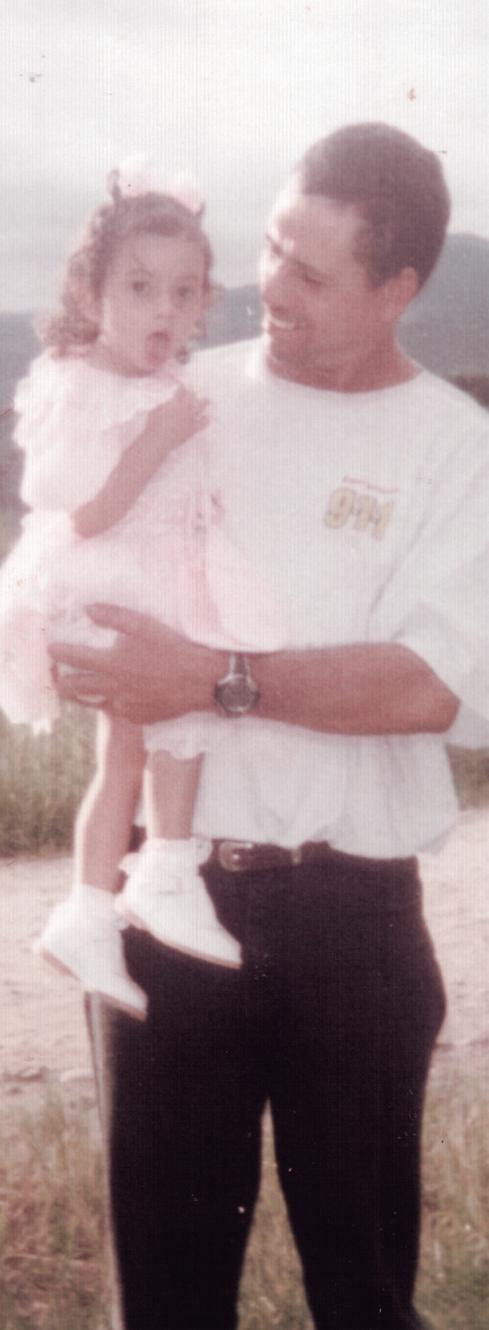
Perder a un ser amado es muy doloroso, y sobre todo cuando ocurre en circunstancias inesperadas como lo es un accidente de tránsito. Conducir un vehículo automotor, ser peatón o ciclista no es un juego. La vida propia y la de los demás está en nuestras manos, los accidentes se pueden prevenir y de esta forma evitar sufrimientos interminables.

“A menudo el sepulcro encierra, sin saberlo, dos corazones en un mismo ataúd”

Alphonse de Lamartine



Susana Umaña Artavia
Psicóloga, Investigadora
Dirección de Proyectos, Área de Investigación y Estadísticas



Familia Blanco Bonilla

Víctima:	Eliecer Blanco Valverde
Edad:	46 años
Estado Civil:	Casado
Tipo de accidente:	Caída de vehículo a precipicio
Lugar del accidente:	Ruta cantonal (Cuesta del Burro, Ciudad Cortés)
Rol de la víctima:	Conductor de vehículo
Fecha del accidente:	25 de enero, 2007, 16:30 horas
Tipo de lesión:	Muerte
Entrevistados:	Juana Bonilla (esposa) Eilyn Blanco Bonilla (hija)

Su vida

Para reconstruir la vida de Eliécer, recurrimos a la familia que le sobrevive, Juana Bonilla Retana quién fuera su esposa y Eilyn Blanco Bonilla, la hija mayor de ambos.

Doña Juana nos relata que conoció a Eliécer desde la infancia y comenta algunas características de su personalidad.

“Nosotros vivíamos en la misma comunidad; entonces fuimos a la escuela juntos y todo, pero no nos gustábamos. Pero diay, después de un tiempo, es que en realidad yo era un poquitillo mayor que Eliécer y seguro no le daba mucha pelota. Él decía que él sí, porque cuando nos casamos él tenía 19 años y yo 21”.



"(...) con las hermanas de Eliécer éramos muy amigas y siempre íbamos a bailar y entonces como Eliécer todavía estaba pequeñillo lo andábamos de "jalazapatos". También compartíamos mucho, porque era una amistad muy bonita entre nosotros. A mí me encantaba bailar con Eliécer porque él bailaba muy bonito".

De familias dedicadas al campo, ambos se fueron conociendo y compartiendo hasta llegar a conformar una relación que los llevó al matrimonio y a construir una familia.

"(...) recuerdo un 31 de diciembre (1978) que me fui para una fiesta y ya me hice novia de Eliécer y nos casamos en San Isidro de Pérez Zeledón el 21 de abril 1979. En el tiempo que fuimos novios habíamos planeado tener seis hijos. Ya yo había sentido que habíamos cumplido, de hecho los chiquillos a uno nunca le estorban: Erick (1980), Eilyn (1982), Ronny (1985), Héctor (1987) y Kevin (1990)".

Se dedicaron al trabajo de campo en agricultura y ganadería. El empeño de Eliécer por buscar siempre mejores oportunidades para su familia les motivó a vivir en distintas comunidades de la zona sur del país, desde Pérez Zeledón hasta San Vito.

"Nosotros nos casamos y nos fuimos a vivir a Santa Elena. Empezamos a trabajar y a tener cosas que fueran de nosotros y después vendimos eso y compramos una tierra en San Gerardo, antitos de nacer Erick; después nació Eilyn y cuando nació Ronny y tenía cuatro meses nos vinimos a vivir a San Vito".

"Vendimos la tierra allá y compramos en El Valle. En ese tiempo con lo que vivía la gente era con agricultura. Pero, después cerró el Consejo Nacional de Producción y ya no le compraban a uno nada, y costaba así mucho vender las cosas. Entonces decidimos irnos un tiempo a trabajar a Pérez Zeledón, por ahí de 1988. Pero fue un tiempitillo y nos fuimos para San Gerardo de Dota. Nos aburrimos de estar allá y teníamos la propiedad allá en San Vito, en El Valle, y nos devolvimos".



“Cuando nos devolvimos, yo creo que vivimos como tres años y medio, más o menos. Cuando esto apareció un señor que tenía esta propiedad -en Siete Colinas- que él quería una finca y que quería salir de aquí porque a él no le gustaba el café. Y, entonces Eliécer ni lo pensó. Se vino a ver y tratar con el señor, era por ahí de 1997”.

Asentados en Siete Colinas, construyeron la casa familiar. Pero, con el trabajo del campo no alcanzaba, por lo que Eliécer buscó un ingreso extra empezando a trabajar en los proyectos hidroeléctricos que el Instituto Costarricense de Electricidad desarrollaba en la zona sur del país.

“Hicimos esta casa, nos costó mucho. Y, casi por eso, por la mala situación y todo, que Eliécer se fue a trabajar en el ICE. Sembró el café de aquí, porque aquí apenas si había como media hectárea. Y es que aquí por este lado ha sido muy escaso el trabajo. Entonces él, ahí en el ICE entró a trabajar; eso fue como en 1999”.

A Eliécer su única hija, Eilyn, lo recuerda como un padre amoroso, entregado y siempre pendiente de su familia.

“Yo considero que nosotros tuvimos una infancia muy bonita viviendo así, dando tumbos de un lado para otro, donde hubiera trabajo. Pero, nosotros vivíamos contentos; diay, íbamos con papi y mami donde sea. Porque, de hecho, cuando papi se fue de Palmares para San Gerardo de Dota, él se fue como tres meses y yo me enfermaba; y yo estaba bien cuando papi venía. Papi se iba y estaba enferma; porque siempre yo siento que tuve un lazo muy especial con él, y nos acostumbramos a estar solas con él y él era muy especial, muy cariñoso. Nosotros nunca de mami o papi oímos pleitos, o sea, yo tenía una visión de que el matrimonio era algo lindo”.

El accidente

Desde 1999 Eliécer trabajaba en Proyectos del ICE, como asistente en varias dependencias de Estudios Ambientales, lo que requería de él desempeñarse como ayudante de campo y chofer en los amplios recorridos por la zona de influencia de los proyectos. Todo el tiempo estuvo destacado en el campamento del Proyecto Hidroeléctrico Boruca, en Cajón de Boruca, entre los cantones de Buenos Aires y Osa.



El jueves 25 de enero del 2007, Eliécer y otro asistente del proyecto, Juan Fallas, estaban cumpliendo con su trabajo, visitando comunidades y propiedades en la zona de Colinas y Pilas de Buenos Aires. Esta región se caracteriza por caminos de lastre, de difícil acceso y muy escarpados, considerados como muy difíciles.

En horas de la tarde, al regresar hacia el campamento del ICE, tomaron el camino conocido como La Cuesta del Burro; ruta en lastre que comunica las partes altas de la Fila Costeña con la ruta nacional 34 (Costanera Sur) en las tierras bajas de Ciudad Cortés en Osa.

Viajaban en un pick-up Nissan doble cabina 4x4. Por razones desconocidas, en una de las curvas más peligrosas, el vehículo perdió tracción en su descenso, no logró tomar la curva y se salió de la vía precipitándose al cañón de un río a más de 80 metros de profundidad.

La muerte de Eliécer fue instantánea; su acompañante sobrevivió y logró salir del vehículo con importantes heridas. Al ser una zona poco transitada y muy escarpada, pasaron varias horas antes que los ocupantes de otro vehículo se percataran de los pedidos de auxilio de Juan y solicitaran ayuda a los cuerpos de emergencias. Lo difícil del terreno provocó que el rescate de Juan y Eliécer se extendiera hasta horas de la madrugada.

Las secuelas para la familia

Solo a través del testimonio familiar podemos acercarnos un poco a imaginar el impacto, dolor y trauma de una familia ante la pérdida inesperada de un ser amado en la forma de un accidente de tránsito. Eilyn nos relata su experiencia.

“Cuando papi tuvo el accidente, solo nos dijeron que él había tenido un accidente pero nadie nos dijo más. Pero yo me acuerdo que yo sentía un dolor tan grande, yo sentía que a papi algo le pasó y [cuando] me dijeron que sí, que había muerto, yo, o sea...yo trato de llevar una vida normal, yo trato. Pienso que yo he querido llenar la vida mía con trabajo y tantas cosas, para llenar ese espacio, pero no lo puedo llenar, no lo puedo llenar al día de hoy. Ya son ocho años y no lo puedo llenar, no lo voy a llenar, yo pienso que eso es algo con lo que he aprendido a vivir”.

La inexistencia de apoyo y acompañamiento psicológico a las familias y dolientes de una víctima de accidente de tránsito impide que puedan retomar el control de sus vidas con mayor facilidad.



“Yo siento... esto nunca se lo he dicho a nadie, y desde el día que usted me dijo que quería hacer esto... Yo siento que a uno le hace bueno hablar de todo esto, porque a uno nadie le dio apoyo psicológico. Pero yo, sino hubiera sido por las chiquillas, creo que me hubiera matado cuando papi se murió, porque yo muchas veces me vi tan sola... Recuerdo que yo lloraba y le pedía a papi que me llevara, pero después yo recapitaba y decía: yo tengo unas chiquillas que me necesitan; y por ellas, diay, salí adelante (...) Yo a papi lo lloré durante un año todos, todos los días, día y noche”.

Para cada miembro de la familia el impacto es diferente y la forma de confrontarlo y salir adelante, también. Nos relata Eilyn:

“Al hablar con los chiquillos [los hermanos], todos tenían una manera diferente de asimilar lo que pasó. Ronny decía: `yo siento que papi siempre anda conmigo, lo siento cerca de mí`; en cambio, yo le decía, en ocasiones que estaba tan mal pedía sentir la presencia de papi y eso, yo sentía algo extraño, la presencia de él, y para mí era peor, la desesperación era peor, y veo que mientras a unos los alivia sentir la presencia a otros los desespera peor. Porque yo entonces ya si a él lo sentía cerca yo quería verlo, quería abrazarlo, decirle muchas cosas, porque aunque tuvimos una relación cercana, tal vez uno nunca le dijo a él cuanto lo quería, cuanto era él importante en la vida de uno”.

Aunque han pasado años y la mayoría de las nietas, hijas de Eilyn, eran todavía muy pequeñas cuando ocurrió el accidente, las secuelas y repercusiones incluso en ellas, perduran en el tiempo.

“Yo pensaba que mi divorcio podría ser lo que más afecte a mis hijas, sobre todo a Katherine, que es la mayor. Y la sorpresa más grande fue cuando un día de estos, en una charla en el colegio, ella dijo que en la vida de ella, lo único que le hacía falta para ser feliz, era que su abuelo estuviera vivo, y que eso es algo que ella nunca le podría perdonar a la vida que se lo hubiera quitado”.

“Es que usted supiera lo duro que es vivir con eso, lo que es tener que llevar un hijo de uno al cementerio a decirle `aquí está tu abuelo` y que lllore y te diga `mamita sáquelo de ahí porque quiero verlo` (...) yo lo he tenido que vivir con todas las chiquillas, y eso Bohián, a uno le duele tanto, tanto (...)”

Aunque reconocen haber seguido adelante, tomando decisiones y continuando con la vida, superando los nuevos retos que han tenido en estos ocho años del accidente, aceptan que la realidad es que la pérdida de ese ser querido no se olvida y el vacío nunca se llega a llenar.

“Siempre, siempre sufriendo la ausencia de papi, hasta el día de hoy. Yo lo hablaba un día de estos, que hay gente que dice que con el pasar de los años todo se alivia (...) Es mentira, hasta el día de hoy sufro y me duele la muerte de papi como el primer día”.

“(...) y entonces es donde yo veo que es lo que la gente no comprende, la magnitud de esto [un accidente de tránsito] (...) yo al menos cuando he tenido la oportunidad de hablar con gente inconsciente yo les he dicho `no piensen en ustedes`, porque es cierto, el que se muere se murió y ya, pero todo lo que queda de por medio, es lo que es muy duro (...)”.



Familia Díaz Vásquez

Víctima:	Minor Araya Díaz
Edad:	28 años
Estado Civil:	Unión libre
Tipo de accidente:	Choque motocicleta con vehículo
Lugar del accidente:	Ruta 2, Interamericana Sur (Palmar Norte)
Rol de la víctima:	Pasajero de motocicleta
Fecha del accidente:	04 de noviembre, 2006, 00:20 horas
Tipo de lesión:	Muerte
Entrevistados:	Miriam Díaz Vásquez (madre) Carolina Fallas Díaz (hermana)

Su vida

Para entender la historia de Minor y reconstruir partes de su vida, es ineludible referirnos a la vida de su madre, doña Miriam Díaz Vásquez. La historia de doña Miriam es dura.

Cuenta doña Miriam que a sus 12 años, un hombre de 40 años “se la llevó”. A sus escasos 14 años dio a luz el primer hijo de aquella relación, Eliécer Araya Díaz (1976) y poco más de un año después nació Minor Araya Díaz (1977). Al año siguiente, en 1978, tuvo otro niño que falleció al mes de nacido. Con solo 16 años, había tenido dos hijos y enterrado uno. Muchos años después, en 1994, nació su hija menor, Carolina.

Con la ayuda de su padre, después de la muerte de su tercer bebé, logró independizarse con sus dos hijos. Ella los define con personalidades muy distintas.

En Minor reconoce una inquietud desde su más tierna infancia, siempre lleno de energía, deseoso de hacer muchas cosas a la vez.

“Minor era traviesísimo, malísimo ese bandido; ese bandido agarraba un hormiguero y lo escarbaba y agarraba gusanos y echaba los gusanos, y yo lo regañaba (...) solo maldades (...)”.

Terminada la escuela, no hubo recursos para pensar en continuar el colegio. Apenas cumplidos los 12 años sus hijos entraron a trabajar en la bananera y otros sectores agropecuarios.

Cuenta doña Miriam que en casi toda su experiencia de vida sufrió mucho por el tema del alcohol y, por tanto, siempre procuró hacer lo imposible para evitar que sus hijos reprodujeran los patrones de consumo de licor. Por ello, uno de los golpes más duros fue darse cuenta que ya consumían; Minor desde antes de los 13 años y Eliécer antes de los 14.

“(...) viera qué duro para mí; porque yo soy anti guaro, anti cigarros, anti toda esa cochinateda; cuando yo me di cuenta que Minor tomaba, tenía como trece años, cuando una señora, doña Julia, me lo dijo. Cuando a mí me dijeron eso, yo me enfermé, lloré tanto; para mí eso fue un golpe, yo lloré, me enfermé (...)”.

“(...) Se iban ellos [Eliécer y Minor] y eran las nueve y diez de la noche... yo me ponía planchar y nada... once de la noche; me acostaba,

me levantaba. ¿Qué hacía al final? Cruzaba la calle, tomaba la bicicleta y me daba la una de la mañana buscándolos de cantina en cantina. ¡Qué duro! (...) y yo odiaba las cantinas, me echaba a los cantineros de enemigos, yo les decía ¿porqué me le venden guaro a mis hijos, si son menores de edad, no le vendan guaro a mis hijos (...)”.

A los 17 años, Minor comenzó a trabajar en la zona de Marino Ballena, en la región de Uvita, sustituyendo el trabajo de la bananera y del campo por el sector turismo. En este sector se mantuvo por más de diez años, hasta su fallecimiento.



El accidente

Cuenta doña Miriam que Minor no llegó a adquirir experiencia en el manejo de vehículos. La bicicleta, desde su infancia, fue su principal medio de transporte y juego.

Sin embargo, ya trabajando en el hotel y por las necesidades de traslado entre su trabajo y su casa, poco a poco empezaron a incentivarle el deseo por tener una motocicleta. Ella relata que, a inicios de 2006, su hijo le comentaba que ya casi tenía el dinero para comprarla y que le pidió prestado; ella, imaginando que era para la moto, no se lo prestó.

Reconoce que Minor no sabía manejar y que acaso habría tenido uno que otro intento. Aún así, compró una Freedom, modelo CoolBoy, de 200cc, color azul y llegó directamente a la casa de su madre.

“Me llamó que iba para San José a hacer un mandado. Él siempre me decía: ‘mami, me quiero comprar una moto’ y yo le decía ‘ay papi, yo no quiero; Dios guarde vos te comprés moto, te me matás! Por favor te lo suplico, usted compra moto es para matarse, es que usted, si usted dejara de tomar’ (...) Bueno, se fue para San José y me llama, ‘mami, ¿adivina dónde estoy?’ (...) Me dice que en San José y me dice ‘mami, ya tengo la bicha’ (...) ¿Usted sabe? Que se vino en moto. Nunca había andado en moto. Yo, después que

él me llamó que se iba a venir en moto, yo lloré y lloré... Él ni tenía licencia de moto ni nada, imagínese, desde San José (...).”

Doña Miriam no dejaba en llamarle la atención y pedirle mayor prudencia. Ya no solo por él, sino por su pareja, Evelyn, y sus dos hijos que iban a cumplir apenas los 4 y 5 años. Inclusive reconoce que esa “fiebre” de su hijo por andar en motocicleta, le generó muchos roces con su pareja. Dice que su hijo siempre fue demasiado imprudente, corría mucho, andaba en paseos muy largo y ‘hasta descuidó a la familia’.

Un sábado 03 de noviembre supo que su hijo Minor andaba en una vela en las fincas bananeras de Palmar Sur. En algún momento, saliendo de la vela, Minor decidió regresar hacia el centro de Palmar Sur con un amigo, pero optaron por detenerse en el bar La Yorda, a menos de 500 metros del puente sobre el río Térraba, sobre la carretera Interamericana Sur (Ruta 2). Cumplía 29 años el 17 de ese mes.

Según relatos que pudieron recopilar y reportes de las autoridades, después de pasar varias horas consumiendo alcohol, alrededor de las 12:15 de la madrugada del domingo 04 de noviembre, Minor y su amigo Marvin Cerrud Pimentel de 28 años, decidieron regresar hacia Ciudad Cortés en la motocicleta comprada 10 meses antes.

Entre el bar y el puente del Térraba la vía es poco iluminada y muy recta. Según las autoridades y testigos, la motocicleta venía a gran velocidad. En la entrada por el lado sur del puente, al parecer Minor quiso adelantar un vehículo sin percatarse que de frente venía un pickup.

El choque fue frontal. Minor quedó prensado contra el frente del vehículo. De la colisión, su compañero Marvin salió despedido de la motocicleta chocando contra el cajón del vehículo. Aunque los dos llevaban casco, la magnitud del impacto fue tal que ambos perdieron la vida de forma instantánea. Eran las 12:20 a.m.

26.- Lunes 6 de noviembre del 2006

SUCESOS

DIARIO EXTRA

● Accidente en Palmar Norte deja dos muertos:

CHOCA MOTO Y MUERE EN CAJÓN DE UN CARRO

VIOLENTAS



QUIÉN ERA



▼ Nombre: Minor Antonio Araya Díaz
▼ Edad: 28 años
▼ Oficio: Trabajador agrícola

QUIÉN ERA



▼ Nombre: Marvin Cerrud Pimentel
▼ Edad: 28 años
▼ Oficio: Trabajador agrícola



Oscar Barboza, conductor del pick up.



A la moto se le desprendió completamente la llanta delantera.



Miguel Figueroa, de la Cruz Roja.



Walter Santamaría, oficial del tránsito.

ALEJANDRO FONSECA HIDALGO

afonseca@diarioextra.com

Fotos: José Luis Calvo, corresponsal

Ilustración: Germán Meza

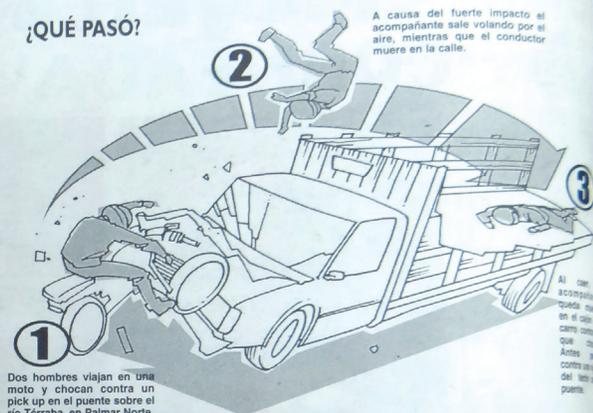
Un violento accidente se produjo en el puente sobre el río Térraba, en Palmar Norte, sobre la carretera Interamericana. El choque de una moto y un pick up dejó dos muertos, Minor Araya Díaz y Marvin Cerrud Pimentel. Araya conducía su moto Freedom placas 144780 y estaba a punto de cumplir 29 años, pues iba a celebrarlos el 17 de este mes. Con él viajaba Cerrud cuando al pasar por el puente les ocurrió una tragedia.

Un posible falso adelantamiento pudo ocasionar todo. Al parecer los hombres ingresaron al puente y quisieron adelantar, sin percatarse que de frente venía el pick up Nissan placas CL-108997, que conducía Oscar Barboza Mora.

PEGÓ EN UNA VIGA

Al chocar de frente contra el carro murió

¿QUÉ PASÓ?



Dos hombres viajan en una moto y chocan contra un pick up en el puente sobre el río Térraba, en Palmar Norte.

A causa del fuerte impacto el acompañante sale volando por el aire, mientras que el conductor muere en la calle.



Dentro del cajón del pick up contra el que chocaron de frente murió Marvin Cerrud. El oficial Jairo Vargas cubrió la escena.



Minor Araya quedó muerto frente al pick up, su cuerpo pegó contra una viga del techo y terminó sus días en el cajón.

en el lugar Araya, quien manejaba, pero la muerte de Cerrud fue más dramática porque a causa del golpe salió volando hacia las vigas del techo del puente, pegó en una de ellas y reboto en el carro para morir en el cajón.

José Moya, oficial de la policía en la zona, comentó a DIARIO EXTRA que al parecer ellos venían tomados, por eso no midieron bien la maniobra.

Los dos hombres murieron en el en el cajón, después de pasar por encima del carro.

"SE ME METIERON"

Según Barboza, conductor del pick up, él iba por el puente cuando los vio venir de frente. "Venía de Palmar

Norte hacia Tecal cuando ellos venían los dos en la moto muy rápido me invadieron el carril. Lo que me quitó el pie pero no los DIARIO EXTRA. También daron despejamiento de la vía cuando los vio venir de frente. "Venía de Palmar

Después del accidente

[A la 1 a.m. del domingo 04/11/10] “Me llamó una amistad mía del OIJ ...viera que cosa más... una confusión tenía yo... yo siempre pensaba en Minor, ¿verdad? Me llama Evelyn, y yo, `Dios mío ¿cuál Evelyn? La nuera ¿verdad?’, `no Miritan, soy Evelyn Picado, de la OIJ (...) ¿Su hijo se llama Minor Araya Díaz?’ entonces yo le digo `Uy si Evelencita, ¿qué le pasó a mi chiquito, qué torta hizo?’ Y me dice `No Mirita, escúcheme muy bien Mirita, escúcheme lo que le voy a decir. Su hijo Minor está muerto, tuvo un accidente en la moto y se mató`. Para mí eso fue! El mundo se me vino encima... Algo, pero, totalmente espantoso, terrible para mí, terrible. Yo me acuerdo que yo pegaba gritos, me golpeaba en las paredes, me jalaba el pelo, gritaba (...) algo inesperado”.

Sobre esas primeras semanas

“(...) desesperada, no comía, no dormía, ni me quería bañar siquiera... Nada, yo creí que me iba a morir. ¿No le digo? yo creí que me iba a ir yo. Yo la iba a dejar a la escuela [a su hija] para ya desahogar mi pena, pegando gritos y llorando sola en la casa, para que ella no me viera (...) Cuando fui a escoger la caja en la funeraria...fue duro, terrible, yo no quería ninguno, lo negaba, no lo aceptaba. Así duré más de un mes”.

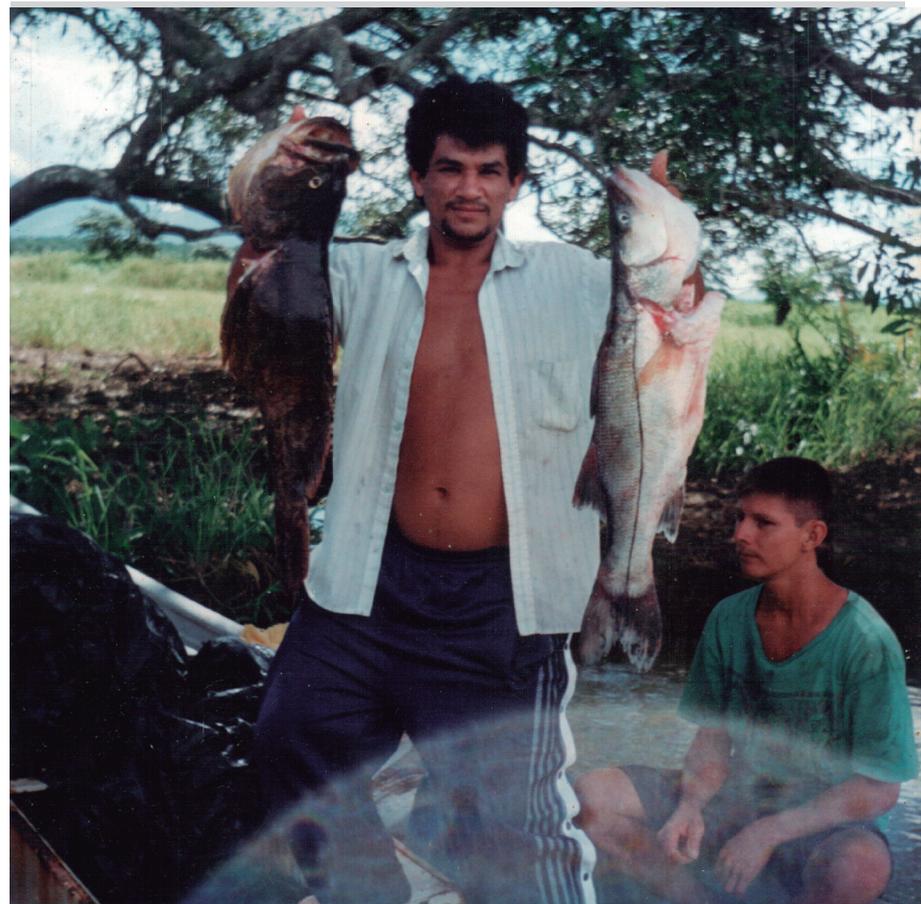
“(...) pensando en ella [en su hija], que tenía que salir de eso, pidiéndole a Dios que me sacara de eso que me sentía tan mal... Los nietitos que quedaron, tengo que velar por ellos, más que él me lo pedía. Todo eso me hizo a mí seguir adelante. Al final, a los años, yo me dije, ‘diay no, tengo que aceptarlo’ Yo no lo aceptaba, como que era de mentiras (...) Al final yo me conformé con que él se lo buscó... ¿Por qué? Por andar como andaba, por andar enfiestado, por andar tomando... Tantas, pero miles de veces le decía que no tome. ¿Qué puedo hacer? Él se lo buscó, todo eso me ayudó (...)”.

Para Carolina, su hermana, si bien tenía once años al momento del accidente, el impacto permaneció por mucho tiempo en su imaginario y sobre todo en las fechas especiales y momentos claves de su vida como la graduación de la escuela o del colegio. Además, en aquellos espacios en los que una adolescente crece y muchas veces encuentra el respaldo en el hermano mayor.

“(...) diay, es que de un solo bombazo, que te llamen y te digan que tu hermano, tu hijo, tu papá murió en un accidente, y saber que usted el día anterior o en la mañana lo tuviste ahí vacilando, jugando con vos y todo...es algo muy difícil (...)”.

“(...) yo era una niña de once años; ella me decía que si ella me faltaba con ¿quién me quería quedar yo?; imagínese lo que una mamá a una niña de once años le diga `¿con quién quiere quedarse usted porque yo siento que me voy a morir?` (...)”.

“(...) no lo tuve en la escuela porque ya no estaba y así va seguir pasando... Pueden pasar veinte años, treinta años, ni que esté entrando a la universidad o algo así; tener a mi primer hijo, yo quisiera que mi hermano estuviera ahí, que él pudiera conocer a sus sobrinos, que pueda estar conmigo en mi graduación, que me pueda dar un abrazo (...) Eso, sinceramente, es duro; tengo veinte años y yo le sigo llamando papi Minor...Son vacíos que van a seguir ahí continuamente...”.





Familia Jiménez Badilla

Víctima:	Oscar Jiménez Castro
Edad:	43 años
Estado Civil:	Casado
Tipo de accidente:	Choque motocicleta con motocicleta
Lugar del accidente:	Ruta cantonal (Huacas – Hojancha)
Rol de la víctima:	Conductor de motocicleta
Fecha del accidente:	31 de julio, 2006, 17:00 horas
Tipo de lesión:	Muerte
Entrevistados:	Yamileth Badilla Arias (esposa) Armando Jiménez Badilla (hijo mayor) Verónica Jiménez Badilla (hija menor)

Su vida

Su familia nos ayuda a conocer la vida de Oscar. Su esposa, doña Yamileth, su hijo mayor, Armando y la menor, Verónica. Desde pequeño tuvo que dedicarse al trabajo de campo, apoyando a su padre para el sustento de la familia, y así se mantuvo durante toda su vida. Incluso cuando formó su familia aparte, no dejó de centrar su esfuerzo en ayudar a sus progenitores y a dedicarse al campo.

Doña Yamileth, su esposa, relata que al cumplir los 15 años ya conocía a don Oscar, que se desempeñaba como peón en la finca de su padre aunque él vivía en otra comunidad. Entre Huacas e Iguanita iba y venía a caballo, como la mayoría de jóvenes en su época.

“(...) bajaba a caballo por un camino que le llaman “Camarón Largo” y bajaba a verme en caballo, porque diay, en ese entonces no tenía moto ni nada de eso. Y a como le digo fue mi primer novio y ya... hasta que Dios me lo quitó (...)”.

“(...) noviamos como ocho meses; después ya Oscar me dice `juntémonos`, y yo decía `no, porque mi papá no acepta`. Pero yo a él lo quería mucho y mi papá no dejaba, y la cosa es que, diay, decidimos juntarnos y ya. Me vine para Huacas y yo recuerdo que fue a traerme en un caballo y yo toda tranquila en aquel caballo para Huacas, así fue (...) Mi papá no sabía, mi mamá sí sabía; cuando mi papá se fue a trabajar entonces llegó Oscar y ya nos fuimos... y entonces diay, ya después fue muy bonito, vieras como quería a Oscar mi papá (...)”.

Vivieron en unión libre por muchos años durante los cuales nació su primer hijo, Armando, en 1985; un año después nació Cesar. Más de doce años después nació la hija menor, Verónica, en 1999. En ese mismo año, el 26 de mayo, decidieron casarse por la Iglesia.

Armando, el mayor, es uno de los principales depositarios de la memoria de don Oscar, tal como lo comenta.

“(...) ya cuando estábamos grandecitos él nos llevaba a trabajar y nos decía `vea, a mí me cuesta y todo porque usted sabe que uno gana muy poco en esta zona y tengo que ver como hago, pero ahí de alguna forma yo quiero que ustedes estudien, porque véanme; vamos pa’ que trabajen un rato conmigo pa’ que vea usted que duro que es`; para que viéramos que todo cuesta. Él lo que nos quería inculcar ahí era que fuéramos a asolarnos un rato y a trabajar duro pa’ que estudiáramos. Para mí, eso es algo que me dejó marcado, el saber que me enseñó a trabajar (...)”.

Si bien al principio el caballo era el principal medio de transporte, poco a poco, fue sustituido por la motocicleta. La familia de don Oscar recuerda que él manejaba desde hacía muchos años. Estaba a punto de vender su última motocicleta, azul, de 200 cc, a un conocido de Santa Cruz; fue en la que se accidentó.

“(...) él, después que compró la primer moto, como dicen, vendía una para comprar otra que a él le gustara; cuando compró esa última ya a él le gustaba tener la moto al día, los papeles en regla, la licencia para ir tranquilo a Hojancha a hacer sus mandados (...)”.

El accidente

Sucedió un lunes 31 de julio del 2006, a media tarde, en el camino de lastre que comunica Huacas con Hojancha; una ruta sinuosa y de topografía accidentada, a poca distancia de la localidad de Huacas donde vivía, de donde acababa de salir.

"(...) él iba en una cuestica en donde hay una vueltica y venía el otro en el mismo lado que él iba, otra moto; el otro venía bajando, claro, a mucha velocidad, porque muchas personas me dijeron `vieras como iba Piña`; se llama William pero solo Piña le dicen. Eso fue, al instante que en todo Huacas se recorrió que Piña chocó con Oscar y que Oscar de una vez se murió; y así fue, al instante murió (...)"

Doña Yamileth y Armando lamentan que no llevaba el casco de seguridad.

"(...) él lo llevaba en la mano [el casco], y el papá que lo vio le dijo `ves hijito, por no andar el casco`; él llegó a Hojancha lo andaba, pero apenas llegó a Hojancha se lo quitó"

"(...) el problema fue que él traía el casco en la mano, como dice mi mamá. En Hojancha, él hizo una parada y ya seguro él dijo `de aquí pa`llá ya no me voy a topar al tráfico`; o sea, nunca pensó en la vida de él. Seguro dijo `ya aquí no hay tráfico ni nada' pero, ese fue el problema de mi papá, que no llevaba el casco (...)"

"(...) uno lo vio muerto ahí, porque yo lo vi. Yo me acuerdo que yo fui a pie de mi casa adonde él se accidentó y no me dejaron ver. Yo seguro, de todo el nervio que uno se pone así, que uno siente... Yo dije, no, seguro lo llevan para el hospital porque él estaba envuelto y apenas los dedos de los pies sacaba... y son cosas difíciles y uno... Yo recuerdo que yo caminaba y yo no, no sentía que era yo (...)"

La vida después...

El mayor de los impactos lo recibió sin duda doña Yamileth, que como esposa y madre tuvo que confrontar el reto de retomar y reconstruir el núcleo familiar. Pero el impacto en los otros miembros de la familia, sobre todo en el padre y madre de don Oscar, no han sido menores.

"(...) recién mi papá muerto -tenía tal vez ocho o quince días- mi abuelo, como vivíamos a una distancia cerca, lo llamaba `Oscar`; entonces ya se recordaba y se le venían las lágrimas (...) Mi abuelo pasó enfermo, no comía ni nada, él estuvo con el cuerpo (...)"

Relata doña Yamileth.

“(...) a uno todavía a veces le parece mentira que él se accidentó (...) Yo duré un tiempo que yo decía `pero esto no es así, jamás, mentira`. Yo lo escuchaba donde entraba y me pedía almuerzo y agua y oía la voz de él y yo pasaba vuelta redonda de la casa a ver si él estaba y no, no estaba, ya él no estaba pero yo en mi mente lo oía donde me llamaba. Y yo daba vuelta porque digo yo, `es que alguien me llamó`. Solo uno que ha pasado esas cosas, no crea, es durísimo y así cuenta mucho la mamá y el papá (...)”.

“(...) y hay gente tan imprudente que a veces uno se topa con chiquitos sin casco, sin nada; que es una cosa que uno dice uy ni quiera Dios les pase una cosa así, ni quiera Dios; y montones, no respetan las cosas, eso es no respetar, ni las leyes, ni nada. Diay, como iba mi esposo que iba y venía el otro, que no tuvo aquella precaución él de venir de su lado y a veces yo digo `¿cómo es posible?` (...)”.

“(...) vieras que a mí no me gusta ver noticias, porque cada vez que veo noticias y veo esos accidentes me agarra una cosa tan fea que yo a veces no puedo dormir; porque es algo terrible que uno recuerda todo al ver accidentes a cada rato (...)”.

Sobre los retos económicos posteriores al accidente.

“(...) al tiempo ya fui haciendo vueltas por una pensioncita que me ayudara, y gracias a Dios me la dieron, y con eso aunque sea poquito, pero le doy gracias a Dios infinitas que me dieron esa pensioncita, que son de 75 000 colones. Yo sé que es poco porque, digamos, como le dijera a usted, a uno no le alcanza para una enfermedad, o sé que no me va a alcanzar, pero diay, ahí me la voy jugando (...) Los hijos me ayudan, yo sé que no me van a abandonar (...) pero no hay como el marido en la casa (...)”.

La hija menor, Verónica, no ha dejado de sentir el vacío por su padre.

“(...) por ejemplo, para el día de la graduación de la escuela, `¿se acuerda mami?` Tenía la graduación de la escuela y todos con su papá, verdad, y yo con mami... Y así, en esos momentos que se necesita de él, o cuando se necesita un consejo o así. ¿Cómo sería mi vida si estuviera mi papá? Entonces yo me pongo a imaginar, es un vacío que no se llega a llenar (...)”.

“Y ella ahora después, no le ha contado, que iba a dejarle cartas allá al cementerio. Hace poco sí, le hacía cartas y todo; y la gente se encontraba las cartas que ella le dejaba en la bóveda y decía la gente que a veces lloraban donde leían las cartas que ella le iba a poner allá al cementerio (...)”.



Familia Molina Pérez

Víctima:	Edward Raúl Molina Pérez
Edad:	41 años
Estado civil:	Casado
Tipo de accidente:	Colisión entre vehículos
Lugar del accidente:	Ruta 32, Siquirres, Limón
Rol de la víctima:	Pasajero de vehículo
Fecha del accidente:	05 de diciembre, 2009, 06:20 horas
Tipo de lesión:	Muerte
Entrevistados:	Ester Pérez Granados (madre) Enrique Molina Barrios (padre)

Su vida

Los recuerdos de la madre y padre de Edward, nos permiten cercanos a su vida. Le sobreviven en su casa de habitación en el barrio de San Rafael de Siquirres. Doña Ester Pérez Granados, de 71 años (1943) y don Enrique Molina Barrios, de 74 años (1940).

Matrimonio de más de cincuenta años y cinco hijos, de quienes sobreviven tres. Oriundos de la región de Cervantes y Guácimo, toda su historia transcurrió a lo largo y ancho de la línea del ferrocarril del Caribe; al vivir en Siquirres desde hace más de 30 años, en donde vieron crecer y extender a toda su familia.

Doña Ester, como madre, no duda en señalar que recuerda cada momento de la vida de su hijo, desde el embarazo, hasta el último día de su vida.



“Yo me acuerdo de él desde que nació hasta ahora como si fuera el primer día; cuando quedé embarazada de él fue una ilusión porque tenía a Ronald y Yami [hermanos mayores] ya grandecitos, y fue una alegría. Nació como a las ocho de la mañana, era tan lindo!”.

Tanto ella como don Enrique, recuerdan que de niño era muy tranquilo, sosegado y nunca dio problemas, como sus otros hermanos y primos; pero que apenas creció y entró a la escuela, empezó a mostrar su carácter. Era sumamente inquieto, travieso y lleno de energía, lo que más de una vez lo metió en problemas.

“Desde que nació fue un chiquillo que nunca dio guerra. Después, tremendo porque era fogoso de andar haciendo, era solo tortas, pero tampoco era mucho. Él era un chiquillo bueno para la escuela; lo único es que era de esas personas que no se concentraban, siempre andaban en todo. Él hizo la escuela desde primero hasta sexto con buenas calificaciones, normal, después entró al colegio pero ya no quiso estudiar”.

Ese carácter inquieto le permitió desarrollar una vocación natural para ayudar a los demás. Recién salió de la escuela, ingresó de voluntario en la Cruz Roja, a la cual dedicó prácticamente toda su vida. En el recuerdo de su padre.



“Estuvo de voluntario en la Cruz Roja. Una vez había un burumbum ahí en la Evans, diay y no había ambulancia. Entonces, con tres más salieron, salieron para no dejar botado al enfermo, al herido; entonces agarraron una camilla y se lo llevaron para el Seguro así, caminando, en carrera porque no había ambulancia. La Evans era una disco que había antes”.

Su madre recuerda la vida personal de Edward.

“Después se casó a los 19 años y se fue a trabajar a las bananeras. Con Yorleni Quirós, aquí mismo del barrio, ella tenía como 16 o 17 años. Rápido se casaron, como al año de noviazgo; se casaron

por la iglesia. Antes de ella tenía otra novia de El Cairo, se llamaba Lucrecia y si, se perdía. Se perdía el condenado, un día estuvimos como cuatro días que no aparecía y ya averiguamos y estaba allá donde la novia”.

Empezó a trabajar desde muy joven.

“Primero trabajó en un taller de un italiano y ahí aprendió soldadura; luego, la primer bananera que entró a trabajar fue aquí en Nueva Esperanza, de los Espinoza, en donde también estuvo de soldador, porque el trabajo de él siempre fue eso. Siempre trabajó en esa finca, por más de 20 años y estuvo haciendo varios trabajos. No era una persona ambiciosa, pero siempre le gustó tener todo bonito, la casa, todo”.

Relata don Enrique que le gustaban los partidos locales de fútbol, en los que participaba con su hermano mayor, Ronald.

“Se van a jugar a la plaza todos y ponen a Ronald de árbitro; y le pita una falta y le grita `cabrón va’ ver ahora, se lo voy a ir a decir a mi mamá que usted es un árbitro sin vergüenza que solo me pita fuera de juego` y él se ponía de los diablos y no podían jugar si estaban los dos juntos. Cada vez que llegaban a la plaza todos los vacilaban y les decían que ahí venían los llorones porque solo peleaban”.

El accidente

Don Enrique relata como sucedió el trágico hecho.

“Dicen que se metieron a la bomba [sobre la Ruta 32] y salieron de la bomba y dicen que iba él y tres peones más; y que él iba adelante y le dice a uno de los de atrás, que era un señor mayor, que se pasara adelante, y que él se iba atrás con los otros y ese señor se pasó adelante... Ése era el que se iba a matar, pero Edward lo sacó de ahí. El chofer no quería trabajar tampoco y lo llamaron y él no quería; él quería ir a dejar a esa gente y venirse para después en la tarde irlos a traer y se le jodió la rótula. Iba a alta velocidad y venía un bus y pegó contra el bus, sobre la ruta 32, donde llaman Camino al Cielo”.



Don Enrique y doña Ester han tenido que enfrentar duros retos en su larga vida. Doña Ester recuerda todos los detalles de ese sábado 05 de diciembre del 2009.

“La vida es tan dura a veces, tan dolorosa. Y el día del accidente yo me levanté a las 5am me bañé y alisté todo. Ya hicimos café y nos sentamos a tomar, cuando estoy con la tasa de café y entran Yami [hija] y Haidé [cuñada] hasta que estaban pálidas, transparentes, y digo yo `¿qué pasó?` y me dicen, `mami, hubo un accidente` y yo les digo `¿cómo, de quién?`, me dicen `se mató!`, `¿quién, Carlos [hermano], Christian [sobrino]?` `No`, me dicen, y yo pero Edward no porque él me había dicho que no iba a trabajar”.

“Cuando pensé en Carlos casi me muero, y cuando me dicen que Edwitar...No, no, yo creí que el mundo se me acababa... Fue algo tan terrible!... Yo grité, yo me imagino que yo grité, porque sentí que me hundí en un hueco y no podía salir; y cuando salí yo solo me puse unos zapatos y les dije que me llevaran donde él”.

“Yo le dije que no, que si yo no lo veo no lo puedo creer, que necesito verlo; y me fui [don Enrique interviene que él no quiso ir a verlo, que no pudo y menos que le decían que había quedado irreconocible], con Sergio, mi yerno, y no nos dejaban pasar porque estaban con la cinta los policías y los muchachos del tránsito eran muy amigos de él y de nosotros, y se me acercaron y me dicen `doña Ester, mejor no entre, mejor no lo vea`, yo

les dije que no, que no importa, que yo lo necesitaba ver, aunque esté despedazado”.

“Cuando yo llegué y él estaba ahí tirado en el piso y me tiré y lo abracé. No sé ni cómo! Y ese día yo me tiré así a la carretera y lo agarré y lo alcé...lo tuve en mis brazos y le hablaba y nada, estaba muerto... Y bueno, ahí lloramos y gritamos y todo seguro, porque yo no me acuerdo, yo solo lo tenía en mis brazos y la carita estaba llena de vidrios y los ojos, unos vidrios metidos en los ojitos, y se los quitamos... y ya llegaron y me dijeron `ya señora`”.



Después del accidente

Doña Ester y don Enrique reconocen que lo más duro, después del impacto inicial, fue regresar a la casa y empezar a intentar reconstruir su vida, para continuar.

“Ya luego nos venimos para acá y ya aquí empezó todo este calvario, toda esta agonía que hemos vivido hasta ahora [interrumpe la emoción] Porque...lo que es manejar así a la chambonada, porque dicen que él iba a una velocidad altísima el muchacho y no piensan en el dolor que causan, ni a uno ni a los demás”.

Doña Ester no deja de recordar, más de cinco años después, los últimos momentos de la vida de su hijo como si sucedieran el día anterior.

“Estaba tan contento ese día, que dejó su ropita lista para la fiesta, como él era el que hacía todo. Él, antes de ir para el trabajo, dejó el pantalón, la camisita, los zapatos, bien listos, todo, porque en la tarde íbamos para la fiesta y ver que todo terminó ahí”.

Los efectos se extienden al resto de la familia.

“Gracias a Dios que Nana [sobrina que ese día cumplía 15 años] no se puso a decir nada, nunca, cuando le quisieron hacer una cena ella fue la primera que dijo que no quería nada, que cancelaran todo. Incluso ahora que cumplió 18 se le quiso hacer algo y ella no quiso, que si no era toda la familia, que mejor no hicieran nada”.

A pesar de los años, cada momento del día, algún detalle, alguna circunstancia, revive el recuerdo en don Enrique de su hijo menor.

“Yo ahora estoy sentado ahí. De feria el bus pasa, el de esos trabajadores, pasa ahí arriba; y ahí se apea un muchacho con la misma ropa de Edward, los mismos zapatos... tres, cuatro de la tarde ahí viene, con un salvequillo que tiene igual que Edward... Vieras qué duro, por mucho tiempo yo me engañaba... Es tan duro eso”.

Añade doña Ester.

“Pero yo te digo... es un dolor que ahí está, queditico, que con cualquier cosa sale, es un dolor que nunca....nunca se olvida de uno (...)”

Al final, no dejan de reflexionar sobre el valor de la seguridad vial; con el dolor y la experiencia de dos personas que han sobrevivido a la peor experiencia para un padre y una madre.

“Pero no, el dolor....La verdad es que la gente debe ser responsable, usar cinturones y todo, porque él no llevaba nada de eso; usar cinturones, cascos, todo eso, porque no saben el dolor tan grande que es perder un hijo o un hermano, aunque sea con un mecate que se amarren. Porque uno ha sufrido ya esas cosas, sabe el dolor que es. El que si llevaba cinturón apenas si sufrió algunos golpes”.

“El dolor de un hijo nunca se supera, todavía duele. Como Edward, no hay manera de superarlo, duele aun más... Es como que nos quitaran una mano, media vida”.

Por último, don Enrique, entre su dolor, reflexiona:

“Dice un dicho, que es una cosa que es verdad, que los hijos son los que deben enterrar a los papás. Y yo espero no tener que enterrar a ninguno de los tres que me quedan”.



Familia Miranda Fernández

Víctima:	Querbin Miranda Fernández
Edad:	21 años
Estado civil:	Soltero
Tipo de accidente:	Colisión entre vehículos
Lugar del accidente:	Ruta 2, Interamericana Sur, Volcán, Buenos Aires
Rol de la víctima:	Conductor de vehículo
Fecha del accidente:	11 de julio, 1992
Tipo de lesión:	Muerte
Entrevista:	Flor María Fernández Mora (madre)

Su vida

Uno de los tantos jóvenes que dejó su futuro y un gran vacío entre su familia y allegados en las carreteras de nuestro país. Intentamos conocer su vida y para ello recurrimos a su madre, doña Flor María Fernández Mora, quien le sobrevive y extraña 25 años después del trágico evento.

Doña Flor es originaria de San Ramón, de donde migraron hacia Guanacaste. Para 1967 se encontraba en Miramar de Montes de Oro de Puntarenas donde contrajo matrimonio con don Eligio Salomón Miranda Badilla.

Vivieron por algunos años en Miramar donde nació Querbin, el cuarto de seis hijos, el 18 de mayo de 1971. A finales de la década de 1980, doña Flor y don Eligio se separaron.

Doña Flor recuerda a su hijo Querbin como un muchacho siempre inquieto y muy propenso a la influencia del entorno en el que se desarrollaba. No

terminó la escuela, de la que se salió en cuarto grado, y desde sus primeros años de adolescencia demostró un especial interés por los vehículos y el afán de independencia fue rasgo particular de su carácter.

“Él era muy bueno, muy especial; le gustaba mucho montar toros, le gustaba mucho meterse en las comparsas, bailar, súper alegre. Empezó a trabajar como a los 12 años; no le gustaba estudiar, se salió como en cuarto grado. Trabajaba en lo que saliera, más tarde manejaba ya carro. Se había ido a Heredia donde un hermano mío”.

El accidente

“Ese accidente fue el sábado, nosotros lo vimos por tele, pero a la hora que cayó el accidente cayeron unos papeles a la par de ellos. Entonces, los papeles eran de los otros, de los del camión y entonces dieron otros nombres; dieron los nombres de los que murieron pero eran los del camión, jamás supimos que fuera mi hijo. Pero en la noche tuve una revelación, como que a mí me salía sangre de todas las venas mías, de todas, seguro de la sangre que él había botado”.

Un sábado 11 de julio de 1992, Querbin y otro joven viajaron a la zona sur, a San Isidro y Buenos Aires por la Interamericana Sur, Ruta 2. Era de día. Al parecer, en

una curva de la carretera a la altura de la comunidad de Volcán de Buenos Aires, un camión ganadero invadió el carril por el cual circulaba el carro en el que viajaba Querbin, el hijo de doña Flor, y su acompañante, colisionando de forma violenta, lo que les provocó la muerte.

“(…) cuando a mí me avisaron yo vivía en Liberia. Estaba trabajando cuando llegó una sobrina que trabajaba en la Guardia y preguntó que a qué hora salía yo del trabajo, y le dije que a las doce. No me quisieron decir qué era. Cuando ya me montaron en la patrulla, ya para venirnos, ya comenzaron a darme terapia que todos éramos de la muerte, pero que diay, que habían avisado de que Querbin estaba en la morgue (…)”.

El padre de Querbin, don Eligio, había sido el primero en recibir la noticia y retiró el cuerpo de su hijo en la Medicatura Forense en Heredia. Mientras, doña Flor organizó lo necesario para la vela que fue en su casa de habitación, en Liberia.

“(…) entonces los sacaron de la morgue y como él tenía tantas amistades y entonces se lo llevaron a Heredia. Y después lo tuvieron ahí un día en la noche y después lo trasladaron a Liberia (…)”.

“Cuando lo trajeron en la caja yo lo vi, pero apenas la parte de la cara que la medio remendaron para que lo reconocieran. Pero como le digo, a él lo juntaron en bolsas, a su amigo también, que murieron los dos”.

Quizás uno de los momentos más difíciles para doña Flor fue, justamente, la vela y el entierro. Las secuelas físicas del accidente les obligó a mantener el féretro cerrado.

“(...) cuando lo fueron a enterrar, bueno, tuvieron que agarrarme porque yo me iba a tirar al hueco con él. Y después ahí díay, el papá de él llegó y toda la familia de él e incluso él a cada rato se descomponía, dicen... Pero, qué va, fue demasiado duro, a mi me llevaron al hospital con la presión alta y todo (...)”.

Posterior al accidente

Cuenta doña Flor que pasó mucho tiempo antes de poder asimilar lo ocurrido. Cayó en una fuerte depresión y descuidó su trabajo e incluso sus hijas menores sufrieron ese impacto en la madre. A los años abandonó Liberia en donde vivía con la menor de sus hijos; regresó a la zona de la Península, en donde se estableció en Huacas de Hojanca.

Reconoce que el impacto fue tan grande que ni siquiera llegó a interesarse por conocer los detalles del accidente y de lo que realmente sucedió. Después de la noticia, se desconectó prácticamente de todo y de todos. Al parecer, se estableció un juicio contra el chofer del camión; pero, ella no se apersonó al

proceso y desconoce sus resultados o siquiera si el mismo se llevó a cabo. Nunca indagó otros detalles o pormenores.

“(...) usted sabe que yo de ese accidente no supe ni cuál carro lo mató, ni supe quién, de dónde era, no supe nada de eso. A mí no me interesó nada. ¿Qué hace uno con meterle pleito a una persona? Que ellos no lo estaban haciendo al propio díay... ellos no lo estaban haciendo al propio. Es una cosa, es una contingencia que Dios la manda”.

También señala que para don Eligio el impacto fue muy duro, al punto que duró meses en lograr recuperarse.

“(...) él sufrió mucho... Dicen que él más bien se les perdía y era que estaba parado allá por el cementerio (...)”.

La violencia de una muerte por accidente de tránsito también irrumpe en el impacto a largo plazo que le genera a las personas allegadas a la víctima. Su imprevisibilidad e inmediatez, aumentan de forma exponencial el trauma en este caso de la madre y familiares.

“Uno vive pensando en ellos, uno está haciendo una cosa y está pensando en ellos, lo afecta mucho a uno. Yo no iba a trabajar, ni hacía nada. Duré así como dos meses, que ya pude entrar más tranquililla a trabajar; pero es duro, la muerte de un hijo es duro”.

A pesar de las propias dificultades personales en la construcción de su familia, reconoce que el apoyo fue siempre muy importante. En gran medida a ese apoyo debe que sus hijos sean muy unidos y siempre atentos a las necesidades de cada uno de ellos y de su madre y padre; de ahí que el impacto por la muerte de Querbin también les afectó de forma significativa.

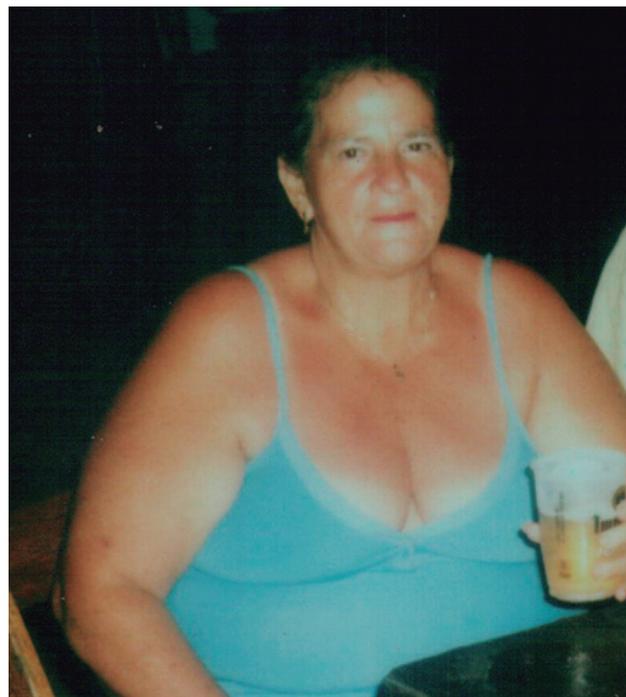
“A todo mis hijos les afectó parecido, siempre lo recuerdan. Bueno, el varón, él decía que mejor hubiera sido él, porque él no es tan alegre; entonces él decía que mejor se hubiera muerto él. Todavía hace poco, él es trailerero, entonces me dice, ‘aquí estuviera Quervin conmigo, acompañándome en el tráiler, junticos’. Él siempre lo recuerda, a él se le dio mucho. Cuando a él le avisaron, él estaba trabajando en El Pelón; él pensó que era de los medios hermanos, pero cuando supo que era el único hermano que tenía, no sabía qué hacer (...).”

Aún con el transcurrir de los años, reconoce la incertidumbre que le embarga cada vez que recuerda a su hijo. Al no haber recibido información sobre los detalles del accidente, ella misma ha intentado explicarse parte de lo sucedido.

“(...) diay eso es diario que se acuerda uno hasta en eso, hasta llora y todo donde ve la foto. Esto no lo acepta uno nunca. Viera que yo tengo a papá y mamá muertos, ahí están, y yo me pongo a verlos a ellos y tranquila. Pero me pongo a verlo a él, no, qué va, es que no hay muerte más dura que la de un hijo, ni la madre ni el padre se comparan (...).”

Doña Flor reconoce que después de la muerte de su hijo nunca pudo volver a ser la misma ni recuperar la alegría de otros tiempos, como que algo en ella se apagó por siempre.

“(...) diay, ahí la va uno pasando. Pero no, uno, ¿cómo le dijera?, si uno tiene una alegría, no la vuelve a tener. Ya uno no es igual, nunca, nunca se vuelve a ser igual, eso lo cambia a uno de viaje (...).”



Cuando se lucha por continuar

La pérdida de un ser querido en un accidente de tránsito representa la mayor tragedia para las familias y allegados. Sin embargo, cuando hablamos de las secuelas de los accidentes de tránsito para nuestra sociedad, también hablamos de aquellos que sobreviven a un accidente y que, en muchos casos, sufren las secuelas durante años o para el resto de sus vidas. También sufren sus familias.

En Costa Rica, durante el decenio transcurrido entre 2004 y 2014, 84 422 personas sufrieron lesiones por accidentes de tránsito. Durante 2014, la mayor cifra anual al momento, 9 368 víctimas necesitaron atención médica por las lesiones sufridas en carretera.

Muchos de estos casos representan lesiones graves y permanentes, desde la pérdida de la capacidad motora, hasta la amputación de sus extremidades, daños neurológicos u otras secuelas físicas y psicoemocionales.

En cuestión de segundos, un accidente cambió para siempre la realidad y la vida de cada una de estas 84 422 personas. De ellas, rescatamos la historia de once víctimas, cuyas historias se dividen en un antes y un después del accidente.

Sus relatos nos demuestran cómo unos cuantos segundos transforman la vida de una persona, pero también la vida de todos los que les rodean: madres, padres, esposas, hijos, familia en general. La recuperación dura años y deben enfrentar el reto por seguir adelante para estudiar, trabajar, conservar unidos a sus seres queridos. Sus allegados deben aprender a luchar en el día a día al lado de la víctima del accidente y rehacer sus vidas a partir de una nueva realidad, la de ser un sobreviviente.

Bohián Pérez Stéfanov
Antropólogo-Investigador
COSEVI

Un accidente de tránsito es un acontecimiento doloroso y cuando aunado a este se produce la pérdida de una extremidad, esto hace que la persona experimente un trauma tanto físico, como emocional que va a afectar no solamente su vida sino también la de sus familiares.

La aceptación de su nueva vida, es la clave para iniciar la adaptación y superación de su incapacidad.

La resiliencia que es la capacidad de una persona para salir adelante en las adversidades y no manifestar alguna disfunción psicológica, a pesar de las circunstancias. Lo que significa que un individuo resiliente la adversidad no lo conducirá necesariamente a la disfunción, sino que puede tener diversos resultados según la persona que la sufre.

A continuación los testimonios de personas admirables, que narran su historia de vida y dan una luz de esperanza y una guía para las víctimas de accidentes, no solamente a los que han sido amputados, sino también a los que a consecuencia de un accidente vial, han perdido sus empleos. Para hijos y esposas que han cambiado sus roles en la familia, para familias que han aprendido a adaptarse a su nueva realidad.

Susana Umaña Artavia
Psicóloga, Investigadora
COSEVI



Mirna Cerdas Potoy

Edad:	46 años
Estado civil:	Divorciada
Tipo de accidente:	Atropello
Lugar del accidente:	San Antonio de Roxana
Rol de la víctima:	Peatón
Fecha del accidente:	06 de junio, 2009
Tipo de lesión:	Amputación pierna izquierda; lesión en la derecha
Lugar de residencia:	San Antonio, Roxana, Pococí

Su vida

Mirna nació en la zona Caribe costarricense en el distrito de Roxana, cantón de Pococí. Hija de doña María Elena Cerdas Potoy, y hermana gemela. Según nos relata, su infancia fue muy tranquila, muy familiar, característica de una zona rural de la Costa Rica del decenio de 1970. Transcurrió entre primos, bicicletas y juegos en la calle.

Nunca fueron de mucho salir o de mucho andar; si bien empezó el colegio, no lo terminó. Ya para sus 16 años empezó a trabajar en las plantas empacadoras de la zona, a ganar su propio dinero.

“(...) uno llegaba a la casa, a veces ni cenaba, a dormir, cansado. Teníamos que irnos a las cinco de la mañana, levantarnos a las 4 a.m. para irnos en el bus. Llegábamos aquí a veces a las seis de la tarde, a veces a las siete de la noche; no había horario de salida. De entrada sí, pero de salida no (...)”.

Enseñada por su padrastro, quién era mecánico en las fincas, alrededor de los 19 años aprendió a conducir un camión de carga liviana con marchas en la manivela. Llegó a manejar incluso hasta Guápiles y en la mayoría de los caminos vecinales, sin que la multaran por no tener licencia.

De su matrimonio tuvo dos hijos: Brandon (1992) y Brenda (2000).

El accidente

En el 2009 trabajaba en una planta exportadora de piña en San Antonio de Roxana. El sábado 6 de junio, alrededor de las 14:30 p.m. el operario de uno de los montacargas en la zona de pesaje realizó maniobras sin percatarse de la presencia de Mirna. La atropelló de frente ocasionando severas lesiones, sobre todo en sus piernas.

“Ese día estaba un poco calmado y le digo a la compañera `voy a dejar estas boletas` (...) Cuando yo venía fue cuando me pega el montacargas... pero fue tan, tan rápido... No sé, fue algo muy extraño, un momento extraño para mí... O sea, yo lo vi y fue como si me hubiera hipnotizado. No sé, yo no tuve reacción...le toqué los cajones y dije `uy me va atropellar`. Fue algo tan de pronto que, que uno siempre reacciona ante el peligro de algo, pero eso fue algo inesperado. Como que si hubiera salido así de pronto, como si se me hubiera cruzado en el camino, muy extraño”.

“(...) según los compañeros, dicen que yo me senté, que yo decía `¿qué me pasó?` Pero yo no me acuerdo haber dicho esas cosas... Un compañero se quitó la camisa y me tapó.... Pero yo no me acuerdo de haber visto nada, de haber visto sangre o escuchado, ni me dolía nada....O sea yo, yo tuve un trauma cráneo encefálico, no quedé inconsciente pero sí desorientada por semejante golpe.”

Las horas posteriores al accidente...

“(...) hubo momentos como que quería volver... Yo sí sentía como que algo me había pasado... O sea, era de día pero para mí era de noche, todo lo veía oscuro. Y, yo sí recuerdo que cuando ya llegó la gente de la ambulancia y ya me subieron a la camilla, yo decía `uy Dios, por si me voy a morir perdóname por todos mis errores`.... Ya después no sé, ya de ahí no recuerdo más”.

Gran parte de los hechos que sucedieron le fueron relatados por su hermana. Incluso el estado de las heridas que había sufrido; el ingreso a emergencias de Guápiles y el traslado al hospital Calderón Guardia en San José.

“(...) yo no sé qué día es porque obviamente yo de días no me acuerdo. Sólo recuerdo que era un sábado el día que me pasó esto, verdad. Pero mi hermana dice que yo llamé domingo, al otro día, y yo le dije que me iban a amputar la pierna”.

La pierna izquierda había sufrido una severa lesión por encima de la rodilla que le había hecho perder gran parte de los tejidos, aunque el hueso estuviera sin fracturas.

“Yo recuerdo que el doctor me dijo: ‘Mirna, es que nosotros tenemos que hablar con usted. Es que ya no podemos hacer nada por la pierna, la tiene muy lastimada, si la dejamos más tiempo se le hace una gangrena y usted se muere. Entonces, mejor tenemos que amputarle la pierna’... Y yo nada más dije ‘ah bueno, está bien, pero duérname para que no me duela’, fue lo único que recuerdo que yo dije”.

Después de la amputación...

“Cuando ya me habían amputado la pierna, me hicieron un lavado quirúrgico...lo feo fue ya cuando me vi la pierna, ahí fue lo feo, porque yo me quedé... Y yo ¿por qué me dejaron eso así?Fue algo espantoso... me impresioné mucho, la verdad.”.



La familia

“(...) a Brandon se le metió entre la cabeza que decía que era culpa de él, que por culpa de él me había pasado eso. Yo le decía ‘no sea tan tonto ¿acaso usted me llevó allá, y usted me tiró o empujó?’ Son cosas que pasan”.

“(...) a ella [Brenda], mis hermanas le dijeron al principio que a su mamá la atropelló un carro, pero que está bien, que algo le pasó con la pierna. Pero ya luego sí le dijeron que a su mamá le cortaron una pierna. Tenía ocho años (...) ese tiempo que yo estuve en el hospital pasé sin verla. A mi me daba cosa pensar qué reacción iba a tener ella, si iba a tener miedo o se iba a poner a llorar”.

Aprender a convivir con una prótesis...

“(...) al principio, no la soportaba [la prótesis], me caía mal, allá la metí en el closet, ni la quería ver. Cuando iba a cita me la tenía que poner. Lo que no me gustaba era que me la tenía que poner con un arnés elástico y cada vez que hacía eso me quemaba y no lo soportaba”.

Se cayó unas cuantas veces con las muletas, no así con la prótesis. Mantiene un temor constante a salir a la calle o caminar largas distancias, sobre todo por la inexistente infraestructura como aceras, pasos peatonales y rampas, o el deterioro de las pocas que existen.

"(...) lo que a mí me incomoda es tener que agarrar el bus, porque aquí todas las paradas son súper incómodas para las personas y más para mí. Es que no están hechas para personas así, están muy altas e incómodas para subir o bajar. Incluso para yo ir a Guápiles tenía que llamar a la empresa y decir mándeme un bus que me pare (...)"

No volvió a trabajar aunque es parte de sus anhelos al mediano plazo. A partir de su incapacidad, decidió retomar los estudios de secundaria en el colegio nocturno de San Antonio para cumplir sus metas. Cursa décimo año.

"(...) terminar de estudiar y, bueno, empezar a trabajar porque cuando Brenda vaya a la universidad, le quiero ayudar. Y bueno, eso es una de mis principales motivaciones, ayudarla a ella; porque estar en casa no me molesta, pero sí quisiera poderle ayudar. Y ya luego ver qué otras cosas hacer"

Reconoce que sobre su hija descansa una gran responsabilidad que no tienen la mayoría de niñas de su edad, por cuanto el cuidado de la casa y el trabajo doméstico, además de las responsabilidades educativas, la mantienen muy ocupada.

El tratamiento continúa. Debe ir a revisiones médicas en el Instituto Nacional de Seguros. Al año del accidente tuvo que someterse a una re-amputación del muñón para ajustarlo a las prótesis.

"(...) a las semanas me mandó llamar la doctora y me dice: `Mirna, ocupo que venga esta semana` Y me dice: `es que hay que hacerle una cirugía` Y digo yo `pero nada de cortarme más el hueso` (...) Y ya me corrigieron el muñón y quedó mucho mejor. Para eso fui un viernes en la mañana a la Católica y me operaron como a las dos de la tarde; y al día siguiente ya me mandaron para la casa. La recuperación me duró como un mes"

"Ya con la prótesis voy al centro, voy a Guápiles, me voy de pata de perro, salgo a comer, al colegio, me voy caminando. Antes pagaba taxi pero, están muy caros"

Al momento de realizar este estudio, en el mes de noviembre de 2014, Mirna sufrió una fractura de la cadera debido a una caída. Esto la obligó a estar internada nuevamente en el hospital y pasar varios meses en recuperación. Sin embargo, para mediados de 2015 se encuentra plenamente recuperada y continuando con sus estudios y proyectos de vida. Construye su propia vivienda con apoyo del sistema de bonos para viviendas del Estado. Quiere iniciar algún negocio propio -en solitario o con sus hermanas- y sacar adelante a su hija Brenda, sobre todo con el estudio.



Carlos Orozco Quirós

Edad:	67 años
Estado civil:	Casado
Tipo de accidente:	Colisión motocicleta con motocicleta
Lugar del accidente:	Ruta nacional 209
Rol de la víctima:	Motociclista
Fecha del accidente:	08 de septiembre, 2010
Tipo de lesión:	Acortamiento de la pierna derecha en 9cm
Lugar de residencia:	Santa Bárbara de Heredia

Su vida

Don Carlos nació en Tres Ríos, al este de San José, en la parte este, difícil de imaginar para las nuevas generaciones: calles de lastre, carretas con bueyes, caballos y barrios sin electricidad. Ir al centro de San José era un paseo y los viajes no eran en autobús sino en *cazadora*; aquel transporte popular que comunicaba el centro de San José con los poblados aledaños que eran Curridabat, Tres Ríos, Montes de Oca o La Unión.

“Era un lugar de puros campesinos en donde todo mundo andaba a caballo. Había una cantina ahí a la que iban por donde está ahora Terramall; que antes eran solo fincas y amarraban los caballos afuera y ellos llegaban y salían todos tomados a andar por el pueblo. Antes ni había carros y esa autopista ni estaba; los que bajaban del centro de Tres Ríos hacia el centro de la Unión eran puras carretas con bueyes”.

Desde los 12 años le tocó trabajar al margen de los estudios, que luego terminó en el sistema nocturno, tanto la escuela como el colegio. A los 16 años comenzó a trabajar como ayudante de farmacias donde se desempeñó por algunos años. Luego trabajó en la fábrica Playwood por casi veinte años,

para regresar al sector farmacéutico como distribuidor y cobrador en muchas de las farmacias del Valle Central.

“Yo empecé a trabajar con mi abuelo materno en unas oficinas que quedaban ahí cerca de donde está el A y A. Era una oficina de productos farmacéuticos, que al final fueron los que me contrataron. Al tiempo conocí don Jorge Cartín, quién fue dueño de las farmacias Cartín y me contrató. Ahí hacíamos muchas cosas que ya no se hacen en las farmacias y les llamaban boutique o droguerías”.

A inicios del decenio de 1970 contrajo matrimonio con doña Elsa María Flores Manzanares, con quién tiene cuatro hijos varones. Vivieron un tiempo en Tibás, de donde ella era vecina; varios años en León XIII y por último en Santa Bárbara de Heredia, hasta la actualidad.

“Me casé en 1973, el 13 de octubre, con Elsa. Nos conocimos ahí en Copey, era vecina y duramos como cuatro años de novios, y nos conocíamos desde pequeños”.

Su primera motocicleta, una estilo vespa, la compró de segunda a inicios de 1980 para usarla en su trabajo como medio de transporte al visitar las farmacias. Nunca había andado en motocicleta.

“El ir y venir en motocicleta me agilizó mucho el trabajo; porque todas las rutas desde Escazú, Tibás hasta Freses de Curridabat, antes las hacía a pie, porque tenía que ir de farmacia en farmacia”.



“Yo aprendí muy rápido a andar en moto, como en 20 minutos; y al día siguiente me tiré por el Paseo Colón y todo eso, por la estatua de León Cortés y me acuerdo bien que yo iba para Escazú, porque según yo era un pilotaso ya con un día de haber aprendido... y, en la pura estatua, se me apagó la moto y todo mundo pitando, viera que vergüenza”.

Por los siguientes 25 años continuó manejando motocicleta. Por más de diez años tuvo motocicletas estilo vespa hasta cambiar por otras tipo turismo, siempre entre los 150 c.c. y 200 c.c. Su último modelo fue una Suzuki 150 c.c. color azul, de agencia.

“Esa primer vespa roja se la vendí a un muchacho, que estaba todo fiebre por tener una moto. Después me compré una Vespa 200, italiana. Otra Vespa gris la compré en 1992 ya nueva, de agencia; pero después de la vespa me compré una Suzuki azul y la última que me compré fue de 150 c.c. de agencia”.

El accidente

Un miércoles 08 de septiembre del 2010, cumplía con su tarea diaria de recorrer las farmacias según su cronograma semanal. Sobre la vía que comunica San Rafael de Desamparados con Aserri fue impactado violentamente en el costado derecho por otra motocicleta que, en apariencia, venía a exceso de velocidad.

“Ese día me tocaba hacer Hatillo 8, la Aurora de Alajuelita, centro de Alajuelita, Concepción de Alajuelita, San Rafael Abajo, San Juan de Dios y de ahí me fui para Aserri. Ya ahí me devolvía, prácticamente había terminado, solo me faltaban un par de pagos. Era un día normal. La moto era modelo 2009, menos de un año de estarla estrenando. Yo venía como a unos 40km/h y, según lo que me informaron, el tipo que se estrelló contra mi pierna venía a 100km/h. Yo solo iba pensando en qué iba a almorzar, no traía ninguna prisa de nada, no iba tarde para ningún lado”.

Del impacto perdió el conocimiento y no recuerda nada por las siguientes 12 horas. Despertó en el hospital México, con severas lesiones en la pierna, el rostro y el resto del cuerpo.

“No recuerdo absolutamente nada. Ni el choque, ni cuando llegaron las ambulancias, ni cuando me quitaron la ropa, ni cuando me inmovilizaron. Dicen que la cara la llevaba llena de sangre, porque no se en qué pegué yo, pero me despedazó la quijada”.

Después del accidente

Estar en el hospital México es una de las experiencias más fuertes para don Carlos, además de los tratamientos y las intervenciones quirúrgicas.

“Estuve tres días en el México, luego me pasaron al albergue del INS, pero esos tres días fueron fatales, no se los deseo a nadie. Un día me desperté, no me podía mover, enyesado, con el tutor en la pierna y como cinco estudiantes de enfermería me llegaron a bañar. Ahí es donde yo aprendí que si uno es vergonzoso o lo que sea, ahí no hay nada que hacer, ahí se acaba, ahí se aprende; yo al principio no hallaba ni qué hacer”.

Después del hospital México fue trasladado al albergue del INS donde permaneció por casi cuatro meses durante los cuales fue operado en la Clínica Católica. Le hicieron cuatro intervenciones quirúrgicas en la pierna derecha que sufrió las peores lesiones, hasta el acortamiento del fémur en nueve centímetros. Esto requirió de pines, tornillos, platinas y tutores con los que se buscó la rehabilitación y evitar la amputación de la pierna. Aunque le salvaron la pierna, los efectos han perdurado.

“Toda esa parte del fémur quedó como un picadillo, todo astillado, por eso no me pudieron hacer una intervención normal. Por eso al final no me dio el largo normal, ahí es donde viene el acortamiento. Esto me lo hicieron desde el primer día en el hospital México; la platina me la hicieron 3 ó 4 meses después, cuando se me sanaban las fracturas de la tibia y el peroné”.

Para una persona como don Carlos, que sobrepasa los sesenta años de edad, la recuperación de un accidente de tránsito es mucho más lenta y complicada. Además, las limitaciones físicas a consecuencia de sus lesiones le han tenido que enfrentar a las dificultades que significa movilizarse de un lugar a otro, aunque sea distancias cortas.

“Me dijo un ortopedista que si renqueo al caminar, es porque le falta altura al zapato. Yo puedo caminar, puedo ir a Heredia, el bus pasa a 150 metros; voy por el mercado y ya me devuelvo, es sumamente cerca, pero si yo tengo que caminar un poco más, con una cuesta, yo llego muriéndome”.

Otros efectos del accidente han sido más a nivel cerebral, con pérdida de memoria a corto plazo, distracción y severos ataques de jaqueca; además de la imposibilidad de desempeñarse en su quehacer diario.

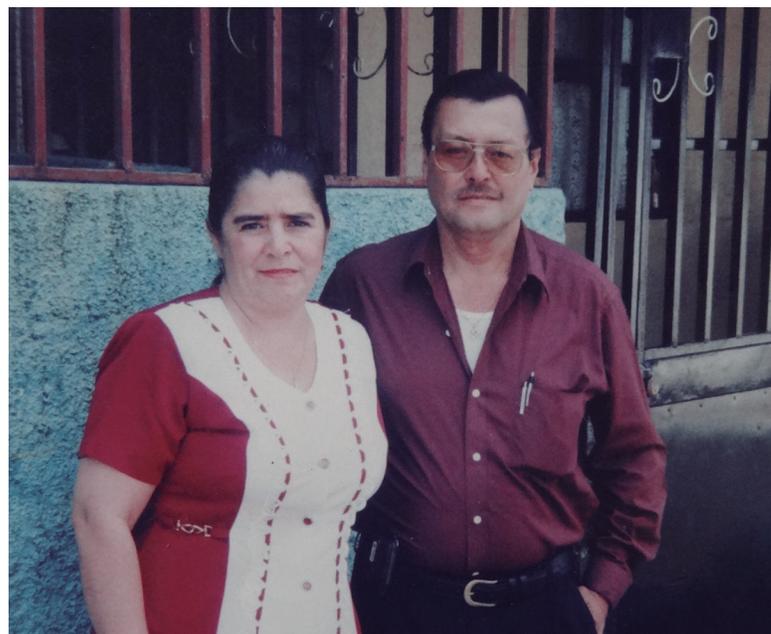
“A mí me agarran unos dolores de cabeza, que me debo tomar dos acetaminofén con codeína para que se me alivie. Y eso que no me gusta abusar de eso porque eso causa hábito y daña demasiado el estómago. La verdad es que una de las secuelas es que se me olvidan mucho las cosas”.

Para doña Elsa, su esposa, el accidente ha significado un gran cambio en el día a día de la familia. Durante los primeros meses, los cuidados que había que tener para con don Carlos en su atención, alimentación y aseo personal, dado que no se podía valer por sí mismo. Con el pasar de los años, las limitaciones en su movilidad que le han impedido desenvolverse con naturalidad, lo que ha implicado que doña Elsa se convierta en su acompañante en la mayoría de tareas fuera del hogar.

Sin embargo, don Carlos ha mantenido un constante afán de lucha e iniciativa. Construyeron una nueva casa en Santa Bárbara de Heredia, con ayuda de su indemnización por riesgo en el trabajo, dado que su accidente fue durante el cumplimiento de sus labores; también le permitió contar con la mejor atención médica durante el momento y a lo largo de los años.

Sobre andar en motocicleta, recuerda la promesa que hizo.

“Yo me siento capacitado para andar en una moto, pero que va, aquí no me dejan. Por insistencia de todos los familiares, hijos, hermanas, esposa, me obligaron prometerles que en moto nunca más, y ahí fue que vendí la moto”.



Jorge Álvarez Arrieta

Edad:	33 años
Estado civil:	Casado
Tipo de accidente:	Motocicleta contra objeto fijo
Lugar del accidente:	Ruta nacional 154
Rol de la víctima:	Motociclista
Fecha del accidente:	14 de julio, 2011
Tipo de lesión:	Amputación de pierna izquierda por debajo de la rodilla
Lugar de residencia:	Rincón de los Arias (Calle Peter), Grecia, Alajuela

Su vida

Hijo de doña Marielos Arrieta Rodríguez, nació en 1981 en Rincón de Arias, cantón de Grecia. En 1987 su madre contrajo matrimonio con Solón Gerardo Álvarez Cordero, de quién Jorge adopta el apellido. Su infancia fue feliz y despreocupada. Estuvo en la escuela del pueblo, le encantaba el fútbol y la bicicleta.

“En aquel entonces, yo me acuerdo que eran bicicletas por todo lado. Nosotros jugábamos que éramos taxis, parecía uno tonto montando a todo mundo en la manivela (...).”

En el colegio no pasó de octavo. Desde los 15 años empezó a trabajar en el campo. A los 18 años, ingresó en el sector de maquilas que funcionaban en Grecia. Empezó a interesarse por las motocicletas, aunque reconoció que en aquellos años una motocicleta, si bien era común como medio de transporte, ni eran tantas ni de tan fácil acceso como en la actualidad. Reconoce manejar motocicleta como una pasión que mantiene.

“Me gusta mucho. Diay es como una libertad que no hay nada que se lo pueda dar a usted (...) En carro no es lo mismo, es como una libertad, una sensación tan única... No hay nada que se le pueda comparar (...).”

“Yo hacía mucho loco, pero sí, no medía uno. Di’, jamás pensaba uno que podrían pasar tantas cosas. Uno cree que es de acero, que uno no se le puede terminar, cambiar la vida, tantas cosas. Yo era muy loquillo. De hecho a uno la gente le decía `mae, cuando usted se caiga se va llevar un güevazo duro` y más de una vez me caí y me llevé un güevazo duro, pero ya ve, el de más sin gracia... fue el peor”.

El 24 de marzo del 2006 contrajo matrimonio con Gabriela Salas Herrera, conocidos desde la infancia. De momento, no tienen hijos.

El accidente

Fue el jueves 14 de julio del 2011, a menos de 500 metros de la casa. Su motocicleta derrapa sobre una curva viniendo por la carretera principal desde el centro de Grecia, pierde el control e impacta de costado la parte trasera de un camión estacionado.

“La moto a mí se me fue barrida... El carajo ese estaba con el camión completamente parado, yo le pegué los frenos, traté de buscar el otro lado, pero ahí había otros carros. Entonces, yo no tuve escapatoria. Diay no sé, es algo inmediato y uno ni piensa. Pero diay, donde yo traté de esquivarlo me fui barrido de este lado y tenía una viga que me pegó de lleno en el pie y me lo prensó”.

La violencia del impacto le ocasionó graves heridas en su pierna izquierda, por debajo de la rodilla. No perdió el conocimiento pero la mayoría de los recuerdos que tiene son difusos, aunque dice que intentó levantarse instintivamente.

“Intenté pararme y ahí fue que me fui así de lado y me vi el pie sañado y me recosté a la moto. Y me decía una señora que me acostara y luego me ofreció una silla para sentarme. Y ahí fue que me vi el pie todo astillado y los huesos y todo como en 45 grados y pensé ‘qué madre, perdí el pie’”.

Ingresó de emergencia a la clínica de Grecia donde fue estabilizado y luego trasladado en condición delicada al Hospital México. De camino tuvo tres shock por la pérdida de sangre y ya a partir de ahí no recuerda nada.

Gabriela, tuvo que confrontar todo el peso emocional en las horas posteriores.

“Yo cuando llegué subí al segundo piso y fui donde estaba él y me dice ‘Ma, me cortaron el pie’ Yo me quedé así ‘¿pero cómo así?’ O sea, a mí nunca me dijeron, ni siquiera me dijeron que estaba en peligro, nunca me dijeron nada. Cuando a mí me dijeron eso, yo, yo vi una ventana ahí, nada más, tenía como ganas de tirarme (...)”.

“Uno no sabe nada, uno no estaba preparado para estas cosas, a mí ni por la mente me pasaba; es más, yo pasé toda la noche ahí con él, ni por la mente me pasó ver, levantarle la sábana y ver por dónde se la habían cortado (...)”.

Al día siguiente les informaron que la amputación se tuvo que realizar para evitar infecciones que podrían empeorar su condición general. Pasó el fin de semana internado. Gabriela relata el momento.

“Cuando a Jorge le dieron la salida, yo me senté a llorar. Yo le decía a la doctora que no, que no se la dieran, porque ¿qué iba a hacer con Jorge así? Yo decía: ‘no, doctora, yo no me lo puedo llevar para la casa, es que vea’. Yo le decía: ‘es que, ¿qué le voy a hacer yo en la casa?’, si yo no tenía ni idea de lo que le tenía que hacer (...)”.

La recuperación y años posteriores al accidente

“Para mí, las noches eran comer mierda toda la noche, un dolor hijueputa, me dolía todo. Era un dolor insoportable que del Tramal que me daban, en vez de las 18 gotas me tomaba 36, era un dolor insoportable”.

Sin embargo, reconoce que además del apoyo de su pareja y familia, la presencia de vecinos, familiares y amigos fue fundamental para recuperarse anímicamente.

“Ya le digo, yo calculo que ya no hace falta morirme para ver la cantidad de gente que llegó en el momento a ver como estaba. Eran cantidades de personas que llegaban a la casa. Una vez llegaron los de la barra de motos y fue una fila como de 100 metros; la familia mía, que de por sí es muy grande, primos, primos segundos. Yo llegaba y yo no podía descansar en el día de atender gente (...)”.

A los siete meses tuvo que ser re-amputado. En octubre del 2012 le dieron la primera prótesis; tuvo cuatro períodos de terapia física.

En la empresa para la cual trabajaba le cesaron con todos los derechos. Al quedarse sin trabajo, optó por emprender otras iniciativas, como distribuir ropa en tiendas y boutiques. Poco después, gracias a otros contactos y a familiares, decide ingresar a la venta y distribución de pan y repostería en las pulperías y abastecedores de la zona.

El estar activo, trabajando y el esfuerzo físico que le implica manejar atendiendo su negocio, le recarga la amputación y genera heridas sobre la parte del muñón que rosa con la prótesis. Cuando la herida empeora, queda incapacitado por semanas.

“Lo he visto ahora en estas dos ocasiones que se me ha roto ahí, que sí me desmotiva. Me desmotiva no andar con el pie, o no pueda ponérmelo, que no pueda caminar y no poder hacer las cosas que yo hago diariamente. Como le digo, yo sin el pie ahí si me agüearía, porque yo estoy acostumbrado a eso, aunque sea con el dolor, yo sigo manejando. El otro día estaba analizando de ese problema y sí, voy a hablar seriamente con esa doctora, que me reamputen. Yo quiero estar bien, no quiero estar un mes bien y el otro mes roto y el otro mes bien; porque eso, aparte que me rompe, no es que aquí a mañana se sana, eso lleva su rato. No voy a estar yo en esa fiesta (...)”.

Su pareja hace esfuerzos por entender la condición de Jorge y ser comprensiva con sus estados de ánimo; aunque tanto él como ella reconocen que se ha vuelto “más chichoso”, que incluso tiene días de empecinamiento en los cuales no habla.

“A veces, di, intento entenderlo ¿verdad? Se levanta tal vez que no me quiere hablar; tal vez si uno le dice algo ya contesta de mala forma. Diay, yo sé que, yo como le digo a él, no entiendo esto, no tengo la culpa; si en mis manos hubiera estado, bueno, yo hubiera hecho cualquier cosa. Uno a veces tiene que entender que a como le pudo pasar a él me pudo pasar a mí, o algo peor (...) aquí lo más importante es que él está vivo (...)”

Para su familia, el choque de la noticia y sobre todo de la amputación fue muy difícil. Sobre todo para su madre. Durante los primeros meses de su recuperación, la casa de su madre fue el mejor lugar para su cuidado.

“(...) su mamá no quería ni verlo, costó mucho... Es que ella es muy, muy nerviosa. Pero diay, como al verlo a él bien, ella lo veía bien. Y él, gracias a Dios, allá en el hospital hasta hacía bromas, verdad. Entonces, ella se atrevió a ir a cuidarlo y todo. Irnos para la casa de la mamá de él también

fue muy ventajoso porque hay más gente y ella se sentía más tranquila de tenerlo cerca (...)”.

Jorge es de esas personas activas, positivas y siempre queriendo impulsar nuevos proyectos, alcanzar mayores metas y cumplir sus sueños y los de su pareja. No solo está al frente de su propio negocio, sino que forma parte activa del equipo de voleibol sentado de Alajuela.

“Con eso del voleibol veo a mucha gente que tiene cincuenta y resto de años, gente con más años que uno y todavía se la juegan. Pero el otro día, al menos, estaba viendo yo a un señor ahí en San Ramón y le costaba más, porque es mayor y tenía más problemas. El principal reto en adelante es la edad y el trabajo, si uno no trabaja no come (...)”.

Su esposa lo reafirma.

“(...) Imagina que Jorge pintó el techo de esta casa (...) Un día yo venía ahí, estaba haciendo un mandado en Grecia y cuando me quedo yo así, a media cuesta. ¿¡Qué diablos!? Jorge subido en el techo (...) y no tenía pie ¿verdad? Se trajo al hermano y le ayudó a subir, a poner la escalera, porque yo no lo hubiera permitido (...)”.

El drama cotidiano y permanente que significa confrontar las secuelas.

“Diay men, en realidad, casi que le digo que día a día es la cosa más difícil. El yo levantarme y tener que ponerme el pie, a mí me molesta cuando me lo pongo. Hasta al rato se acostumbra a aquel dolorcito. Pero que casi que el día a día es lo más difícil. En un principio, pues, por supuesto saber uno que ya no iba a contar más con el pie (...) que ya uno... Diay, a mí me gustaba de vez en cuando ir a mejenguear, yo sabía que ya no podía hacerlo. Que la moto, que yo pensé que ya no podía manejar moto. El trabajo como tal, diay, no es lo mismo uno estar con los dos pies en el desempeño, uno se siente como, como más incapaz de hacer las cosas, aunque no sea así (...).”

Para su esposa.

“Yo siempre he dicho que Jorge es muy valiente, porque Jorge hace un esfuerzo grandísimo... Todos los días al levantarse, todos los días él se levanta y se pone un pie. Hace un esfuerzo que, diay, que ninguno de nosotros lo sentimos (...) él se esfuerza todos los días y yo eso lo valoro. Pero yo a veces me pongo a pensar que hay que dar gracias a Dios porque él está ahí, que es lo más importante, su condición para mí no es ningún impedimento (...).”



Luis Quirós Martínez

c.c. Condorito

Edad:	41 años
Estado civil:	Casado
Tipo de accidente:	Vehículo con motocicleta
Lugar del accidente:	Ruta cantonal, INVU Las Cañas
Rol de la víctima:	Motociclista
Fecha del accidente:	28 de septiembre, 2012
Tipo de lesión:	Amputación pierna izquierda por debajo de la rodilla
Lugar de residencia:	INVU Las Cañas, Alajuela

Su vida

“Recuerdo que mi madre no tenía con qué mandarme a la escuela y una señora le regaló un cuaderno. Y yo estaba guindando en el portón... ahí había un portón, todavía me acuerdo. Y dijo: ¿va mandar a Luisito a la escuela?’ ‘No, porque no tenemos para mandarlo’. Y la señora le dijo: ‘no, yo le regalo’. Le sacó un cuaderno y un lápiz al chiquito que llevaba a la escuela y se lo dio a ella y así me mandó. Entré, como quién dice, a culo pelado”.

Su padre, quién se dedicaba al oficio de la hojalatería, tuvo la necesidad de más manos para el trabajo y la subsistencia.

“(...) siempre hemos trabajado en lo que es hojalatería, canoas y él siempre en la bicicletilla amarraba las herramientas y amarraba encima la canoa y ahí íbamos empujando la bicicleta con toda la hornilla. Antes se trabajaba con una hornilla a leña, donde se derretía la soldadura. Y yo llegaba y él hablaba con la maestra: ‘vea es que necesito llevarme a Luis, me urge llevarlo’ Entonces me sacaba de la escuela y me iba a trabajar con él, que me ocupaba para agarrar la otra bici y empujar y llevar la herramienta. Day no, a bretear desde chiquitillo”.

La bicicleta era el pasatiempo, la herramienta, el medio de transporte e incluso el medio propicio para la socialización con amigos, primos o vecinos en general.

“(...) nos escapábamos, hacíamos el famoso ride de los domingos, o nos íbamos para Ojo de Agua a escondidas de todo el mundo, los tatas; o agarrábamos y planeábamos un viaje y nos íbamos en bicicleta hasta el volcán Poás (...) Yo era uno de los que no se bajaban en las cuevas (...) No había tanto vehículo ni casa ni obstáculos para andar en bici (...)”.



Con 19 años, logró comprar una motocicleta vieja, una Yamaha 125 c.c.

“(...) siempre he tenido motos así, huérfanas, por decirlo así. O atrasadas, que deben cuatro placas, y siempre he andado por todo lado y nunca me ha agarrado el tráfico; nunca me han hecho un parte por andar una moto atrasada (...)”.

Lo mismo fue con los carros.

“(...) vea lo que es no tener “revisión técnica”. Una vez veníamos con un Opel, pero de los viejos, una lanchona; veníamos de la playa y llegamos aquí a la casa, ahí. Y llegamos, paramos, bajamos todo y paramos el carro. Y, de un pronto a otro suena un golpe fuertísimo: pla’!! A la llanta se le rompió una rótula y cayó de un lado (...) Yo venía rapidísimo por la pista, ¿cómo no se quebró esa rótula allá donde venía rapidísimo? (...)”.

Lleva 20 años de voluntario en la Cruz Roja y más de 21 años de casado con Kattia Guerrero Monge, con quien tienen dos hijos.

El accidente

Ocurrió un viernes 28 de septiembre del 2012, alrededor de las 05:30 p.m., a menos de 200 metros de su casa.

“(...) al ser las 5:30 p.m. pasando ahí, 100 metros antes de la escuela. Una señora venía hablando por teléfono, ella venía viendo el teléfono distraída. En realidad ella venía despacio y yo venía despacio. El error de ahí fue que ella venía distraída; al venir distraída y se dio cuenta que ya estaba pasada la línea de alto, ella hizo a frenar, se asustó. Y, en lugar de frenar, aceleró, en lugar de apretar el freno, apretó el gas (...) Entonces, ahí fue donde me impactó en el puro tobillo (...)”.

“(...) cuando yo me siento a tratar de pararme, me dice una señora `Uy muchacho no se pare porque está sangrando en el pie`. Pero yo no sentía nada en el momento, del susto y la adrenalina. Y, donde yo hice a pararme el pie se dobló todo. Entonces, yo me siento y ya donde me subo el ruedo, me bajo la media y me veo los huesos pelados y digo: `ah sí, estoy en problemas` (...)”.

Fue trasladado al hospital de San Rafael de Alajuela en donde lo trataron de emergencia por la cantidad de sangre perdida y la fractura expuesta.

"(...) en el momento que me llevan al hospital, cuando el doctor vio la placa por primera vez, dijo que eso era de amputación. Imagínese, uno bueno y sano, de trabajar todo el día y que le digan a usted, en cinco minutos, que más o menos duró para que me dieran esa respuesta, de que le vamos a cortar el pie! Diay, imagínese! Jamás va aceptar uno eso en ese momento. Y yo, negativo, y ahí solté el llanto y le dije `no, no, ¿cómo me van a cortar el pie? Jamás, tienen que pulsearla, hay platinas, hay tornillos`".



La recuperación y años posteriores al accidente

A la semana en su casa lo volvieron a internar, la primera de seis o siete veces. Le diagnosticaron infección del hueso. Y empezó el tortuoso camino de más de dos años de internamientos, infecciones y dolores.

"(...) nos venimos y ya empezamos con lo de la Caja. Como buen ciudadano costarricense, tenía lo del seguro atrasado. Tuve que tirarme una semana aquí en la casa a ver cómo le hacía con ese dolor, mientras se hacían las vueltas del Seguro para ponerlo al día, para poder ir a internarme; fue un calvario tremendo, no se lo deseo ni a la misma persona que me atropelló (...)"

Sobre los seguros:

"(...) cuando compré la moto a mí me dijeron: `¿va pagar el seguro? ¿el pequeño o el grande? ¿de ochenta o el de ciento y resto?`. Decía: `no, ¿cómo voy a pagar cien mil pesos por la cuota del marchamo?` Ignorantemente en ese momento. De hecho, cuando se hizo la primera huelga de motociclistas, yo fui uno de los que fui a hacer pelota (...) Ahí, en ese día me di cuenta, cuando se me cerraron las puertas del INS y empecé a sufrir por unos cuantos pesos de más. Si hubiera tenido un buen seguro, no me hubieran cortado el pie. A la hora de la verdad uno dice: `juepucha, mejor hubiera pagado` (...)"

Durante más de dos años estuvo luchando por recuperar su pierna y no tener que someterse a una amputación.

“(...) cada tres, seis meses, tenía que estar internado y era dolor 24 horas. Me ponía morfina, tramal, voltarén, vea, todo lo que tenía; me lo ponía porque tenía acceso a mucho medicamento y yo sí sabía que me estaba jodiendo el hígado. Entonces cuando ya yo vi a los dos años que ya no había opción, sino que todo iba para atrás; más bien todo se desarmó y se colapsó por la infección que se hizo en el hueso, entonces, yo ya empecé a prepararme (...)”.

“(...) si yo hubiera tenido el conocimiento de todo el sufrimiento que hubieran sido estos dos años, de tortura, inmediatamente hubiera firmado, quítemelo. Porque en cuatro meses que llevo de operado, he hecho, ¿qué?, el cuatriple de lo que he hecho en esos dos años tratando de recuperar mi pie, sabiendo que no se podía (...)”.

En su relación de pareja también empezó a tener conflictos. Los dolores y la sensación de impotencia, además de los medicamentos, lo tenían sumido en una constante inestabilidad emocional con ataques de ira, enojos y fácilmente irritable, lo que provocaba los roces con su esposa.

Su principal fortaleza, además de la familia, fue el apoyo de vecinos y sobre todo del personal y compañeros de la Cruz Roja que en todo momento procuraban acompañarle y darle muestras de apoyo. Asegura que los peores momentos para una persona inmovilizada por una lesión de esta gravedad o que haya sufrido una amputación, es la soledad.

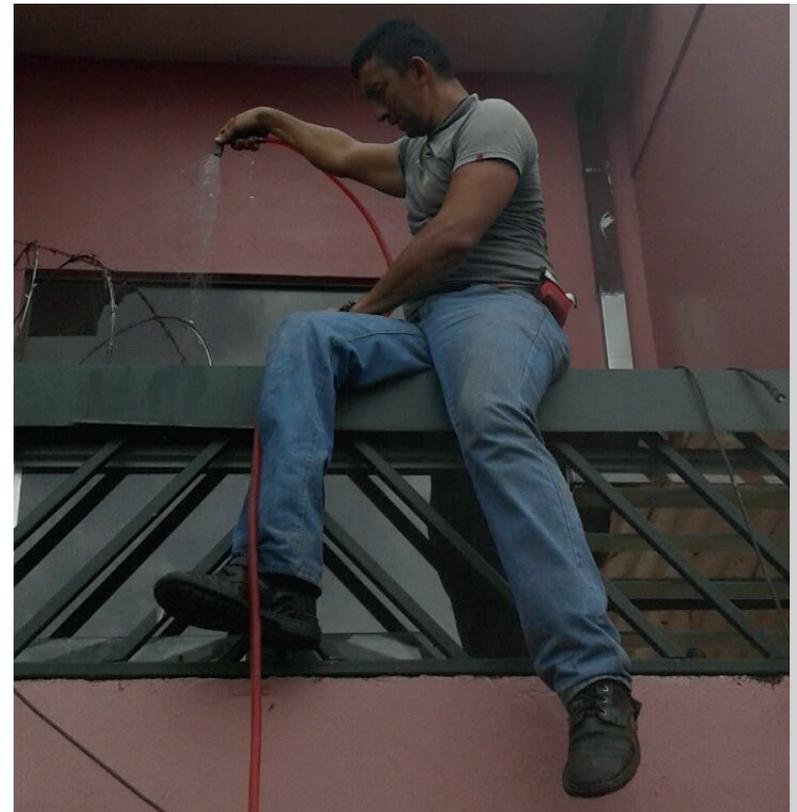
“(...) son noches de insomnio, noches de no dormir. Aparte del dolor, yo les llamo noches de martirio; aunque todos duermen, usted está viendo para el cielorraso, viendo para el ciprés, como dicen, y haciéndole mente, viendo para todo lado, ignorantemente. Y, en veces, preguntándose ‘¿será cierto que me tengo que cortar el pie?’ (...) Le bajaban a uno las lágrimas solo, esa noche, nadie se da cuenta que uno llora, para no afectar más a la familia (...)”.

Logra recaudar cinco millones de colones, con ayuda de vecinos, amigos y la Cruz Roja y el 14 de mayo del 2014 ingresa a la Clínica Metropolitana para realizar la amputación. Salió de la clínica al día siguiente. Sin dolor y sin ningún tipo de complicación. Anduvo una semana en silla de ruedas y luego empezó las terapias de recuperación para el uso de prótesis y acostumbrarse a su nueva y definitiva condición.

"(...) ahora carreritas nos echamos y todo ¿verdad? -dirigiéndose a su hija- (...) es que se cansa y la agarro en la cuesta y la canso y le gano. La carebarro lo que hace es que se me guinda aquí en la faja (...) Este año vamos a correrla, por lo menos caminando (la carrera Sol y Arena en Puntarenas) porque es mi primer año; muy poco, muy poco tiempo para echar a correr la pierna, pero yo si sé que caminando sí la hago (...)"

Con la prótesis, sigue integrado al equipo de voleibol sentado y como voluntario activo en el comité de la Cruz Roja de Alajuela. Durante la etapa en que se realizaron las entrevistas, se le realizaron pruebas de manejo para reintegrarlo como chofer de ambulancias. Sigue dedicado al negocio familiar de la hojalatería y mantenimiento de techos y canoas. Varios medios de comunicación han cubierto su caso y relatado su historia de lucha, esfuerzo y superación.

"(...) me gustaría pasárselo a otras personas que lo vivan, que lo vean, que sí se puede. Que le pongan una prótesis a uno por perder un pie, no se le acaba la vida, jamás. Más bien a mí me hizo más fuerte. Ahora voy a todo lado, hasta me enfermo menos. Yo ahora voy, vacilo y todo, hago mucho deporte, por lo mismo del pie hago mucho deporte (...) me siento muy bien."





Esteban Zamora Cortés y Karol Ulloa Villalobos

Familia:	Zamora Ulloa
Edad:	35 y 33 años
Estado civil:	Casados
Lugar del accidente:	Tibás
Rol de la víctima:	Motociclista y pasajera
Tipo de accidente:	Motocicleta contra vehículo
Fecha del accidente:	21 de abril, 2013
Tipo de lesión:	Imposibilidad de movimiento en un 40%, traumas varios

Su vida

En este relato, un matrimonio enfrenta las consecuencias al sobrevivir a un accidente de tránsito en motocicleta cuando viajaban juntos y los retos que para ambos ha significado el seguir adelante, sobre las secuelas de ese evento. La reconstrucción de esta historia se basa especialmente en los relatos de Karol y su esposo Esteban.

Karol y Esteban son oriundos de Coronado, aunque han vivido por temporadas en otros cantones de San José.

“Yo nací aquí en Coronado, aquí vivimos solo dos años en el centro de Coronado. Después nos pasamos para el Carmen de Guadalupe, ahí nos establecimos ya hasta grandes. Después mis papás optaron por vender ahí y nos venimos a vivir aquí a San Antonio de Coronado. Después de aquí, salió otra opción, de una casa más grande, entonces nos fuimos a vivir a San Pedro de Coronado”.



La bicicleta llegó a ser una de las principales formas de entretenimiento y diversión en la infancia y juventud de Karol, sus cuatro hermanas y las vecindades en las que vivía.

“Yo era feliz con las bicicletas de niña, andar de allá para acá, con patinetas y patines, con los chiquillos del barrio. Diay, los jueguillos que antes existían, “quedó” y eso; con las vecinas, las muñecas y las barbies. Cuando uno no estaba jugando con las muñecas, pasaba en la calle con la bicicleta; aunque mami no nos dejaba mucho, porque le daba cosa todo lo de los carros y el peligro”.

Fueron de juegos y paseos con las hermanas, la familia y los vecinos. Recuerda que su padre siempre tuvo vehículo, lo que les permitía hacer viajes a lugares tan alejados como la frontera con Panamá u otros más cercanos como Puntarenas o el parque de la Sabana.

“Al año íbamos dos veces a la playa, mucho a Puntarenas. A veces, se nos metía el agua, digamos a final de año, y nos íbamos para la frontera. Éramos de esos atarantados que salíamos a las tres de la mañana de la casa y mi mamá echando almohadas para ir durmiendo en el carro”.

Reconoce que el afán familiar por ir de paseo despertó en ella el afán por la aventura en vehículo, que años después se extendió a las motocicletas y la posibilidad de hacer largos recorridos con su esposo. Reconoce que en aquellos años era poco lo que se informaba sobre seguridad vial y, por tanto, la noción que tenían sobre los riesgos de un accidente de tránsito era mínima. Por lo menos, hasta que tuvieron el accidente en motocicleta.

“Yo siempre he sido aventurada. Vea, yo en moto, antes de este accidente, yo era feliz que mi esposo me dijera que fuéramos a tal o tal lado. Yo me ponía el casquillo y feliz (...) Uno tenía la fiebre por la moto, pero antes del accidente. Ya ahora qué va”.

El accidente

Era la mañana de un domingo, 21 de abril del 2013. Si bien no tenían planes de salir, su esposo Esteban, le dijo que fueran al estadio Ricardo Saprissa, en Tibás, a observar un partido de fútbol al medio día. Se alistaron y aproximadamente a las nueve de la mañana, emprendieron el recorrido desde Coronado hacia Tibás.

Transitando por una de las vías principales, 100 metros al sur del estadio, no se percatan que tienen un alto en una intersección, cuando justo en ese momento un vehículo -con el derecho de vía- venía de norte a sur. Sin lograr frenar, la motocicleta impacta de lleno contra el costado del carro.

En el impacto, la pierna derecha de Esteban sufre el mayor golpe al chocar contra la puerta del lado del acompañante; sale impulsado cayendo sobre la parte frontal del carro. Karol es despedida de la moto e impacta contra el techo del vehículo y luego contra el pavimento. A ambos se les desprendió el casco.

Él presenta una fractura expuesta y otras lesiones en el cuerpo y las extremidades; ella recibe un importante golpe a la altura de la cadera. Aunque ambos pierden el casco, ninguno de los dos sufrió mayores traumas en la cabeza. El accidente quedó registrado en una cámara de seguridad de un negocio que monitoreaba ese cruce.

A los pocos minutos llegaron las ambulancias y se llevaron a ambos al hospital. Karol permaneció consciente igual que su marido. Sin embargo la pérdida de sangre de este último amenazaba su estabilidad hasta que ingresó de urgencia en el hospital Calderón Guardia.



La recuperación y años posteriores al accidente

A Karol le dieron de alta al día siguiente; su esposo permaneció internado por varias semanas y fue sometido a intervenciones quirúrgicas para salvarle la pierna que fue lo que más se lastimó.

Uno de los principales inconvenientes fue el no contar con un seguro voluntario para accidentes de tránsito, sino solo con el seguro obligatorio, lo que limitó que Esteban recibiera una atención médica más especializada como la que brinda el INS.

“Nos perjudicó tener solo el seguro obligatorio, porque uno no piensa. Eso solo le cubrió la operación y si acaso cuatro meses más. Dos años del accidente y yo ya llevo uno y medio de desempleo”.

Ante el espejo de la historia vivida, Esteban no duda en reafirmar y repetir la importancia de contar con un seguro apropiado que en caso de un accidente permita cubrir la mejor atención y sus secuelas. Asegura que si de algo se arrepiente, es haber sido de los que reclamó porque no les aumentaran la cuota por cobertura del seguro obligatorio pocos años antes del accidente.

“Quiero que todos los motociclistas hagan consciencia en la necesidad de pagar una póliza mayor, porque todos creemos que no nos va a pasar nada, pero cuando pasa algo, la póliza obligatoria no alcanza para todo lo que uno necesita, entonces ahí es donde se da uno cuenta que por miserable no va a recibir todo lo que se necesita”.

Los tratamientos de recuperación duraron varios meses, en los que Esteban reingresó al hospital para tratar de salvar la pierna. Durante ese tiempo su movilidad dependía de la silla de ruedas, hasta adquirir las muletas, que fue otra parte del aprendizaje sobre su nueva situación de vida.

“Ya después de los tres meses de operado, él empezó a moverse en muletas y a soltarse más, pero ya así discapacitado, él no podía trabajar en nada. Esteban al principio, con las muletas, duraba una hora caminando 600 metros”.

Sin duda, uno de los mayores efectos del accidente recae sobre las dificultades de encontrar trabajo para una persona cuyo estado físico limita el desempeño normal de sus labores. Además de no contar con un seguro que cubriera los requerimientos económicos ante una eventualidad como el accidente de tránsito.

“El accidente nos afectó en muchos sentidos, pero sobre todo en lo laboral. Fue difícil, mi esposo quedó desempleado inmediatamente después del accidente, el patrón lo que hizo fue despedirlo, le dijo `usted no me sirve así, hasta luego`. Ni liquidación, ni nada”.

La condición de Esteban ha implicado un enorme esfuerzo para él y su esposa, que han tenido que enfrentar los retos de la recuperación, los efectos a largo plazo de las lesiones producto del accidente y las limitaciones que esto les representa.

“Además de lo laboral, estaba también lo físico. La recuperación fue muy difícil para él porque fue después de la operación de la pierna que le pusieron un pin. Él duró como tres meses que yo tenía que estar cargándolo en silla de ruedas, porque él no podía moverse solo”.

Las nuevas dificultades.

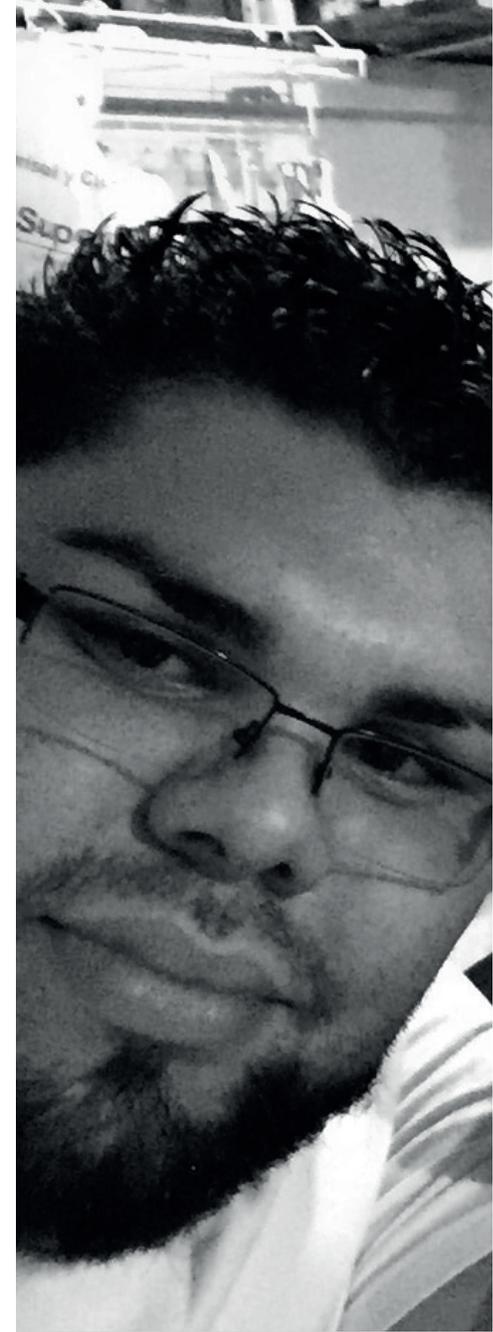
“No ha podido [encontrar trabajo], por lo mismo. Hasta ahorita que ya él ha podido caminar. Pero digamos, él, mantenerse ocho horas de pie ya le cuesta, la pierna no le responde, le dan más dolores. Ya un trabajo fijo no puede, por el tiempo que debe estar de pie. El año pasado perdió un trabajo por no poder estar de pie mucho rato”.

En su relato, queda claro como las consecuencias de un accidente de tránsito sobrepasa el momento del evento, permanecen en el tiempo y se convierten en un reto del día a día, que se extiende a la víctima y su entorno más cercano.

“Es como hoy. Ahora llega y ya sé que en la noche tengo que frotarle la pierna, porque ya empieza con los calambritos y él se hace el fuertecito. Ya no como antes, porque al principio en la madrugada uno lo oía llorando del dolor, ni las pastillas para el dolor le hacían para calmarlo (...)”.

En muchas ocasiones, cuando nos enfrentamos al miedo de la muerte, la fe y las creencias son las que nos permiten reflexionar y aferrarnos a seguir adelante. Sabiendo que aun y las adversidades, siempre pudo haber sido peor, y que por ello, agradecer a una fuerza superior, nos acerca más a la vida.

“También quiero decirles que fue por la misericordia de Dios que no nos fue peor en el accidente y que fue Dios quién nos ayudó todo ese tiempo tan duro, sin trabajo, sin póliza y sin seguro y que no fui amputado y ahora estoy caminando gracias a Dios, que a Él sea la gloria”.



Josué Alberto Fernández Umaña

Edad:	26 años
Estado civil:	Casado
Lugar del accidente:	Ruta nacional 239, Puriscal – Ciudad Colón
Rol de la víctima:	Motociclista
Tipo de accidente:	Camión con motocicleta
Fecha del accidente:	13 de enero, 2011; 05:50 horas
Tipo de lesión:	Amputación pierna izquierda por encima de la rodilla
Lugar de residencia:	Junquillos Arriba de Puriscal

Su vida

Josué Alberto Fernández Umaña nace el 27 de diciembre de 1988 en la zona de Cerbatana de Puriscal, lugar de origen de su padre, don Marvin Alberto Fernández Guzmán y su madre, doña Olga Lilliam Umaña Jiménez.

Cuenta que su padre siempre tuvo carro. Recuerda que le enseñaron a manejar desde que tenía cinco años, aunque reconoce que fue más el aprendizaje por observación que una enseñanza como tal. Asegura que ya para los 12 años iba a hacer mandados en carro y solo. A los ocho años, un primo de los mayores le enseñó a manejar motocicleta, lo cual hizo hasta el día del accidente.

En su adolescencia conoció a Hellen Porras Chacón, también de la localidad, con quién lleva una relación de más de 12 años. Desde el 01 de septiembre del 2007 pasaron a convivir en unión libre y en marzo del 2008 nació su hija, Danna.

Reconoce que desde muy temprana edad se aficionó por las motocicletas, como era común entre los jóvenes de Puriscal. A pesar de manejar motocicleta desde la adolescencia, fue hasta los 19 años que sacó su licencia una

"A3". Adquirió una motocicleta Suzuki 125 c.c. aunque considera que su conocimiento sobre seguridad vial y la Ley de Tránsito era mínimo y, por tanto, sólo utilizaba el casco.

"(...) nunca me lo dijeron (sobre cómo manejar), pero así; como que alguien te dijera que tenés que manejar así o en la vuelta hacer eso... Es más, vos me decís que hay un manual para manejar una moto, no te voy a creer (...) Pero diay, también viene el otro hecho. Usted compra una moto y anda en moto para llegar temprano a todo lado (...) y la misma publicidad que se le da a las motos es esa, comprate la moto y olvidate de una presa (...)"

El accidente

Jueves 13 de enero del 2011:

"Yo venía manejando, iba de Puriscal hacia San José. Yo vengo sobre la vuelta en San Antonio. Cuando llego a la vuelta, veo el camión sembrado en mi carril, yo trato de inclinar la moto hacia el lado opuesto, hacia el lado derecho en este caso. Diay, tengo imágenes de verme a la par de la moto y acá, con el rabo del ojo voy viendo la plataforma del carro. Llega un momento en el cual ya no me dio para seguir sacándome el carro de encima. La manivela pega, se clava en el muslo, el fémur cede y yo salgo dando vueltas, caigo en el suelo, arrastrado. Caí en el suelo consciente, veo la herida, el hueso fuera, el tejido todo roto, saco el teléfono de mi bolsa y no, no pude marcar... Trataba y no podía, en el momento fue como una conmoción, yo tenía el teléfono y sabía qué tenía que hacer con el teléfono pero no podía (...)"

Reconoce que no perdió la consciencia a pesar de las heridas y el profuso sangrado. Las unidades de emergencia llegaron al lugar y lo estabilizaron para su traslado primero al Centro de Atención Integral en Salud (CAIS) de Puriscal, de donde sale hacia el hospital San Juan de Dios. Sus recuerdos son borrosos y pierde la consciencia por tramos, recordando apenas algunos trazos del recorrido en ambulancia hacia el hospital. Ingresa de emergencia y es inducido a coma durante los siguientes ocho días.

Para su pareja, Hellen, la noticia ha sido de lo más impactante en su vida.

"(...) Ella [la cuñada] me llamó a las ocho de la mañana y en bus de nueve yo ya iba para San José. O sea, en el momento hasta a la niña me llevé, porque ese día fue... Ni pensé en dejarla ni nada, nada más agarre las cosas, un bolso, le eché pijamas, le eché de todo y me fui (...) A él lo pude ver hasta el día siguiente."

"(...) A él (don Alberto, padre) lo llamaron para que tomara la decisión, porque Josué llevaba ya la pierna engangrenada. Entonces ya era, como quién dice, era eso o se moría. A él lo llamaron y él no duró ni veinte minutos llegando al hospital, para que firmara. Eso fue tempranísimo en la mañana. Al otro día del accidente empezó la cirugía tipo ocho de la mañana (...) y sí, ya ese hombre estaba que no... Él, don Alberto, dice que él recuerda que Josué, entre medio inconsciente que estaba, le decía que no dejara que le cortaran la pierna, y que él le decía 'papi, no permita que me corten la pierna' Y él saber que ya él había firmado para la autorización de la amputación"

"(...) Otra parte muy dura, verlo todo entubado. Saber, usted lo veía y decía, este no es Josué. O sea, esa persona que está ahí, hinchado, era otra persona, era otra persona verlo. Cuando lo pasaron a él y ver atrás en donde traían la pierna de él. O sea, las dos cosas juntas... Fue una parte muy... que uno cierra los ojos y se acuerda de ese momento".

"(...) Llegó el día en que nos dijeron "ya se le bajaron completamente los sedantes, ya ahora si depende de él si quiere o no quiere reaccionar". Entonces, esa misma noche, fue donde yo recibo la noticia de que él se quitó el tubo, que ya reaccionó. Entonces, ya venía otra etapa dura, el decirle a él que le habían amputado la pierna. Diay, él no había visto nada de eso, entonces, era así como, ¿quién va tener las agallas para decirle a él eso? (...) Mi suegro, posterior a eso, ya cuando podemos entrar a verlo, él entra de primero a explicarle que le habían amputado la pierna. Aún así, cuando yo llego a verlo, él no, todavía está como perdido entre la droga, por decirlo así, y me dice que la pierna no le reacciona, que él no sabe por qué y me dice, 'Ma, yo no voy a poder volver a caminar, porque no siento la pierna'. Y diay, imagínese que uno, no sabía si decirle o no decirle, porque me decían que no le mencione nada del tema, porque él ya sabe. Pero no mencioné nada y yo decía: 'no sabe, él no sabe todavía qué le amputaron la pierna', porque él me decía, 'levántemela' y él (...) todavía él estaba tan sedado que no veía nada (...)"

Pero para Josué, la experiencia es algo que lo marcó desde el primer momento:

"(...) Fue terrible porque la verdad, diay, vi cosas que nunca esperé a ver ni creía llegar a ver. No sabía nada del accidente, desperté, como a las 12 m. [media-noche] Vi a dos personas morir esa noche ahí, horrible,

yo decía: 'diay si ya esas dos se murieron ahora voy yo, no sé qué estoy haciendo aquí'. Yo llamaba al enfermero cada diez minutos, no me dolía absolutamente nada, yo quería dormir. 'Póngame algo para dormir mae, póngame algo para dormir'. Más bien venía despertando, tenía ocho días de estar inconsciente, ¡qué me iban a poner nada ahí! (...)"

La recuperación y años posteriores al accidente

Durante los siguientes tres años, la recuperación ha sido una lucha constante, pasando por múltiples internamientos de días y semanas, lo cual llegó a afectar significativamente la estabilidad familiar. Sobre todo, el efecto emocional sobre su pareja y su hija. En el momento del accidente su hija ya tenía casi dos años y él no pudo verla durante casi cuatro meses.

"(...) ya uno lo sabía. Depende de cómo yo estaba aquí ya había una cierta posibilidad de que no volviera, de que me quedara allá... Y eso si fue lo más duro, para mí fue eso, el saber que no sabía si iba a volver o no volver. Y varias veces fue así. Íbamos lo más bien de aquí y salía algo y algo hacía que yo tenía que quedarme allá... La parte más traumante fue el saber eso, que yo salía de aquí a las cinco de la mañana y no sabía cuándo iba a volver y no sabía si tan siquiera iba a volver... El choque era así como "te vas a quedar" (...) y ya después de asimilar que tenía que volverme a quedar ahí, ya después, era llamar a casa y decir que voy a quedarme. Hablar con mi hija. Uy! decirle lo mismo, diay, que no llego hoy".

Hellen explica como se sintió.

“(...) la verdad es que uno aprende muchas cosas en el proceso. Digamos, aprende a soportar ciertas cosas; porque yo soy muy pendeja para ver sangre y esas cosas. Entonces yo, verdad, yo le ayudaba a curar. Yo hasta que respiraba de ver el montón de cosas que le salían de esas piernas... pero diay, poco a poco uno fue aprendiendo (...) diay, a pesar de todo. Mucha limpieza también, verdad, por aquello de una bacteria, cosas así. Es mucho más limpio y más aseado curarse en la casa que en un hospital (...)”.

“(...) tenía dos años [la hija] y de verdad, uno dice: ‘no, ¿qué va entender con dos años?’ Verdad, y eso fue. Ella lloraba todos los días y lloraba. Fue como una semana y a mí me decía: ‘explíquele, para que ella se quede tranquila’. Y de verdad, con mi mamá y todo nos sentamos a explicarle y fue como de verdad que ella entendió lo que estaba pasando y ahí se quedaba tranquila...En todo ese lapso, yo iba todos los días a San José (...) Estaba viviendo una etapa que, que nunca se había quedado, y que se quedaba desde las seis de la mañana hasta la noche que yo regresaba (...) La primera semana yo no podía estar sola porque, diay, era de llorar y los nervios y todo, entonces yo creo que todo eso uno se los pasa a ellos”.

Sin embargo, Josué relata que todo este proceso lo retó a enfrentarse con sus propios miedos y reforzar su personalidad y visión de futuro. Supo reconocer la necesidad de luchar por lograr garantizar una mayor estabilidad para él y su familia. Es así que se preocupó por una mayor superación personal, reingresó al estudio y empezó estudios superiores en Administración de Empresas.

Después del accidente, una vez lograda la mayor parte de su recuperación, volvió a manejar, no motocicleta sino carro. Sin embargo, Josué se identifica como un conductor que maneja más que todo a la defensiva, muy cuidadoso y precavido, sobre todo cuando va con la familia.

“(...) el problema real es ese, que vos decís: ‘eso a mí no me va pasar, eso no me va pasar’. O sea, vos me preguntabas a mí antes de esto: ‘que mirá Josué es que si no... sino te va pasar esto, esto y esto’. No sé, lo primero que te hubiera dicho es ‘yo manejo bien, yo manejo bien’. Posterior a eso te voy a decir ‘diay sí, pero esto cuesta mucho que pase y cuesta más todavía que le pase a uno’ (...) Pero sí, lastimosamente todos somos así, absolutamente todos (...)”.





Reyner Gerardo Vallejos León

c.c. Lulo

Edad:	34 años
Estado civil:	Casado
Lugar del accidente:	Ruta 21, Nicoya – Carmona, Guanacaste
Rol de la víctima:	Motociclista
Tipo de accidente:	Motocicleta contra objeto fijo
Fecha del accidente:	25 de agosto, 2007; 06:20 horas
Tipo de lesión:	Amputación pierna derecha por encima de la rodilla
Lugar de residencia:	Carmona, Nandayure, Guanacaste

Su vida

Hijo de Germán Gerardo Vallejos Rosales y doña Annia (c.c. Ana) Ruth León Sánchez. Es el mayor de cinco hermanos, incluyendo su gemelo y tres varones más, que son Eduardo, Donald y Cristhofer. Toda la familia es de Nandayure y alrededores.

“(...) la infancia era muy bonita, la infancia antes era uno, diay, levantarse, siempre la tortillita con algo, e ir a la escuela, venir, hacer la tareita...Siempre nos acostumbraron a ayudarle a mi mamá, como mi mamá siempre, generalmente era sola, porque mi papá siempre trabajó afuera ¿verdad? Por lo mismo que diay, aquí las fuentes de trabajo son muy pocas (...).”

"(...) me gustaba mucho el fútbol; me gustaba mucho el baile...me gustaba bailar aunque no era fiestero, de ese fiestero de llegar a un baile a tomar o ir a tomar a algún lado, no, no, no, yo era fiestero de baile. Y aquí en Guanacaste para nadie es un secreto que lo que son toros y todo eso ¿verdad? es. Yo creo que el guanacasteco que diga que no le gustan los toros no es guanacasteco (...)"



A sus 14 años abandonó el colegio y se dedicó a trabajar, para obtener algunos ingresos propios como para ayudar a la familia.

"Diay, uno conseguía un trabajito por ahí. Me acuerdo que trabajaba aquí, en la otra cuadra en una panadería. Me pagaban como 750 pesos y me pagaban con un hijueputa bolsón así de monedas, pero yo feliz, porque diay, eran 750 pesos (...)"

Se fue para Alajuela y en el 2006 ingresó a la empresa Florida Ice and Farm, de la Cervecería Costa Rica al departamento que llama "línea". Después pasó a producción y el último puesto lo desempeñó en "unidades". Al tiempo, pudo gestionar que lo trasladaran a las bodegas de la Cervecería en Nicoya.

Aprendió a manejar motocicleta desde que tenía 14 años, aunque nunca tramitó la licencia. La motocicleta en la región es una necesidad para el transporte.

"(...) vos un mandado a Nicoya en una moto durás 25-30 minutos, es un transporte muy útil. Mientras que, digamos que no agarrás el bus para Nicoya a las siete de la mañana, ya tenés que quedarte hasta las diez y si perdiste el de las diez debés esperar al de la una. Entonces, son cosas que diay, aquí cualquiera se monta en la moto y jale (...)"

El accidente

Ocurrió un sábado 25 de agosto del 2007, alrededor de las 6:20 de la mañana, sobre un pequeño puente, antes del río Morote sobre la ruta nacional 21. Regresaba de su jornada laboral nocturna en los planteles de la Cervecería en Nicoya. Cuenta que las jornadas eran extenuantes y debían permanecer durante días trabajando más de 12 horas continuas. Manejaba una motocicleta Génesis 125 c.c.

“(...) aquí generalmente se trabaja de 6 p.m. a 6 a.m. Si hay algún poquillo ahí que quede, pues sí, uno lo tiene que sacar; entonces, dependiendo, salía uno 7 a.m. u 8 a.m. Entonces, imagínate, yo tenía mes y medio de estar trabajando de noche. Juepucha, usted salía de la Cervecería, que es un encierro, a las ocho, así al aire. Diay, como loco, uno encandilado y hasta cierto punto desvelado, porque mientras usted está activo adentro pues ahí va, diay, montarse en la moto y venirse, ya es otra historia (...)”

Su único recuerdo es haber salido del trabajo y montarse en la motocicleta, haber cruzado la intersección de Mansión, en donde dejó a un compañero y, después de eso, no recuerda nada más.

“(...) cuando, aquí no más, 200 metros antes de llegar al puente de Morote el grande, estaba lloviznando. Entonces, diay, ya uno en moto lloviznando le da duro las gotas en la cara; y yo me puse el casco y, de ahí para acá, yo no le puedo decir nada (...) Yo venía dormido en la moto. Porque yo tuve un lapso como de, ¿qué le puedo decir?, digamos que el kilómetro, que no me acuerdo de nada. Ya yo me desperté el domingo en el Hospital México (...)”



Del impacto, se fragmentó el fémur con herida de hueso expuesto. Fue trasladado de emergencia a la clínica de Nicoya y remitido en "código rojo²" al Hospital México.

Reconoce que el accidente pudo ser peor.

- 2 Código rojo: para identificar pacientes con heridas graves que ponen en peligro su vida.

"(...) el casco quedó desbaratado... en tres pedazos. Sin el casco, me mato, me mato. O hubiera caído en el río y me ahogo. Diay, Dios hace todo, porque anteriormente yo venía sin casco ¿verdad? Yo me lo puse porque las gotas me estaban dando duro en la cara y el casco me salvó, porque yo caí de cabeza, el casco se desbarató, ¿imagínese si yo no hubiera traído el casco? (...)".

30.-Sábado 9 de octubre de 1999

DEPORTES

DIARIO *El Tribuna*
... El periódico de más venta en Costa Rica

● U20 de ANAFA:

EL ROBLE VENCE A SAN RAMÓN Y MAÑANA RECIBE A SAPRISSA



suspendidos los encuentros Alajuelense-Junior ante el Santos de Guápiles en U17 y Alajuelense-Junior frente al Municipal de Pérez Zeledón en U15, pues la cancha de Ciruelas de Alajuela sufrió mucho con las fuertes lluvias cálidas durante la semana.

La programación continúa mañana cuando el U15 del Municipal de Pérez Zeledón recibe a partir de las 10 horas a San Carlos en la cancha del Liceo Unesco. En el otro choque programado, por la U20, El Roble espera a las 11 a. m. al Deportivo Saprissa en la cancha de Las Playitas.

El partido de la U17 entre el Santos de Guápiles y Santacruceña fue suspendido, también por mal tiempo.

CARTAGINÉS Y SAPRISSA EN ALTO RENDIMIENTO

En lo que respecta al Alto Rendimiento, el Club Sport Cartaginés se impuso por la mínima de 1 a 0 al Deportivo Saprissa. Ambos equipos se medirán de nuevo mañana a las 11 a. m. en el Anexo del Estadio Nacional.

SEGUNDA DIVISIÓN

La Segunda División de ANAFA continúa mañana a las 11 horas con el choque entre el Deportivo Masis y el San Pedro F. C. a jugarse en el estadio Nicolás Masis. En la última jornada, la Selección de León XIII goleó 6 a 1 a Santa Marta y La Florida venció 1 a 0 al Balo Rodríguez.



Luis Gómez Salazar y Luis Vallejos León se destacaron en el U17 de Nandayure; sin embargo, dicho equipo perdió la clasificación frente a Santacruceña (foto Marvin Contreras, corresponsal).

FRANCISCO SANABRIA MENA

La triangular final de ANAFA arrancó en la categoría U20 con el triunfo de El Roble de Puntarenas como visitante ante San Ramón por marcador de 3 a 2; mientras el Deportivo Saprissa tuvo la fecha libre.

En cuanto a las otras divisiones, fueron

La recuperación

Durante cinco meses estuvo internado en el Hospital México. En los primeros cuatro meses de hospitalización, lo sometieron a tratamientos para intentar salvar su pierna. Sin embargo, las lesiones y las infecciones posteriores agravaron su estado de salud en general, lo que obligó, como último recurso, a la amputación de la pierna.

Se le sometió a múltiples intervenciones quirúrgicas, en las cuales le llegaron a cortar varios segmentos de la tibia. En otro momento, le extrajeron un pedazo de hueso de la cadera para injertarlo en el hueso dañado, sin embargo, por las infecciones, el implante fue rechazado.

“(...) Me la mataron [la bacteria], volvió, me la volvieron a matar, volvió. Ya la cuarta vez me dijo el doctor, ‘vea Reyner, yo no quiero jugármela, si a usted la infección le agarra para arriba es peor. Mejor, veamos a ver qué hacemos’, Entonces yo llegué y le dije: ‘Doctor, hagamos un trato, apéela, córtela, córtela, que yo prefiero salir sin una pierna, que en un ataúd pa’fuera... córtémela’ Y, en verdad, aparte de los dolores, que eran dolores fatales. Entonces me apuntó y el dolor se fue de viaje (...)”.

Su familia y su pareja lograron enfrentar bastante bien el accidente. El momento más difícil para todos fue tomando la decisión de la amputación de la pierna.

“(...) ellos, pues lógicamente es un susto verdad, pero ellos asimilaron el accidente (...) pero ya cuando yo llegué y les dije a ellos, como dos días antes, a mi mama más que todo: ‘yo creo que esto me lo van a tener que cortar, no veo recuperación, no veo que caminen las cosas bien’. Ahí sí se agüeraron, se les dió mucho, sobre todo a mi tata (...)”.

Como no contaba con licencia y tampoco la empresa o el seguro reconoció el accidente como parte del riesgo laboral *in itinere*³, Reyner tuvo que recurrir al apoyo de la comunidad y sus vecinos para conseguir una prótesis.

“(...) lo que más me ha costado es lo económico, me ha costado mucho. De hecho, si vos me decís en este momento ‘¿ésta pata es tuya?’, yo casi le digo a usted que no, que esta prótesis no es mía; esta prótesis es del pueblo, la verdad es esta, yo no tengo porqué mentir. Esta prótesis a mí me la regaló el pueblo, esa es la realidad, yo no tengo para sacar y comprar una prótesis de esas (...)”.

3 In itinere: se le llama al recorrido habitual entre el lugar del trabajo y el domicilio, que en la legislación nacional se reconoce como parte de los riesgos de trabajo en caso de un accidente de cualquier naturaleza.

Toda la comunidad de Carmona y sus vecinos se solidarizaron con Reyner. Cada reamputación⁴ implicaba nuevos gastos en nuevas prótesis.

“(...) después de una reamputación, el soque de la prótesis ya no me quedaba... el arreglo costaba más del millón de colones y yo, sin plata. Agüevado, le dije al de la prótesis que si quería que la vendiera, que yo plata no tengo (...) Un día vino una señora que yo nunca le había hablado, me dice, ‘Reyner vea, me contaron esto, esto y esto’ me dice ‘yo le quiero ayudar a usted, yo

4 Proceso en el cual, una persona con amputación en alguna extremidad, debe ser sometido a una nueva cirugía con fines médicos o estéticos en la amputación previa.



tengo la facilidad de traer lo que sea de Golfito, rífelolo a cinco mil colones el número’ (...) Para no cansarlo con el cuento, en quince días no tenía ni un número; esa misma noche voy para la casa cuando me estaba esperando este señor Hugo y me dice, ‘Lulo venga, ocupo hablar con usted. Para el 26 de septiembre hay una cabalgata a beneficio suyo, lo que se haga es suyo’. Al final de cuentas quedaron como 825 000 pesos de ganancia, más los 300 000 de la rifa. Y me voy a fijar en un cheque que un señor me había regalado y eran 500 000 pesos. Agarré el millón de colones y le dije a Dino [del taller de prótesis], ‘aquí va el 1 125 000 colones, se los deposito, arrégleme la prótesis, voy tal día a traerla’ (...) Le digo a mi esposa: ‘bueno, ya aquí tengo la plata de la prótesis, de esta misma plata voy a agarrar 50 000 colones para ir, el resto, yo la regalo, esto no es mío’. Yo solo ocupaba que me arreglaran la prótesis. Le digo: ‘el resto de la plata compre diarios y se los regala a aquella gente que vive allá muy pobre’ (...) ‘yo no quiero que me regalen, quiero que me ayuden a salir adelante’ (...)”.

Aprender a usar la prótesis fue un proceso difícil y lleno de retos.

“(...) yo los primeros días, me acuerdo que esa calle era de tierra, y eran polvazales que yo levantaba ahí donde me caía. En un día me caía hasta 4 ó 5 veces, pero diay, hay que volver. Era como aprender a caminar otra vez; lógicamente ya no era lo mismo que antes (...)”.

Asegura que de las instituciones del Estado ha recibido muy poco respaldo y apoyo.

“(...) hay tanta gente que ocupa una prótesis, que ocupa una silla de ruedas. Mirá, y vos vas a la Junta [Junta de Protección Social] a pedir una ayuda, no económica, porque no es económica, no, una ayuda, una silla o algo... Juepuña. ‘Vaya allá, vaya allá, vaya allá’. Al final de cuentas, son cinco años y no te han dado nada (...)”

La misma traba administrativa topó en su afán de tramitar algún bono de vivienda que le ayudara a mejorar su condición económica, máxime su estado de discapacidad.

“(...) yo la vez pasada había ido a Costa Rica – Canadá [la Fundación] a preguntar qué opciones había, porque yo quería una casita. Yo no pido un castillo, sino algo que sea mío, que yo ya me libere de pagar el alquiler. Ellos me dijeron que con muchísimo gusto me dan el bono de discapacidad, pero que primero vaya al edificio Jorge Debravo [Gerencia de Pensiones de la CCSS] allá en San Pedro para que me hagan una valoración médica y, dependiendo de lo que digan, me dan el bono. Yo todo emocionado, en muletas caminé hasta el edificio Jorge Debravo, en muletas, venía contentísimo (...) Y me dicen: ‘tenemos campo hasta mañana’. Esto fue un lunes. Que el martes le digo: ‘mi amor vea, yo vengo desde Guanacaste, yo estoy a cinco horas y media de Guanacaste en bus, digo, ¿usted no cree que es una injusticia yo irme hasta Nandayure y volver mañana para

acá?’ Y me dice: ‘pues no podemos hacer otra’. Le digo, ‘bueno, está bien, yo con el afán de mi casa, mañana vengo aquí’. Me devolví, me vine en bus de tres de la tarde llegué aquí a las siete de la noche; me acosté a dormir y todo y al otro día a las cuatro de la mañana me fui para allá, para estar ahí a las nueve (...) A los 22 días me llaman y me voy y me dicen que no califico. Todavía me dicen: ‘no calificás porque usted dentro de cuatro años tiene revisión’. Y le digo yo: ‘¿qué revisión me van a hacer dentro de cuatro años? ¿La pierna me va crecer?’ Dentro de cuatro años, dentro de cinco años, dentro de diez, la pierna la perdí porque la perdí (...) Me fui para la Defensoría, me dicen que hable con una muchacha, ya la muchacha me dijo que tenía que dejarle la queja con un señor pero el señor andaba almorzando y bueno, fue un montón de cosas y al final de cuentas volví a ver el reloj y ya iban a ser las tres y el último bus de allá para acá es a las tres y yo llegué y me fui y nunca hice nada (...)”

En todo el proceso, el gran peso para Reyner ha sido la parte económica. En la región, la falta de fuentes de empleo es un problema social y para una persona con discapacidad permanente, se torna aún más crítico.

“(...) yo no estudio porque no tengo plata, porque es la realidad; ¡como cuesta! digamos yo, como ser humano, como persona, como ciudadano, como quiera. Llegar a una universidad o a una institución, llegar y decir: ‘Mirá, yo quiero estudiar, pero no tengo fondos, ¿cómo hago?’ De una

vez, vea, automáticamente, de una vez te dicen “no podés”. De una vez te cierran, porque ya me pasó, de una vez a vos te desinflan y jale (...) Aquí hay gasto por todo lado mi hermano. Vea, de aquí a Nicoya vale 1100 pesos todos los días los pasajes. Y yo tengo que gastar 1100 pesos para allá y 1100 pesos para acá y depende del horario que tengan en el INA; tengo que almorzar allá, o sea, gastos van a haber... Antes de meterme al INA, que es gratuito, yo tengo que pensar si yo puedo cubrir eso (...)”.

En su testimonio queda evidente la enorme brecha que aún persiste en nuestro país para cumplir con un mínimo los alcances de la Ley 7600 sobre igualdad de oportunidades.

“(...) el transporte aquí es pésimo; después, si vos pedís asientos preferenciales, muchas veces los asientos preferenciales lo que van son familia de ellos. No podés vos ir a quejarte porque como es gente del pueblo, ya caés mal y en lugar de ayudarte en otra, más bien es peor la situación... Yo he tenido ocasiones que de Nicoya para acá me he tenido que venir de pie (...)”.

Sin embargo, Reyner nunca se ha dejado llevar por las adversidades. A poco más de un año del accidente, el 6 de diciembre del 2008, contrae matrimonio con su pareja, Yorleni Marín Molina y tres años después nace la hija de ambos, Jimena.

El deseo de Reyner es tener la oportunidad de volver a formar parte activa de cualquier proceso de producción que le ayude a su sustento y al de su familia. Una vida digna, un trabajo, un espacio en el cual seguir aportando con su esfuerzo y su conocimiento.

“(...) yo siempre he sido una persona con un ánimo bueno. Yo calculo que si todo el mundo tuviera el ánimo que tengo yo, ni hubiera tristeza en este mundo nunca. Usted, cuesta que me vea bravo, agüevado, triste.... Pero hay cosas que sí, a uno si lo desmotivan, hay cosas que a uno le bajan un poquito las ganas por seguir, pero hay cosas que a como se las bajan, hay cosas que se las suben (...)”

Reflexiona como para sí mismo.

“(...) vos estás bien, uno lo que menos piensa es en qué momento vos estás mal. Antemano uno como ser humano sabe que hay enfermedades, que hay gripes, que esto y lo otro, es normal, común. Pero que digamos, que vos pensés que el día de mañana te van a amputar una pierna o te van a amputar un brazo o vas a quedar inválido... O sea, uno nunca le pasa por la mente, eso nunca. Uno vive la vida normal, usted vive su vida con su trabajo, usted se acomodó ya a un horario de trabajo, a una vida diaria, digamos, ése es el vivir de uno y de repente, todo cambió (...)”.



Olman Enrique Abarca Vega

Edad:	49 años
Estado civil:	Unión libre
Lugar del accidente:	Ruta 161, Nicoya – Carmona, Guanacaste
Rol de la víctima:	Motociclista
Tipo de accidente:	Motocicleta contra vehículo estacionado
Fecha del accidente:	13 de junio, 2001; 18:30 horas
Tipo de lesión:	Amputación pierna izquierda por encima de la rodilla
Lugar de residencia:	Bellavista, Porvenir de Nandayure

Su vida

Nació en Carmona, Nandayure, un 7 de noviembre de 1965. Es hijo de doña Ofelia Abarca Vega, quién fuera oriunda de la comunidad, lo que le hace reconocer sus raíces en lo más profundo de la historia de Nandayure. Su infancia y adolescencia transcurrió entre Nandayure y Sarapiquí, de donde era su padre, para finalmente regresar a la casa de su madre.

“(...) qué va, la madre, saben que tienen fuerza, entonces me regresé y ya. Empecé a trabajar, a trabajar y estudiar, con 16 años, empecé a trabajar y ayudar; nos inculcaron eso, que hay que jalar para el hogar nada más y, gracias a Dios, salimos avantes (...).”

Si bien la motocicleta siempre ha sido el medio de transporte primordial en la zona de Nandayure, Olman aprendió a manejar ya de cierta edad, alrededor de los 17 o 18 años. En su juventud fue muy inquieto, amante de los bailes y de las corridas.

Es así que por más de 18 años se dedicó a trabajar en diferentes oficios llegando a especializarse en el de seguridad privada. Su trabajo consistía en supervisar los diferentes puestos de seguridad que tenía la empresa entre Liberia y Nicoya, para lo cual se transportaba en su propia motocicleta.

“(...) trabajaba para una empresa de seguridad que le presta servicios al ICE. Ahí trabajé por el lapso de tres o cuatro años, fue cuando me recomendaron para esa empresa Delta. Entonces se interesaron por mí y me pusieron como guarda en este Banco Nacional y ahí estuve como cuatro meses y de ahí un salto ¡pero súper enorme! como usted estar del suelo y que lo tiren arriba, porque pasar de un cargo como oficial a supervisor de la zona de Guanacaste. Me dicen: ‘¿usted nos puede supervisar todos los bancos de la provincia y otros de Puntarenas?’ Eso fue, me elevaron mucho y en ese tiempo gané mucho, empecé a ganar casi el doble, el triple, aunque eran con jornadas largas porque me tenía que desplazar hasta La Cruz, en la frontera con Nicaragua (...)”.



El accidente

Sucedió al regresar de su trabajo con la empresa Delta, el miércoles 13 de junio del 2001, alrededor de las 6:30 p.m. A poco más de un kilómetro del centro de Carmona, sobre una curva dos motorizados en el carril contrario lo encandilaron por lo que no se percató del vehículo estacionado sobre su carril, estilo “toyotona”, viejo, modelo Land Crusier, contra el que impactó de manera violenta en su parte lateral trasera.

“(...) de regreso de las labores fue cuando tuve el percance de chocar con un carro. Pero del accidente en sí no me doy cuenta porque fue muy rápido y ya cuando desperté tenía dos días de estar en el hospital México (...) En sí del accidente, yo me accidenté y el impacto fue tan grande que seguro me desmayé (...)”.

“(...) choqué con una Toyota de esas que trajo Cristobal Colón, que eran de las de verdad; chunches enormes como para doce personas; yo calculo que hubiera chocado con un Hyundai llego hasta el dash de lo duro del impacto (...)”.

Del impacto, los huesos de la pierna izquierda se le astillaron y tuvo múltiples fracturas expuestas al punto que, según algunos testigos, quedaron restos de hueso sobre la carretera. Fue trasladado al Hospital México donde permaneció por más de dos meses internado. Posterior a ello pasó al INS para el proceso de rehabilitación.

“(...) en el hospital adquirí una bacteria que se llama la osteomielitis, que esa fue la causa de que se me tuviera que amputar el pie porque ella venía con mucha fuerza y, si eso me ingresaba a otros órganos más débiles, entonces ya estaba en riesgo la vida (...)”.

Cuando le comunicaron sobre la necesidad de amputar fue un golpe muy duro para él y en un primer momento le costó asimilarlo.

“(...) fue muy difícil, diay, cuando a usted le dicen, bueno, un miembro de su cuerpo ya no va estar con usted... Fue muy difícil, entonces, diay, con el apoyo de la familia que estuvieron conmigo hasta que me operaron y ellos me recibieron. Entonces, es lo que le decía yo a usted, que la psicología mía fue estar en este pueblo, la unión de la familia (...)”.

El internamiento representó un reto emocional para Olman.

“(...) un obstáculo muy grande que me costó mucho en el hospital fue cuando, juepucha, en esta cosa pasa a ser uno un chiquito. Diay, jese machismo que lo aprendemos aquí! ¿Por qué me tienen que rasurar? ¿Por qué me tienen que bañar y toda esa vara? Y yo aguantaba todo lo que fuera, menos que me viera una enfermera, porque me daba vergüenza (...) Yo sufría días, seguro me enfermaba con tal de no hacer del cuerpo (...)”.

"(...) bañarme era un mundo, porque le agarré miedo a contaminarme. Digamos, yo iba a un baño a bañarme, y en ese baño había férulas, habían gazas, cosas con sangre, muy antihigiénico y diay, había que bañarse ahí, ¿pa'donde agarraba uno? (...)".

Con la amputación, acabados los dolores y los pesados tratamientos de limpieza e intervención, dice que sintió una gran paz, a pesar del dolor de perder una parte de su cuerpo.



La recuperación

El apoyo de la comunidad y los vecinos fueron fundamentales para su recuperación.

"(...) en esta comunidad el problema de uno es el problema de todos, y cualquiera, como se llame, no es que tiene que ser fulano de tal, cualquiera, no hay distingo (...) Esta comunidad, yo sé que hay comunidades buenas, pero uno tiene esa gran virtud de vivir en una comunidad como esta (...)".

Acepta que las primeras semanas fueron las más difíciles, sobre todo por el efecto del "miembro fantasma", que muchas veces le hacía sentir hasta los dedos del pie faltante.

"(...)reciente es fatal; yo me acuerdo que yo estaba en una camilla del México y esos bombazos. Me brincaba el pie porque el cerebro mandaba una orden hasta la yema del dedo y no hay distingo para los dos lados y esos bombazos. Y, estando ya aquí, yo sentía el pie. En una oportunidad me fui de bruces, yo sentía el pié, yo lo sentí y lo fui a apoyar y "flaaa" ese vuelterío que daba (...)".

El principal proceso de recuperación empezó a los dos meses del accidente.

"(...) lo que me quedó de mi pie fue muy poquitito. Entonces, esta base ha sido tan poquitito que me ha sido un mundo andar las prótesis; porque yo las andaba, pero las quebraba, y me

las tenía que andar amarradas a la espalda, por lo mismo, por el soporte; y pasaba dos, tres días con ella y pasaba quince días en la cama, porque todo esto era sangre y un dolor... Y las lumbalgias, lo que son las contracciones musculares, a lo orden del día. Y ¡sufría! Más sufrimiento y seguir sufriendo con estos aparatos, entonces diay, tuve que adaptarme a las muletas, que tampoco fue fácil (...)”.

Uno de los principales retos le significó la necesidad de perseverar para adaptarse a la nueva condición física y los cambios en la cotidianidad.



“(...) nos cuesta más, tenemos que llenarnos más de paciencia. Otra cosa que me costó fue eso, la perseverancia, porque estamos acostumbrados a lo de nosotros, a lo normal de una persona con todas sus partes buenas y esa perseverancia me costó porque, por lo mismo, cuesta. Tuve que mentalizarme que si una persona normal eso lo hace en dos horas, yo tengo que durar tres horas más (...)”.

A poco menos de dos años del accidente, decidió emprender un proyecto personal de enseñanza del inglés para los niños de la escuela de Nandayure.

“(...) me dediqué a ayudar a niños, por cuatro años ayudé desinteresadamente, unos me ayudaban, otros no, para comprar los materiales didácticos para ellos. Pero, la gratitud más grande es topármelos a ellos y que me lo agradezcan, que me saluden (...) siento que hice un bien al ayudar a niños (...)”.

En los últimos años optó por dedicarse al campo y la agricultura orgánica, para lo cual llegó a adquirir una pequeña propiedad en la zona de Bellavista, Nandayure.

Recuerda que el proceso no estuvo exento de malas experiencias y no pocos problemas, muchos de los cuales fueron parte de su propio desconocimiento en el manejo de la tierra.

"(...) el terreno lo compré más que nada por una montañita que había ahí ¡pero la mano criminal mía! Me puse a hacer un fuego y ¡no quemé todo! Se me hizo una quemazón, se me salió de las manos. Entonces tuve que buscar unos familiares para que me ayudaran, para no perjudicar a otros vecinos. Y ahora sí cierto, la montañita linda que tenía, bien limpiecita por debajo ¡se me jodió! Entonces, sembré naranjas, diay, pero me salvé; sembré ciento y resto de árboles de naranjas y ahí están produciendo. Más bien me salvé porque ahora sí me genera, pa`comer, pa`regalar, pa`todo hay. Y cuando son muchas las cosechas me llegan a comprar (...)"

"(...) pero fue vacilón, todo empezó porque `qué rico comerme un rábano sembrado por mi`. Pero imagínate qué clase de agricultor que no sabía, compré un paquetillo, como cuatro patadas que le tiré con la muleta y lo regué [las semillas]. Diay y aquello nació como un zacatal; diay, yo no sabía cómo hacerlo, aquello era un desmadre que no salió nada, un masiguero. Pero diay, ahí ya me explicaron, piqué el terreno para que las semillas germinen mejor y todo (...) Me fue gustando, me fue gustando, hasta que hice ese proyecto (...)"

Por cinco o seis años recibió una pequeña pensión por invalidez por parte de la CCSS, como resultado de haber sido trabajador asegurado gran parte de su vida laboral anterior al accidente. Sin embargo, la misma le fue suspendida por lo que inició un proceso legal contra la CCSS, que en enero del 2015 se resolvió a su favor.

Uno de sus mayores logros personales, después del accidente, ha sido conformar una familia, formalizando una relación con su actual pareja en unión libre, con quien vive y comparte las peripecias de la cotidianidad y los logros que alcanzan. Reconoce que quizás sin el accidente, ni hubiera estudiado y seguro ni hubiera tenido un terreno propio, mucho menos desarrollar proyectos como los que ahora le ocupan. Al final del camino, se considera una mejor persona.

"(...) usted ve que desde que empezamos la entrevista, con todo y he recibido más bendiciones que... Y ya porque esto son cosas permanentes, ya con esto muere uno, pero el espíritu de uno no se puede morir, Dios guarde, jamás me doy por vencido"





José Miguel Castro Badilla

c.c. Pocho

Edad:	29 años
Estado civil:	Unión libre
Lugar del accidente:	Ruta 161, Nicoya – Carmona, Guanacaste
Rol de la víctima:	Motociclista
Tipo de accidente:	Motocicleta contra vehículo
Fecha del accidente:	27 de marzo, 2010; 19:30 horas
Tipo de lesión:	Amputación pierna izquierda por encima de la rodilla
Lugar de residencia:	Monte Romo, Hojancha, Guanacaste

Su vida

Nace un 14 de abril de 1985 en Nicoya, aunque su familia es oriunda de Río de Ora de Nandayure, cantón en donde también nacieron sus padres don José Antonio Castro Quirós y doña Lucía Badilla Rojas, siendo él el menor de tres hermanos varones.

“(...) éramos medio maleantosos porque todo el tiempo andábamos los tres juntos [los primos] y montábamos a caballo en pelo y le metíamos las piernas en las partes de atrás del caballo, las verijas le decía uno, para que brincara... Hasta que sonábamos los tres en piña donde caíamos... Esa era la vida de uno, andar en los potreros jodiendo, haciendo tortas (...)”.



"(...) Al colegio yo entré normal, de vago me quedé. Entonces le dije a mi papá que yo no quería ir al colegio, que a mí no me gustaba eso. Tengo un hermano que vive en Monteverde, entonces le dice este hermano a papi: '¿por qué usted no me da a Pocho para llevármelo allá para que bretee?' Y me llevó a llevar agua en construcción; a llevar agua desde las 6 a.m. hasta las 5 p.m. porque allí llueve parejo. Ya estuve allá como año y medio, después papá agarró la

pulpería del barrio y estuve ayudándole y al pasar del tiempo llega este mismo hermano y me dice: '¿Usted no le gustaría estudiar güevón'? Diay, puede ser que sí y le dice a papi '¿papi, por qué no mandamos a Pocho al colegio otra vez?' Papi me dijo que si iba al colegio a ponerle sí, pero que si iba a vagear mejor me quedara haciendo lo que estaba haciendo. Y dije que está bien, que iba ir a estudiar (...)"

Aprendió a manejar motocicleta como a los 15 años y reconoce que para llegar a la moto, primero empezó por la bicicleta. Desde niño, alrededor de los seis años, aprendió a andar en bicicleta y siempre fue parte de sus pasatiempos favoritos y principal medio de transporte.

"(...) el motociclista aquí es temerario, no precisa mucho decirlo. Usted dice que se topó una moto con cuatro personas encima. Eso es común, es temerario, no solo el que va manejando, sino el de los tres que lleva; aquí todo el mundo andamos sin casco y la mayoría no andamos ni en regla los vehículos, porque así es, ya ahí anda mal (...) El casco, solo si sabe que el tráfico está ahí por Huacas (...)"

Terminó el colegio a sus 20 años, en donde conoció a Marianela Cerdas Arce (1989) quién llegaría a ser su pareja y familia con quien tiene un hijo de 4 años (2011).

El accidente

“(...) para serle honesto nunca pensé en un accidente, ni por la mente me pasaba.”.

El sábado 27 de marzo del 2010, alrededor de las 7:30 p.m. y 8:00 p.m., yendo por la vía principal de Carmona, a la altura de la vuelta de La Romana, asegura que sobre una curva, un carro en sentido contrario lo encandiló, por lo que perdió el control de la motocicleta y colisionó, aparatosamente, contra el costado del carro.

“(...) los descansapiés de metal, donde va montado el chofer, quedaron incrustados en la puerta del carro; yo agarré como el guardabarro, seguro en el guardabarro fue donde se me quedó enganchada la pierna o algo así, y con la manivela le quebré el espejo retrovisor y ahí me fui así, ladeado y le rayé la puerta delantera y la trasera del automóvil (...) Rodilla y fémur, el fémur se salió y se astilló (...)”.

“(...) yo la agarré [la pierna] y me la puse para el frente (...) yo no perdí la conciencia ni nada, lo único que uno piensa es que uno va a perder la pierna. Yo me recuerdo que apenas me vi la pierna así, tirada para atrás, pegué un grito y lo que dije fue ¡sálvenme mi pierna!. Lo recuerdo como si fuese hace unos segundos atrás (...)”.

Ingresó de emergencia al hospital de Nicoya, donde lo estabilizaron y trasladaron al Hospital México en código rojo, donde llegó de madrugada. Asegura que de lo más impactante fue escuchar a los médicos hablar de su pierna y lo mal herida que estaba y que no habría modo de salvarla.

Para su pareja, enterarse del accidente ha significado el momento más traumático en sus vidas.

“(...) como diez minutos antes del accidente él me llamó, que estaba en Nandayure, que andaba echando gasolina. Y, menos de diez minutos después, di’, una llamada del teléfono de él; cuando me dan la noticia. Pero así, ¿no te digo? no tenía ni diez minutos de haber hablando con él... Uno se queda así, como en shock. Yo hablaba con la muchacha y yo como que la mente mía volaba ¿verdad? No recuerdo ni qué me decía ella... solo pensaba ‘¿cómo un accidente y mi hermano y él?’ Uno en ese momento como que se desconecta y solo pensaba ‘¿cómo le digo a mi mamá?’ Porque di, era mi hermano y era José... Uno no se lo espera jamás (...)”

La recuperación

El gran peso emocional recayó sobre Marianela, quién tuvo que enfrentar la dura realidad de soportar en pareja el accidente.

“(...) yo tenía que irme para San José para verlo a él. Yo trabajaba de 7 a.m. a 1 de la tarde; a la 1 p.m. salía y a las 2 p.m. me alistaba para irme al hospital (...) Es muy difícil acoplarse uno a esa nueva vida, porque uno va a una nueva casa, a una nueva familia. Uno, di’, es difícil para uno aprender a desplazarse. Desde Escazú venir hasta el hospital México, era toda una travesía, y ¡aprender a caminar de noche! Porque yo salía del hospital a las 5 p.m. Llegando al centro de San José a las 6:30 p.m. y de ahí a Escazú (...)”.

Pero Marianela no se desanimó y decidió enfrentar las nuevas condiciones.

“(...) por dicha, diay, ahí uno aprende, hay que hacerlo, ¿qué me quedaba? Porque aprendía o aprendía. Porque en ese momento él estaba solo, la mamá es de acá [Nandayure], y el papá. Pero el papá tenía un trabajito y ninguno podía estar permanente, era yo a la que le quedaba esta.

Trabajar para mantenerme, para tener dinero para dejarle a él en el hospital, porque di’, uno no sabía cualquier cosa, todos los gastos personales que él tenía (...) Como decimos aquí, si yo me achanto, que soy yo la que en este momento debo tener valor, no se va a hacer nada. Entonces me decía: `no Nela, usted no puede echar para atrás`. En este momento usted es la que tiene que impulsar para darle fuerzas a él (...)”.

Pero, superaron esos primeros cinco meses. Con su salida del hospital tuvieron que enfrentar el reto de habitar todas sus actividades cotidianas a la realidad física de José, sobre todo durante el año que duró enyesado. La amputación de la pierna de José se llevó a cabo más de año y medio después del accidente.

“(...) antes de amputarme, los dos últimos doctores que me vieron me dijeron: `su caso está muy difícil porque usted tiene mucho tiempo de tener ese pié de vago y ya tiene osteoporosis en la tibia y el peroné` porque no estaba en movimiento ni reafirmandose (...)”.

“(...) y jueputa, uno en esos momentos siente como que lo agarran y lo desgarran por dentro toditico. Andaban ahí mis dos hermanos; cuando eso estaba ya mi esposa embarazada (...) Todos ahí tragamos grueso (...) Ya luego hablado con mi esposa que qué opinaba ella y me dice, `si no se amputa, aquí estoy con usted, si se amputa igual, aquí voy a estar con usted, la decisión que tome, da igual, yo lo voy a apoyar...”



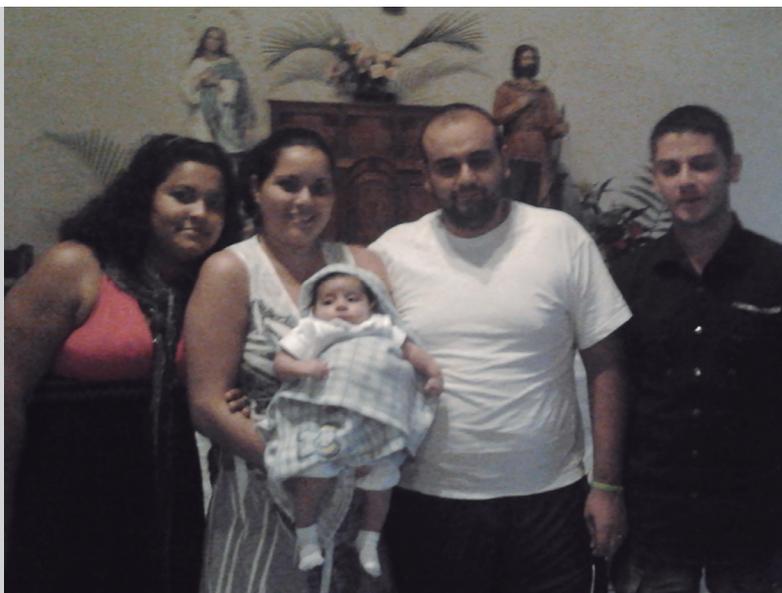
“(...) todo eso le daba a uno fuerzas para seguir adelante, valor para agarrar y tomar decisiones que no son fáciles, porque el que diga que es fácil decir ‘diay no, córteme ese dedo’, es mentiroso. Ni un dedo, que disque no hace mucha falta, ¿ahora la pierna?”.

Marianela reafirma lo dicho por su pareja:

“(...) cuando él tomó la decisión yo le dije: ‘sea lo que sea, cuente conmigo. Va ser algo que va ser para bien, va’ ver, le decía yo’ (...). Se amputó y como al mes y algo andaba en cuadra y como a los dos meses ya tenía la prótesis y aprendió a caminar solo. No fue a rehabilitación ni nada y uno se siente bien porque uno dice, di’, todo ese apoyo sirvió, todo ese apoyo hasta el momento y ahí vamos (...)”.

A los tres días de la amputación le dan la salida. Al inicio anduvo en muletas, nunca en silla de ruedas, aunque ahora dice que no soporta ni las muletas. El sufrimiento de los padres es otra de las secuelas.

“(...) se ponen tristes [sus padres], pero como te he dicho, ellos tragan y seguro allá a escondidas van y sueltan el llanto y hacen de todo lo que tengan que hacer. De frente de uno se hacen los fuertes, pero uno sabe que, diay, que por dentro están sufriendo (...)”.



Gracias a las actividades que organizaron su comunidad y los pueblos vecinos, logró recabar los casi tres millones que necesitó para adquirir su prótesis.

"(...) tal vez nunca se los he dicho a ellos ni nada, pero ya uno vive contento y agradecido con la ayuda que le brindaron. Y no solo con los de la comunidad, porque nada hace uno con una comunidad organizarse y que los demás pueblos no respondan con ir a la actividad y colaborar..."

Ya con la prótesis, su calidad de vida cambió para mejor. Antes, por sus heridas le era imposible acompañar o participar de la mayoría de actividades con su pareja o con su familia.

"(...) y después de que aprendí [a usar la prótesis], yo hasta hago que bailo. En serio, bueno, no bailo porque sería una mentira, pero ahí me meto y hago que bailo cumbia o merengue, aunque sea medio enredado, ahí doy vueltas (...)"

La unión familiar, el apoyo de su pareja y el respaldo de la comunidad permiten que a cinco años del accidente, José esté superando todas las adversidades, acompañado de su pareja e hijo, sin dejar de construir metas y sueños. Marianela lo resume:

"(...) yo veo que somos personas de qué, di', hemos superado todo esto juntos. Y, día a día tenemos sueños y nosotros nos planteamos que tal vez en un futuro tener un negocito propio donde podamos trabajar los dos. Donde podamos decidir de que si queremos ir un fin de semana no tengamos que depender de un patrono y de unas vacaciones... Son sueños que nosotros nos ponemos ya que hemos logrado muchas cosas."



Genier Parrales Bermúdez

c.c. Yeyin

Edad:	26 años
Estado civil:	soltero
Lugar del accidente:	Ruta nacional 158, Hojanca – Jobo, Guanacaste
Rol de la víctima:	Motociclista
Tipo de accidente:	Motocicleta contra vehículo
Fecha del accidente:	15 de febrero, 2009; 6:45pm
Tipo de lesión:	Amputación brazo izquierdo por encima del codo
Lugar de residencia:	Hojanca, Guanacaste

Su vida

Hijo de doña Luz Bermúdez Mora y don Gennier Barrantes Barrantes originarios de Hojanca, Guanacaste, de donde es también su abuelo, don Napoleón Barrantes Jiménez, quien nos acompañó en la entrevista. Algunos de los datos e información se recaban con ayuda de su abuelo y de su madre, entrevistada posteriormente.

La infancia de Yeyin fue jugar con los niños de la vecindad entre las calles y potreros. La bicicleta se convirtió en su principal entretenimiento. Asegura que la aprendió a manejar solo, desde antes de los cinco años, y que durante el resto de su infancia no dejó de pasear y recorrer todos los alrededores. La sustituyó después por la motocicleta que aprendió a conducir alrededor de los doce años cuando un tío paterno le enseñó en una motocicleta de 100 c.c. enduro.

"(...) andar en moto para mi es la felicidad más grande, la adrenalina que siente uno y todo. Incluso cuando yo me accidenté, pasé preguntando por la motocicleta (...)"

Para esos años, inicios del año 2000, no eran muchos los que tenían motocicleta en la comunidad.

"(...) A no, cuando ese tiempo no. Ahora si todos mis amiguillos tienen, ah sí ¡claro! Antes no. Aquí en Hojancha ahora hay un montón. Yo tenía como unos 15 ó 16 años, por ahí, que se disparó eso (...)"

Ingresó a la escuela de Hojancha, sin embargo el avanzar en el estudio se volvió sumamente dificultoso.

"(...) digamos, yo me aprendía algo, lo que sea, y ya en la noche no lo recordaba, nada. Mi mama me llevaba carajillo a una especialista pero ya después no me volvió a llevar (...) No se me pegan las letras de verlas, así de vista, y tal vez unas que otras leerlas tal vez sí, pero así como leer palabras o algo así ahorita ya en la noche se me olvida".

Su madre reconoce que a pesar de la poca retentiva de las letras y por tanto bajo rendimiento en la parte educativa, Genier demostraba grandes habilidades en otros campos, sobre todo el referente a los vehículos, en los cuales se interesaba y recordaba fácilmente modelos, partes y mecánica.

"(...) le gustaba mucho la mecánica, era muy habilidoso en aprenderse todo. Todas las marcas habidas y por haber de carros y motos. Bueno, un montón, una infinidad de información que manejaba y que no la manejaba cualquiera (...)"





El accidente

Sucedió un domingo 15 de febrero del 2009. Eran aproximadamente las siete de la tarde. Ocurrió sobre una curva entre Hojancha y Caimital, chocó contra un vehículo liviano que lo impactó de frente dejándolo prensado contra el muro de una vivienda. Al parecer, el chofer del vehículo manejaba bajo los efectos del licor. Genier dice no recordar nada después de los primeros minutos del recorrido. Como agravante, no usaba casco de seguridad al momento del accidente.

“(...) lo único que yo me acuerdo es que yo salí de Cuesta Grande, como a las 6:40pm (?) Algo así y nada más me acuerdo de eso. Pasé dos lugares más, dos lugares, no, tres lugares para llegar a Caimital y del golpe que pegué en la cabeza y todo, se me retrocedió la mente hasta donde el lugar en que salí, yo no me acuerdo de nada. No andaba casco y de ahí que no puedo recordar nada (...) Diay la costumbre [de manejar sin casco]. Una costumbre que no solo yo la tengo, todo mundo, sobre todo la juventud, ya uno se va acostumbrando (...)”.

Fue ingresado de emergencia en el hospital de Nicoya en donde se le trató de estabilizar para remitir al Hospital México, sobre todo por haber sufrido una amputación de la mano izquierda. Su madre lo recuerda.

"(...) allá donde era la Shell, verídico, falleció. Se metieron al parqueo para tratar de revivirlo y bolsa que le ponían de sangre, bolsa que perdía; y allá por Barranca otra vez. En la primera vez me dicen: 'no vuelva a ver para atrás, no vuelva a ver'. Porque yo iba adelante con el chofer y con la bolsa, con la mano en una bolsa con hielo... Y allá arriba, allá como por Barranca, yo si vi todo, yo lo vi, ¡yo lo vi muerto! (...)"

Viajaba en una motocicleta Yamaha DT 175 c.c. que llevaba varios meses de atraso en el pago de los derechos de circulación y marchamo, por lo que su madre tuvo que dedicar casi 15 días de trámites y consultas para la póliza.

"(...) yo tuve que entre estar allá y venirme a Nicoya a ver qué podía hacer; pedir un informe de la Cruz Roja que lo trasladó, un dictamen del hospital y llevarlo al INS y rogarles y suplicarles y no quisieron; volverme a ir para San José; irme para el INS de la Sabana a pelear allá, porque el hospital ya me lo iba a tirar afuera, en esas condiciones (...) O sea, '¿cómo me lo llevo?', decía yo (...) Ya me lo tenían en un pasillo cuando logré concluir el trámite (...)"

En el accidente su muñeca izquierda fue cercenada, por lo que los esfuerzos médicos fueron en evitar que infecciones o bacterias afectaran el resto del brazo, pero finalmente se tuvo que proceder con una amputación mayor.

"(...) cuando yo me desperté no me podía ni mover. Nada más abrí los ojos y vi y yo ¿dónde estaba? Entonces ya yo veo que no puedo mover el cuello y mangueras por todo lado y todo. Ya entonces muevo este pie y la mano [señala los derechos] y los movía bien y el otro lo vi con una venda y digo yo ¿qué me pasaría? Y yo veía la venda. 'Mínimo quebrada o algo', pensé yo que iba a levantar la otra mano y no podía y pensé que estaba quebrada también, y a como pude torcí los ojos y torcí y ya vi una vendilla aquí y un puñillo aquí [se toca el lugar de la amputación] Y yo, 'qué raro ¿porqué tan cortilla esa mano?' Y ya me quedé viendo y ya vi lo que era y de una vez me desesperé. Me quité todas las mangueras y ya después me agarraron y me amarraron de la cama (...)"

Para doña Luz, además de la recarga emocional de tener que superar el accidente del hijo, se unió la presión del trabajo en la Municipalidad de Hojancha del cual se tuvo que ausentar por lo que incluso la acusaron por abandono de trabajo.

"(...) los días que estuve yo ahí fueron tan fuertes porque me llamaban del trabajo, porque yo me fui y dejé el trabajo botado, dejé casa botada, dejé todo botado, todo. Solo me fui con él y punto, no existía ninguna otra cosa (...)"

Genier estuvo a punto de perder también la pierna izquierda

"(...) y ya me dijo después que era que me iban a cortar la pata. Empiezo otra vez yo, madreando a todo mundo, que me sacaran de ahí, desesperado. Ya de ahí me pasaron al INS y ahí me recuperé un poco y no me la cortaron (...)"

Tuvo que permanecer por más de un mes internado en el México; después estuvo quince días en el albergue del INS donde pasó a sesiones de terapia permanente en el CENARE. Durante todo el tiempo su abuelo se mantuvo a su lado.

"(...) durante todo ese mes y medio que estuvo entre el México y el INS estuve con él en San José, solamente vine un día a peluquearme y regresé el mismo día a San José (...)"

La recuperación

Cuenta que al tercer día de estar en casa, por su carácter hiperactivo decidió intentar volver a montar una motocicleta. Reconoce que si algo le ayudó a recuperarse y seguir con su vida fue ese amor por las motocicletas, gracias al cual no se limitó y decidió continuar.

"(...) me dice la gente `usted perdió la mano, ¿cómo se anima a andar en moto?' Diay, tal vez me animo, porque diay, no me acuerdo del momento del accidente ni nada. Yo calculo que si me hubiera acordado del accidente, una moto ni la quisiera volver a ver (...)"

De las heridas del pie duró más de un mes recuperándose. De las heridas del brazo izquierdo le tomó alrededor de tres meses. Reconoce que si antes del accidente su carácter ya era difícil, después del evento ha empeorado. Sobre todo cuando siente que no puede



hacer algo, que algo le sale mal o que dura mucho más de lo que debería durar si tuviera los dos brazos.

“(...) digamos, lo único que me siento mal yo es en hacer cosas que hacía antes y no puedo hacerlas. Digamos que yo me ponía a desarmar y armar la moto y ahora yo me pongo a hacerlo y hay muchas cosas que no puedo hacerlas. Y entonces yo llego y de una vez me enojo y tiro... agarro la moto y la tiro por allá, de una vez (...) En la casa le digo a mami: ‘no, no, no, verdaderamente voy a ver si agarro valor y de una vez me mato’. Le meto un caítazo a la pared y jalo (...)”.

Doña Luz es clara en señalar que el principal problema en la zona es la poca educación en general. La inexistencia de opciones laborales para los jóvenes, que a su vez redundan en severas limitaciones económicas que aumentan los niveles de estrés en ese segmento de la población. Además de la carencia de un programa de ayuda y acompañamiento psicológico a las víctimas y sus familiares.

“(...) yo siempre he trabajado, pero igual, el dinero que yo me gano no es así que alcance para todo en la vida. Entonces, no hay posibilidades de uno decir ‘voy a pagar un psicólogo particular que me lo trate y me lo saque de donde está’, sino que mediante la Caja que te da una cita cada seis meses o te la dan allá a los dos años` (...)”.

A pesar que el accidente pasó hace seis años, las molestias y ciertos dolores, sobre todo en el brazo amputado,

se mantienen casi todos los días, por lo cual debe seguir con fármacos y tratamientos que le ayuden a paliar el dolor. Sobre todo en el hombro izquierdo, que tiene poca movilidad a raíz del accidente pues perdió varios ligamentos y afectó las cervicales.

“(...) el INS lo valoró en un 67% de pérdida de su capacidad, aunque hubiera sido solo un brazo. Bueno y el pie también que él no puede correr así ni mucho porque le dificulta la movilidad. Ahí anda unos pines; se le quebraron varias falanges, los dedos, entonces a la hora de reconstruírselos le quedó unos ligamentos, como que muy ajustados y entonces no tiene suficiente movimiento (...)”.

La recarga económica para la familia se hace evidente en el testimonio de doña Luz.

“(...) ni decirte del endeudamiento mío, dos meses fuera del trabajo, gastando en transportes, gastando en comida y después de eso los gastos de él. Medicinas que había que comprar, que no todas las daba el INS ni la CCSS y después ir a citas; cada vez de ir a citas había que gastar un montón de plata y así, ni para qué el endeudamiento que estoy superándolo todavía (...)”.

Sobre la recuperación de su hijo a través de los años.

“(...) diay, lo va manejando, no es que lo supera, ni es que lo asimila, lo va ahí manejando. Un día sí y otro también, igual que todos nosotros (...)”.

Marcelino Soto Rubí

Edad:	44 años
Estado civil:	Casado
Lugar del accidente:	Ruta nacional 902, Huacas – Río de Oro, Guanacaste
Rol de la víctima:	Motociclista
Tipo de accidente:	Motocicleta contra vehículo estacionado
Fecha del accidente:	03 de agosto, 2002
Tipo de lesión:	Pérdida de capacidad motora en un 60%
Lugar de residencia:	Huacas, Hojancha, Guanacaste

Su vida

Don Marcelino nace en San Roque, de Hojancha, Nicoya. Si bien es sobreviviente de un accidente de tránsito en motocicleta, como parte de las secuelas tiene una pérdida de más del 60% en su capacidad motora y del habla. Nos acompañó su familia, Arnólida Chacón Porras con quién sostuvimos la mayor parte de la entrevista y las hijas de ambos, de 16 y 13 años.

Durante su juventud y en su época de soltero, don Marcelino se movió entre diferentes comunidades de la zona en busca de trabajo y oportunidades de superación.

“Él trabajaba cuidando una finca en Huacas, haciendo de todo, volar machete, como jornalero, haciendo de todo, sacar madera, aserrar madera... Bueno, todo lo que se llama cuidar una finca, hacía de todo y es que él era demasiado valiente para el trabajo”.

Al conocer a doña Arnólida se asentaron en Río de Oro. Establecieron una relación formal a finales de 1990 y nacieron sus dos hijas.

“Ya nos conocimos sazones, íbamos mucho a los bailes. Porque, al menos yo, cuando tuve a la primera tenía 30 años; aunque sí duramos mucho tiempo noviendo. Nos dejamos un tiempo y después volvimos otra vez. Hemos vivido en unión libre y no pregunte quién no quiso casarse”.

“Cuando el accidente de él, vivíamos en Huacas; antes de eso en Palmares de San Roque, un lugar muy re-feo, pero a éste le gustaba pero a mí no. Ella nació en Palmares; después nos fuimos para Huacas y quedé embarazada de la otra. A los tres meses de que nació [la menor], fue cuando él se accidentó. La mayor tenía tres años cuando él se accidentó, o sea, la chita tenía tres meses nada más, todas estaban chiquititas”.

El accidente

Ocurrió un sábado 3 de agosto del 2002, en horas de la tarde, en un día soleado de descanso.

“Él venía saliendo de un partido, él venía en la moto...me imagino que aceleradita ¿verdad? Más o menos tiene que haber sido, aunque él diga que no. Pero había una vuelta así, en esa vueltita había un camión atravesado. O sea, había un camión estacionado; él venía muy demasiado rápido y no agarró la vuelta bien, él no pudo frenar entonces le dio con la cabeza [señala la cabeza], con todo esto, todo esto se quebró (...)”.

Sobre el uso del casco...

“Él andaba el casco aquí [señala el codo]. La cosa fue que ese día no andaba casco y pegó la cabeza y al pegar ahí, él se fue así resbalado y se arrancó todo esto [señala la parte del fémur izquierdo], aquí ésta pierna, se arrancó todo esto y la frente. Se quebró todo eso ahí lo tenía fracturado y tiene unos pines aquí adentro. Entonces se quedó inconsciente y al momento todo el mundo decía que él se había muerto, pero se lo llevaron de emergencias para el México en avioneta. Obviamente todo el mundo decía que él no llegaba, porque era demasiado, el golpe era demasiado”.

“Y es que fue una cuestión de cinco segundos, porque fue saliendo no más de la plaza. Dicen que les dijo a los compañeros que iba por mí, pero diay, nunca llegó (...).”

Los primeros días en el hospital...

“Allá estuvo en el México dos meses inconsciente totalmente. Decían que él no iba a vivir... Incluso me llamaron para que fuera a firmar; o sea a firmar para donar órganos y no sé qué, pero yo les dije que no. Cuando yo llegué, aquello yo no sabía qué era. Un solo algodón, una sola pelota de espada-drapo, de vendas, nada más como un poquillo abierto en la nariz. Entonces, vea, tal vez, les digo yo a las chiquillas, yo les cuento que tal vez fue la fe o tal vez... No sé, porque yo llegué y yo me fui, así como se lo estoy contando. Yo le pedí mucho, pero muchisisisimo valor a la Virgen y a todos. Que me diera valor para yo poder entrar y para yo no soltarme así, porque la gente de la familia eran unos gritos de espanto que pegaban... Yo entré, pero yo hablé con algo que no se sabía que qué era porque aquello estaba ahí muerto, digamos, como muerto. Y yo llegué, yo lo garré de la mano, así, de lo poquillo de mano que tenía destapado y hablé y hablé y hablé y hablé con él mucho pero mucho rato. Le dije que vea que tiene dos hijas, que por ellas tenía que vivir, que si él presentía algo, que me apretara la mano.

Entonces me hizo así [señala un leve movimiento con la punta de los dedos]. Entonces yo salí, a como entré salí y les dije `para qué lloran, ese hombre se va parar`. Él no se acuerda de nada, completamente de nada, porque él no supo nada, él volvió un poco a la normalidad como a los tres o cuatro años”.

El proceso de recuperación, desde la familia...

“Esas cosillas no me gusta recordarlas, por eso casi que no quería.... pero digamos, no es nada. Lo que pasa es que para mí fue demasiado duro, estar con la bebé; tenía que dejarlas para que me las cuidaran otras personas. Vale que una hermana de él me ayudó muchisisisimo, digamos que ella dio la vida por él. Porque él duró dos meses inconsciente en el Hospital México; para recuperarse un poquito duró un año... De cómo pararse un poquitico ¿verdad? Después para el resto, duró como siete años. Tiene doce años de accidentado”.

“Él duró años sin hablar, sin conocer nada, sin hablar nada. Más bien digamos que él quedó como un bebé recién nacido, que los colores había que enseñárselos, que había que enseñarle todo. Y sí, más que todo él no podía hablar porque tenía ese hueco ahí [laringe] para darle el alimento por sonda”.

Doña Arnólida relata que los primeros meses evitó a toda costa que sus hijas, aunque pequeñas, se dieran cuenta del accidente, hasta que las llevó al hospital.

“(...) ¿para qué las llevé? Me pesó mucho haberlas llevado, porque ella no quiso verlo, ella [la mayor] pegaba gritos y decía que este no era papi y era obvio, porque ese no era el papá que ella tenía. Ella guardaba recuerdos, cuando ella lo vió, él era una persona diferente. Muy diferente, él era otra persona... O sea, yo tengo otro esposo ahora, no tengo el mismo que tenía y yo a él se lo digo, pero él no entiende eso. Totalmente, totalmente otro. O sea, para mí eso es.... No tengo palabras para describirlo. Durísimo”.

“Mire, antes los tres andábamos en moto. Él, yo con así panza y ella [la mayor]. Y digamos que no, uno nunca reparó en la posibilidad de un accidente, porque uno es así. Porque al menos un día yo me fui con él hasta que ya no podía ni manejar de lo borracho que estaba (...) Pero no, no, yo nunca pensé, digamos, e incluso, ese día que pasó el accidente, vea que las cosas Dios las hace. Es más, yo no sé, tengo las manos heladitas (...)”.

La hija mayor recuerda y reflexiona sobre lo duro que ha sido para ella y su hermana menor, enfrentar las secuelas del accidente de su padre, a lo largo de los últimos 12 años.

“Recuerdos, recuerdos no, porque desde que pasó eso, yo no estuve con ellos. Porque él estaba en recuperación donde una tía, donde estuvo mucho tiempo. Mami lo que hacía era que ella trabajaba, siempre se iba desde muy temprano y llegaba en la noche, casi nunca la veía, porque yo pasaba donde gente que me cuidara. Yo no fui al kínder ni nada de eso, hasta que entré a la escuela. Yo entré y yo iba a la escuela yo solita y las tareas y todo lo que yo tenía que hacer lo hacía yo, porque la verdad mami nunca estuvo ahí ni él, porque a él nunca lo veía... Siempre me faltó uno y siempre he tenido que aprender a salir adelante sola. Mi mamá, cuando la volví a tener casi que estaba en cuarto, ya casi iba saliendo (...)”.

“(...) Ella llegaba y lo que hacía era irse para donde mis abuelos a ver a mi hermana... Yo nunca, yo ni le reprocho eso, porque yo se que ella trabajaba para sacarnos adelante a nosotros... Pero sí, de ahí fue que ya empecé a tenerla más, a tener la mamá que estuviera ahí cuando yo llegaba de la escuela y todo. Pero él si nunca estuvo y, aparte, no sé, yo con él nunca me he comunicado muy bien, más que todo es mi mamá y las personas que siempre estuvieron ahí cuidándome. Porque no me refiero a personas sino a ángeles que me cuidaron, que ahora yo siento como mi mamá, porque fueron los que me cuidaron y me ayudaron y más que todo me criaron, porque desde los cuatro años ellos están ahí cuidándome y velando por mí (...).”

Un accidente marca la vida de toda la familia...

“(...) vea usted, ese día ya nos vinimos como no estaba el muchacho que iba a llevar a la chiquita a bautizar, me dice él: `¿se va para la casa de su papá o se va conmigo para el partido? Y no, nada se me perdió en Huacas y nada tengo que ir a hacer con esa bebé recién nacida, no, no. Que me vaya a dejar a la casa y que se vaya solo... Y vea lo que es, él me fue y me dejó allá y la [mayor] no estaba sino ella se hubiera ido con él, lógicamente se hubiera ido con él... Tal vez no le hubiera pasado el accidente o le hubiera pasado a los dos y muy lógico que ella hubiera sido la primera en recibir el golpe, ni quiera el Señor, porque ahí sí que yo no hubiera aguantado. Porque como le digo, yo duré quince días, digamos que... no era yo, estaba totalmente desconectada de este mundo. Es más, eso me duele muchisisisimo, decirlo porque no puedo ni decirlo, pero yo a mis chiquitas las rechazaba, yo no las quería (...).”

*La dimensión psicosocial de los accidentes de tránsito:
análisis*

A través de esta y otras investigaciones se logra documentar los impactos en amplios sectores del entorno social a raíz de un accidente de tránsito, que afecta a todas las redes del tejido familiar y social de las personas y comunidades a las que pertenece una víctima. Además, el equipo conformado propone un análisis de las secuelas a nivel psicológico y emocional desde las víctimas sobrevivientes a un accidente de tránsito, así como de los dolientes que perdieron a algún pariente en un evento similar.

Los accidentes de tránsito son catalogados como el evento más violento y agresivo en que puede fallecer una persona dentro de nuestra sociedad debido a su imprevisibilidad e inmediatez.

Esta *imprevisibilidad* del accidente se ha generado a partir de la idea del "a mí no me va pasar", como parte de una negación social y psicológicamente construida para rechazar el riesgo cotidiano inherente a la relación de las personas con el sistema vial.

Su *inmediatez* genera un golpe psicológico y emocional muchas veces devastador en las personas y familias de la víctima, pues su ocurrencia nunca fue prevista y toma a las personas bajo una total indefensión ante la nueva realidad. La noticia del accidente de un familiar golpea y reestructura la construcción de mundo que tiene la familia sobre su propia existencia y metas de vida, enfrentándola en cuestión de segundos a la incertidumbre de un futuro incierto.

Estas dos condiciones son las que concentran el mayor número de variables de análisis de las consecuencias de un accidente de tránsito sobre las víctimas y sus entornos familiares. Se entiende por entorno familiar las redes sociales que se construyen a lo largo de la vida, tanto de relación sanguínea, como de identidad socio-cultural, incluyendo los diferentes círculos de socialización como la religión, trabajo, deportes, recreación, vecindad, educación, etc.

El resultado de la investigación ha demostrado que es más bien en las zonas rurales donde las personas víctimas de un accidente de tránsito logran una recuperación psicológica, emocional y social mucho más rápida, sólida y permanente. Se permite su re inserción dentro de los procesos cotidianos de manera más efectiva y productiva. En las zonas urbanas, la recuperación y reintegración de las víctimas es un proceso, al parecer, mucho más difícil e inconsistente.

Cabe señalar que no existen dos casos iguales, por lo que la generalización de la hipótesis, parte más bien del supuesto que los matices que diferencian a las personas, siempre estarán presentes en una investigación de corte cualitativo.

Estas conclusiones se desprenden de los siguientes factores socioculturales. En la mayoría de las zonas rurales, sean comunidades pequeñas o medianas, se mantiene un importante arraigo histórico hacia los orígenes de la comunidad. Es común que todas

las personas se conozcan y las familias estén emparentadas en mayor o menor grado; o, en su defecto, formen parte de sólidas cadenas de interacción social, con sus conflictos y virtudes, encuentros y desencuentros, pero enlazados por la continuidad histórica de las relaciones vecinales.

Normalmente las víctimas forman parte de estas cadenas y procesos sociales: fueron compañeros de escuela, siempre compartieron los mismos espacios de socialización y recreación (plaza, parque, iglesia, río, playa, poza, montaña, turnos, ferias, corridas, montas, etc.), enfrentaron conjuntamente situaciones de riesgo social (desastres naturales, confrontaciones políticas, crisis económicas, etc.) y, sobre todo, mantienen vínculos históricos intangibles que los hacen parte de una identidad local firme, arraigada y consolidada en la que “todos se conocen y saben de qué familia es”.

En todos los casos de zonas rurales, se ha documentado una ininterrumpida cadena de apoyo moral, emocional, social y hasta económica que absorbe gran parte de la incertidumbre generada por la *imprevisibilidad* e *inmediatez* del accidente.

Esta capacidad de organización permite, a las víctimas y sus familiares, la reinserción dentro de los patrones de “normalidad” social al sentir un apoyo constante y permanente, además del acompañamiento de todos los sectores sociales (familia, vecinos, amigos, colegas, compañeros, etc.).

La inicial desazón generada por el accidente suele ser superada al poco tiempo gracias a la capacidad de reinserción que siente la víctima y su familia a partir de la respuesta permanente de estas redes sociales de apoyo. En todos los casos analizados, la actitud positiva y capacidad de pensar y construir planes futuros se ve incentivada y permanece en el tiempo.

En las urbes y ciudades, estas redes de apoyo social y comunal son poco comunes y hasta inexistentes, siendo sustituidas por un individualismo marcado como valor social que define las relaciones interpersonales. En la ciudad es común que la familia esté a cierta distancia; que los vecinos sean agentes externos y desconocidos.

La capacidad de recuperación de una familia que pierde un ser querido en un accidente o la de una víctima con lesión permanente, parece ser directamente proporcional a la respuesta social que su entorno le pueda brindar, de forma permanente y auténtica, en los meses posteriores al trágico evento y las situaciones de crisis que se pudieran suceder a raíz del accidente.

Estos análisis deberán profundizarse y abordar aspectos específicos de las condiciones que motivan la activación de estas redes de apoyo y sus efectos en la estabilidad social, emocional y psicológica de las víctimas. De estos elementos depende la verdadera capacidad de una persona accidentada de reinsertarse en los procesos productivos y socioculturales, garantizando su futuro económico y el de sus familias.

Análisis psicológico

Con este análisis pretendemos aportar a la comprensión de lo que viven personas víctimas de accidentes de tránsito lesionadas y sus familias o las familias de personas que fallecieron; indagar en sus pensamientos y vivencias, a partir de los testimonios de quienes, en medio de sus dificultades, han salido adelante superando el dolor por la pérdida.

Los relatos recogen el dolor y la desesperación de las familias, un sufrimiento que no termina, con el que solo se "aprende a vivir". Hogares en los que todo "inicia" después del accidente. Inicia la "agonía"; el cambio de roles en los que mujeres amas de casa o sus hijos, aún en edad estudiantil, deben dejar sus estudios para dedicarse a trabajar y mantener el hogar.

Muchas de las secuelas de estos accidentes son la pérdida de alguna extremidad por amputación o la incapacidad física o intelectual para asumir su vida como antes. Para el ser humano la apariencia es el

primer medio en la socialización y es el factor que nos identifica como personas, por lo que es muy importante tener siempre la mejor apariencia física.

La imagen corporal puede verse seriamente dañada después de una amputación. Las consecuencias psicológicas dependerán fundamentalmente de aspectos de índole personal; la adaptación emocional se dará de acuerdo con la visión que la persona tenga sobre el problema (Gayoso s.f.). En el proceso de adaptación a la pérdida, la reacción psicológica será fundamental para la evolución funcional y el proceso rehabilitador.

La amputación no significa solamente la pérdida de una parte del cuerpo, sino también la pérdida de capacidad física con limitaciones funcionales, pérdida de comodidad por dolores físicos, pérdida de la autoestima. Es por esta razón, que la persona que sufre una amputación debe pasar -al igual que las personas que han perdido un ser amado- por un proceso de duelo que le ayude a comprender y superar su nueva condición.

Este duelo no debe ser afrontado solo por la persona que sufrió la amputación, sino también por su familia. Existen 3 formas básicas en que pueden ocurrir las amputaciones: de nacimiento o congénitas, accidentales o traumáticas y por enfermedades.

La amputación accidental o traumática, que es la relacionada con las situaciones vividas por las víctimas de accidentes, ocurre en un evento inesperado donde se sufre un doble trauma: el accidente y la amputación. Las consecuencias psicológicas pueden tener diferentes repercusiones dependiendo de las características de cada persona: su edad, sexo, desarrollo, actividad laboral o profesional, entre otros. Las afectaciones psicológicas son diferentes e incluso pueden ser mayores en una mujer que en un hombre, o la pérdida de una extremidad inferior será de mayor afectación para un deportista que para una persona que no practica deportes.

Este duelo no se limita solamente a la pérdida de la extremidad, sino también la pérdida de lo que se hace llamar "normalidad" que incluye la apariencia estética, la funcionalidad corporal, las oportunidades, la pérdida de la auto imagen.

Para que la persona amputada llegue a una aceptación total de su ser, como una nueva persona, debe seguir una serie de pasos del proceso de duelo, los cuales conducen a la aceptación de su nueva condición. Haremos referencia al punto de vista de Ocampo (2010), que define cinco fases para afrontar la pérdida: shock, negación, ira, depresión y aceptación.

Estas fases de duelo, llevado por la pérdida de una extremidad, se pueden identificar en todos los miembros de la investigación que sufrieron una amputación, algunos con procesos de duelo más resueltos que otros.

- 1. Shock inicial:** Es la etapa inmediata al hecho, en la cual la persona se siente aturdida, alejada de la realidad, con sensación de pesadez y torpeza en los movimientos. No existe una claridad de lo que le está ocurriendo. Este shock puede darse en el momento del accidente y/o después de la amputación.

Todos los participantes pasaron por la primera etapa. Es normal que la mente de la persona, cuando experimenta el accidente y aunque tenga conocimiento de lo que está ocurriendo, necesite procesar el hecho. Ya sea que estuvo consciente en todo momento después del accidente o que quedó inconsciente, días después recobra la consciencia y se da cuenta que se le ha amputado una parte de su cuerpo, es común que su impresión sea como el primer día. Muchos, al despertar de su operación y tener consciencia de que falta una parte de su cuerpo, lloran y sienten deseos de morir.

“Cuando yo venía fue cuando me pega el montacargas... pero fue tan rápido...no sé, fue algo muy extraño, un momento extraño para mí, así lo siento... O sea, yo lo vi y fue como si me hubiera hipnotizado, no tuve reacción”.

“Uno lo vio muerto ahí, porque yo lo vi (...) yo recuerdo que yo caminaba y yo no, no sentía que era yo”.

“Caí en el suelo consciente, yo veo la herida, el hueso afuera... Saco el teléfono de mi bolsa y no pude marcar, trataba y no podía. En el momento fue así como una confusión, yo tenía el teléfono y sabía lo que tenía que hacer con el teléfono pero no podía hacerlo”.

- 2. Negación:** No hay todavía una aceptación. Se da la negación para evitar el dolor emocional que experimentaría al darse cuenta que ya no volvería a ser el mismo. Es un mecanismo de defensa inconsciente, una protección emocional del primer impacto (Gayoso s.f.). El proceso de negación se puede presentar aún muchos años después de haber sufrido la amputación. Se produce cuando la persona no acepta su cuerpo amputado, porque no desea verse sin la prótesis y no permite que otras personas tampoco lo vean en esta condición, lo que denota que aún no acepta su nuevo cuerpo.

“Lloraba porque no aceptaba la prótesis, decía eso no es mío”.

“Yo, por decirte algo, yo en la mañana yo me la pongo y a mí me duele un ratito, hasta que ya yo hay ratos que estoy así y siento el roce. Yo el muñón todavía lo tengo golpeado y cuando camino a mí me duele, pero día y yo prefiero aguantarme ese dolor a no andarla (la prótesis)”

3. Ira: En esta etapa se buscan culpables, se siente rabia y aparecen los “hubiera”, “si yo hubiera” o “si no hubiera”. Se busca un culpable para dar una explicación de lo ocurrido tal como Dios, los médicos, los demás. En esta fase es usual que la persona evite o dificulte su curación por su irritabilidad y sus malas reacciones ante los cuidadores, también se dan los problemas a nivel familiar y de pareja, ya que el paciente se siente constantemente malhumorado.

“Esta ira empezó a salir después de la amputación, tengo que ver como lo saco, porque eso está ahí”

“Uno se vuelve más chichoso, más colérico”

“Se levanta de mal humor, yo le digo que yo no tengo nada que ver, trato de entenderlo”.

4. Depresión: Se busca estar solo, evitar el contacto con los demás; puede tener alteraciones del sueño, insomnio, pesadillas, tristeza, llanto, cambios bruscos en el estado de ánimo, desesperación de no poder hacer lo que antes hacía, desesperación e incluso ideas de muerte.

“Me voy a matar, voy a tomar fuerzas para hacerlo”.

“Pasa por la mente quitarse la vida. Las personas en esto no deben estar solas”.

5. Aceptación emocional y adaptación: La persona comienza a afrontar cognitivamente su nueva condición, se irá adaptando a su situación y se irá integrando paulatinamente a su medio social. La ira y la depresión desaparecen y está listo para hacer planes y tomar decisiones acerca de su vida.

El proceso de aceptación será diferente en cada persona, dependiendo de la personalidad de cada individuo, así como de las redes de apoyo y la atención profesional recibida.

“No cambio mi pierna por una buena, ya hice un rescate de 180 metros”

“Lo que vivo ahora quiero pasárselo a otros, esto me hizo más fuerte”

EL duelo familiar

No solamente la persona víctima del accidente debe pasar por un periodo de duelo, también lo debe pasar la familia. Se trata de adaptarse a su nueva realidad, ya sea el perder un ser amado o adecuarse para atender a un miembro que sufrió una amputación.

Para Walsh y McGodick (1991), la persona fallecida y los sobrevivientes forman un ciclo vital compartido en el que se plasma tanto el fin como la continuidad de la vida y describen un modelo de duelo de 4 fases.

- a. El reconocimiento compartido de la realidad de la muerte
- b. La experiencia compartida de la pérdida
- c. La reorganización del sistema familiar
- d. El interés por otras relaciones y metas, tanto individuales como compartidas.

- a. La primera fase se basa en el reconocimiento de todos los familiares de la muerte del ser querido o de la amputación.

“A veces está ahí sentado o acostado y yo le digo amor quítese el pie, de todos modos está acostado ¿Cuál es el problema?...si se duerme quítese el pie...pero no quiere”.

“La chiquita (hija) dice que ve al papá y que viene a cuidarla, yo le digo que no, que mi hijo ya está muerto”

- b. La segunda fase es la comprensión y apoyo mutuo familiar.

“Si usted decide amputarse estoy con usted, si decide no hacerlo también estoy con usted”

“Yo cuido a mi papá, le quito la prótesis y le echo crema en el pie”

C. La tercera fase es la reorganización de la familia que conlleva una nueva distribución de los roles, de manera que otras personas asuman las funciones que antes correspondían al fallecido o a la persona a quien se le practicó una amputación. En ocasiones, cuando es el proveedor principal de la familia quien ha sufrido el accidente, esta se debe reinventar para sobrevivir. Esto conlleva a que sus hijos o su esposa tomen nuevos roles, los roles de proveedores. Es decir, hijos que deben dejar sus estudios para dedicarse a trabajar, esposas que dejan sus hijos al cuidado de familiares o vecinos para salir ellas a buscar el sustento familiar.

“Me tocó salirme del colegio y empezar a sacar “jacha” por la familia, como dicen, y estar con él aquí... Después, me encontré un trabajo y comencé a trabajar los fines de semana ganando algo ahí”.

“Mami lo que hacía era que trabajaba; siempre se iba temprano y llegaba en la noche, casi nunca la veía porque yo pasaba donde gente que me cuidaba”

d. La cuarta etapa, es cuando la familia se interesa por otras relaciones y proyectos de vida.

“Me ayudó a seguir adelante, pensar en mi otra hija, pensar en mis nietos y pedirle a Dios que me ayudara...”

El síndrome del miembro fantasma

El síndrome del miembro fantasma, como es conocido, lo pueden sentir las personas que han vivido una amputación y se relaciona con la sensación de sentir su extremidad perdida. Estas sensaciones incluyen: dolor, placer, sensación de un artículo de ropa o joyería, sensación de que el miembro aún está unido y funcionando normalmente.

Los procesos involucrados en la sensación de un miembro fantasma son varios. Desde la actividad tanto sensitiva como motora, el movimiento voluntario, el movimiento imaginario, la propiocepción⁵, la imagen corporal, la experiencia consciente y la sensación táctil incluyendo la temperatura, presión, tacto fino y dolor. (Treviño et.al., 2012)

“(...)reciente es fatal; yo me acuerdo que yo estaba en una camilla del México y esos bombazos, me brincaba el pie porque el cerebro mandaba una orden hasta la yema del dedo, y no hay distingo para los dos lados. Y, esos bombazos! Y, estando ya aquí, yo sentía el pie. En una oportunidad me fui de bruces, yo sentía el pie. Yo lo sentí y lo fui a apoyar y “flaaa” ese vuelterío que daba (...)”.

5 La propiocepción es el sentido que informa al organismo de la posición de los músculos, es el que da la capacidad de sentir la posición relativa de partes corporales interconectadas.

La Resiliencia

En psicología se define como la capacidad de un individuo para enfrentar las situaciones estresantes y no manifestar alguna disfunción psicológica tal como una enfermedad mental o un tono emocional persistente negativo. O sea, es la capacidad personal para evitar la psicopatología, a pesar de lo difícil de las circunstancias (Vargas Mendoza J.E. y Villavicencia J.M., 2011).

Después del accidente, varios de los entrevistados decidieron estudiar, casarse, tener hijos, etc. porque existe una valoración más fuerte por la vida.

“Nos casamos seis meses después del accidente”.

“Entré a estudiar a la universidad”.

“Voy a terminar mi bachillerato y luego la universidad, quiero ser profesora”.

“Usted ve que desde que empezamos la entrevista, con todo y he recibido más bendiciones... porque esto son cosas permanentes. Ya con esto muere uno, pero el espíritu de uno no se puede morir, Dios guarde, jamás me doy por vencido”

La vida después de la amputación

En la amputación traumática, la persona debe redefinirse a sí misma, pararse frente al mundo y establecer nuevas relaciones, tanto físicas como emocionales. Desarrolla sentimientos de dependencia y pérdida de control, siente miedo e ira debido al sentimiento de pérdida del yo.

Algunos de los entrevistados reinventaron sus vidas por medio de trabajos diferentes adecuados a su nueva realidad; otros, aún tratan de encontrar una adaptación y, dependiendo de sus actitudes, se han vuelto personas muy dependientes de sus familiares.

“Lo enviaron a reinserción laboral y él siente que no está preparado, no quiere pasar encerrado en cuatro paredes”

“El accidente nos afectó en muchos sentidos, pero sobre todo en la laboral. Fue difícil, mi esposo quedó desempleado inmediatamente después del accidente; el patrón lo que hizo fue despedirlo, le dijo `usted no me sirve así, hasta luego`, ni liquidación, ni nada”.

Lucha por la supervivencia

Esta es una característica que definió a cada uno de los entrevistados. Para Bartels, (1988), las personas lesionadas por un accidente se ven enfrentadas por la incertidumbre entre la vida y la muerte. A pesar de lo difícil que es para la mayoría adaptarse a su nueva realidad, el 100 por ciento de las personas entrevistadas, que sufrieron lesiones permanentes, daban gracias a Dios porque estaban con vida.

A pesar de lo importante que es el cuerpo humano como representación de la individualidad de cada persona y aún cuando ningún ser humano está dispuesto a amputar adrede alguna parte de su cuerpo, es notorio que ante un evento de supervivencia, prefieren perder algún miembro enfermo que perder la vida.

“Doctor, hagamos un trato, apéela, córtela, córtela, que yo prefiero salir sin una pierna, que en un ataúd de aquí pa`fuera...córtemela”.

“Le doy infinitas gracias a Dios que estoy vivo”

La experiencia cercana a la muerte potencia el valor de la vida. Se aprecia la vida con más seriedad porque experimentaron la debilidad, la fragilidad del cuerpo humano y como se puede perder la vida en segundos.

“Me siento una persona especial. La misión de cortarme este pie es para seguir ayudando gente (personas amputadas)”.

Duelo por muertes inesperadas

Para Gómez (2007), en la ocurrencia de muertes inesperadas, los duelos son más difíciles de elaborar que en otros casos en los que hay algún aviso previo de la inminencia de la muerte. Además del dolor de la pérdida, se une la traumática noticia de saber que un ser amado, quien creemos se encuentra bien, de un momento a otro ya no está.

En este tipo de muerte es normal que queden “asuntos inconclusos”, palabras y sentimientos que no dio tiempo de manifestar y a la familia la embarga un sentimiento de impotencia. El duelo se asocia con manifestaciones depresivas más intensas y duraderas que en las muertes esperadas.

“Pero digo yo `mejor hubiera estado en mi casa, hubiera disfrutado a mi papá estos años en que no estuve con él; eso se me dio mucho a mí”.

La necesidad de una despedida siempre estará presente, los remordimientos por el tiempo perdido, por los sentimientos que no se expresaron, por el beso que no se dio a tiempo. Y el recuerdo del fatal accidente siempre vendrá a la mente ante cualquier estímulo.

“(...) vieras que a mí no me gusta ver noticias, porque yo cada vez que veo noticias y veo esos accidentes a mí me agarra una cosa tan fea, que yo a veces no puedo dormir, porque es algo terrible que uno recuerda todo, al ver accidentes a cada rato”.

La muerte de un hijo

Para los padres, abordar la muerte de un hijo es la experiencia más traumática de la vida (Fauré, 2004). El valor de ser padre y madre está dado por la vida de los hijos, no importa que edades tengan o el número de hijos, cada uno de ellos le da sentido al ser padres y es un ser único e irremplazable.

Para las madres el lazo es más inmediato y demostrable, más intenso al comienzo de la vida, más emocional y físicamente íntimo. El lazo materno incluye las necesidades actuales e inmediatas del bebé, mientras que el lazo paterno se refiere, con mayor frecuencia, al futuro, sueños y expectativas para el hijo. (National SIDS Resource Center, sf).

La protección que los padres dan a sus hijos es una tarea que sobrepasa las edades o los estados civiles, los hijos siempre serán sus hijos a pesar de la edad. Según el curso natural de la vida, los hijos deben morir después de los padres, así, los padres habrán cumplido su rol. Pero, cuando un hijo muere antes que sus progenitores, este dolor es desgarrador; como la pérdida de una parte de sí; su rol de protectores queda interrumpido y les embarga una sensación de impotencia.

“Los hijos tienen que enterrar a los papás, yo espero no tener que enterrar a ninguno de los otros tres que me quedan”.

El dolor por los hijos fallecidos los mantiene unidos a estos. “La pena por los que han muerto es la única pena de la cual nos negamos a deshacernos. Cualquier otra herida, tratamos de sanarla; cualquier otra aflicción, tratamos de olvidarla; pero consideramos un deber mantener abierta ésta herida; esta aflicción que atesoramos y que rumiamos en soledad.” (Moffat, 1992)

“A pesar de los años el dolor está intacto”.

“Diario se acuerda uno... Hasta llora uno donde ve la foto y todo, eso no lo acepta uno nunca... No hay muerte más dura que la de un hijo, ni la del padre, ni la madre, ninguna y así de pronto...”

“Aquí empezó todo este calvario, toda esta agonía que hemos vivido hasta ahora [interrumpe la emoción]”.

Análisis sociocultural

Hemos registrado las repercusiones que el fallecimiento de un hijo en un accidente de tránsito tiene en el padre, la madre o en sus hermanos y hermanas; las secuelas impredecibles e incalculables sobre la estabilidad psicológica, social y económica de la esposa e hijos de una víctima.

Según los datos estadísticos, ocho de cada diez víctimas son hombres, muchas veces jefe de hogar, por lo que son las mujeres, sus esposas o sus parejas, quienes les sobreviven. En una sociedad patriarcal, como la costarricense, la mayoría de la población mantiene una estructura familiar en la que el hombre es el sustento económico de la familia; sobre todo cuando éste sale de la casa, con fines laborales o de otra índole, aumentando su exposición al riesgo de un accidente.

En estos casos, la pérdida de la fuente principal de sustento económico de un hogar, sea por fallecimiento o lesión permanente, enfrenta al núcleo familiar a una problemática mucho mayor. Las mujeres sufren una sobrecarga de actividades, no solo con el cuidado

de los hijos y trabajo del hogar, sino también con el cuidado de una persona lesionada; así como la provisión del sustento económico que puede incluir la salida del hogar y dejarlo a cargo de terceros, para vincularse -obligatoriamente- al mercado laboral. Las implicaciones y peso de estas realidades en la vida de las familias y de las mujeres en particular, es un análisis que se deberá desarrollar más en profundidad, dejando si acaso las bases para estudios que permitan dimensionar, desde un análisis de género, de familia y/o patriarcal, las consecuencias de un accidente de tránsito.

A su vez, la presente investigación ha sido esclarecedora para entender las limitaciones sociales y estructurales que como sociedad tenemos en aportar opciones reales de reinserción laboral para personas con lesiones permanentes.

Si bien existe la Ley 7 600 que obliga al estado y a la sociedad civil a facilitar con obras, acciones y políticas públicas la movilidad e integración de personas con discapacidad, la realidad queda reflejada en los relatos

e historias de los informantes en este estudio. A partir de su condición de personas que han vivido una amputación, deben reconocer las imposibilidades diarias que -en muchos casos- implica la simple movilización sea para estudiar, trabajar o acceder a cualquier bien o servicio.

La principal preocupación y limitación que enfrentan las personas que viven con una amputación, sobre todo hombres en edad productiva entre edades que van de 20 a 40 años, ha sido la de poder reinsertarse en los procesos laborales. Tanto en zonas urbanas como rurales quedó clara la inexistencia de una política pública eficiente que facilite su vinculación en procesos productivos, en los que se aproveche sus potenciales sin repercutir o perjudicar su estado de salud.

En todos los casos el reclamo ha sido el mismo: deseos por trabajar. Además de la necesidad de trabajar se enfrentan a las constantes barreras que su nueva condición les impone; no existe un programa o una institución que facilite estos procesos, ni mucho menos

estímulos hacia empresas o sector patronal, en general, que predisponga un interés genuino por aprovechar el amplio potencial de estas personas.

Aquí logramos documentar que lo que realmente pesa en las víctimas no es solo la ausencia “*per se*” de una extremidad, sino el rechazo que sufren de parte del sistema al no ser vistas más como personas productivas y capaces de aportar mucho a la sociedad. Ese aislamiento tácito es lo que provoca la mayoría de las crisis en las víctimas y sus entornos, además de políticas confusas entre instituciones rectoras en el tema tales como la Caja Costarricense de Seguro Social, CCSS, el Instituto Nacional de Seguros, INS o el Ministerio de Trabajo. Esto los enfrentan a una constante revictimización⁶.

6 Revictimización: es la doble exposición que sufre la víctima de un evento a los traumas ocasionados por dicha situación, aumentando los efectos y dificultando su recuperación.

En muchos de los casos hay resentimiento hacia la impunidad que alimenta el sistema jurídico nacional en la atención de los accidentes de tránsito en las que hay víctimas. Entre otras, el sistema dura años en resolver los casos en los estrados judiciales, que en su mayoría absuelven al victimario. Es someter a un tenso, doloroso y traumático proceso de revictimización a las personas y familias que sienten un doble agravio por la lesión o pérdida de la persona frente a la tardía respuesta de la justicia o incluso su incompetencia en la resolución de los casos. Esta realidad, expresada por los informantes, se capitaliza en marcados sentimientos de frustración, enojo, desánimo y rechazo del sistema y sus instituciones.

Por otra parte, se identificó un enorme vacío en la información que se está suministrado a la población en cuanto a la seguridad vial, sus derechos y obligaciones, desde el uso de dispositivos de seguridad, hasta lo relacionado con seguros, pasando por los procesos judiciales y la atención médica de una víctima. Solo unos cuantos de los informantes indicaron haber tenido la suficiente información para lograr un buen trámite del seguro, atención médica o atención en los estrados judiciales.

No hubo evidencia de que las familias de una víctima recibieran algún tipo de acompañamiento psicológico o social para que pudieran enfrentar la nueva realidad, sea por pérdida de la persona o su nueva condición de discapacidad física. Ni siquiera se pudo identificar algún programa de orientación en sanidad para las familias que deban cuidar a un paciente que

sufrió amputación durante su recuperación. En todos los casos, las familias expresaron que su aprendizaje ha sido en solitario, sin el acompañamiento u orientación especializada que les ayudara a enfrentar de forma correcta los requerimientos de una persona que recién haya vivido la amputación.

En todos los casos, los gobiernos locales, las municipalidades, han demostrado un desconocimiento casi absoluto de la realidad de su población con discapacidad. Tampoco se evidencia la existencia de programas locales de apoyo y reinserción a los procesos productivos, una vez recuperados, aunque se pudieran tener opciones locales y regionales para el desarrollo de programas municipales para este sector de la población.

Asimismo, en el marco del estudio, se demuestra un error sistémico e histórico en el cumplimiento de la función rectora en materia de prevención de accidentes de tránsito, por parte del Consejo de Seguridad Vial, COSEVI, en el último decenio. La totalidad de informantes, percibió la seguridad vial como un sistema para implementar multas económicas y/o sanciones legales y administrativas y no como una necesidad para salvar vidas o salvaguardar la integridad física y salud de las personas.

Desde el COSEVI hemos instaurado la falsa noción que la seguridad vial depende del miedo a la multa y al policía de tránsito y no del accionar individual de las personas, como un acto consciente para la prevención de un sufrimiento individual y familiar superior.

El futuro de la seguridad vial en Costa Rica

En el año 2011, la Organización Mundial de la Salud (OMS) estableció el inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 como política mundial que incluye a todos los países miembros de la OMS, cuyos objetivos radican en detener el constante aumento en los fallecimientos por accidentes de tránsito en el mundo, para luego iniciar acciones que colaboren en su disminución, sobre todo en los países en vías de desarrollo, hasta en un 50% en el 2020, respecto al 2011.

Costa Rica se comprometió con el cumplimiento de estos compromisos. No obstante, al llegar a la mitad del decenio, nuestro país está muy lejos de alcanzar dicha meta.

Sin duda, una de las principales causas es la carencia de un sistema integrado de atención y promoción de la seguridad vial como asunto de salud pública. Es necesario que todas las instituciones del Estado, sociedad civil, grupos organizados y sector privado formen parte de una red formal y articulada que impulse la educación en seguridad vial como programa permanente orientado hacia toda la ciudadanía y en particular, hacia las nuevas generaciones.

Ese programa educativo integral debe buscar la consolidación de la seguridad vial como valor ciudadano, como un principio cultural dentro de la movilidad segura de toda la ciudadanía.

Se deben hacer grandes esfuerzos por romper con los patrones de valoración actuales en los que la seguridad vial, el uso de dispositivos de seguridad⁷ y la movilidad segura⁸ se asocian únicamente con la promulgación de leyes o el control policial en carreteras. En el imaginario de la sociedad se ha perdido el fin último de la seguridad vial que es la preservación de la vida y la prevención de lesiones, ante la eventualidad de un accidente de tránsito.

Como principio básico en la elaboración de políticas públicas para la prevención de accidentes de tránsito, Costa Rica debe promover la investigación en seguridad vial, fundamentada en análisis técnicos y holísticos de los factores de riesgo que propician la ocurrencia de un evento trágico en carretera.

Parte de esas políticas públicas debe garantizar la extensión de la cobertura de seguros obligatorios por accidentes de tránsito orientada no solo a mejorar la atención médica de las víctimas en el momento de la emergencia, sino a proporcionar atención durante todo el proceso de recuperación y rehabilitación. No obstante, estas políticas no deben recargar la estructura de la seguridad social del país, que actualmente soporta el peso financiero en la atención de las víctimas

7 Los principales son tres: cinturón de seguridad; sillas retenedoras para niños y casco para motociclistas.

8 La capacidad de todo usuario, peatón, ciclista o en vehículo, de trasladarse en condiciones de infraestructura adecuada y segura según sus necesidades.

por accidentes de tránsito, sin ningún respaldo económico. La promoción de los seguros de vehículos debe ser parte fundamental de esas nuevas políticas públicas en el corto y mediano plazo.

Reto paralelo es fomentar la comprensión y el análisis de toda la secuencia de un accidente de tránsito; desde los momentos anteriores al evento, la atención de la emergencia y, por último, la consecuencia de ese evento tanto para la víctima como para su entorno familiar y social inmediato.

Como país y como sociedad, no podemos invisibilizar los cientos de personas con amputaciones y otras incapacidades físicas producto de los accidentes de tránsito que suceden cada año, para quienes no se cuenta con programas o estrategias de reinserción laboral, social o educativa.

Los gobiernos locales deben ejercer papeles mucho más activos y protagónicos en la gestión comunal de la seguridad vial, con estrategias conjuntas que promuevan la prevención de los factores de riesgo entre su población.

En Costa Rica, la movilidad vial se ha modificado. La cantidad de vehículos automotores seguirá en aumento y otros medios, como las motocicletas, se han consolidado como opción de transporte para gran cantidad de población en todo el país; entre tanto, la bicicleta y otros medios alternativos de movilidad se abren espacio entre la población.

La población se concentra cada vez más en las ciudades y centros urbanos del Valle Central y las cabeceras de provincia; aumenta el flujo de peatones y las exigencias para el transporte público, para que sea de calidad, eficaz y eficiente.

Los nuevos procesos económicos del país han establecido la tenencia de vehículos particulares como valor cultural del individuo, lo que implica un aumento constante de la flota vehicular. Cada año, un promedio de 80 mil nuevos vehículos particulares ingresan a las vías nacionales; cada diez años, la flota de motociclistas se duplica.

A nivel internacional se ha demostrado que la construcción de nuevas carreteras no es alternativa para mejorar la movilidad. Por el contrario, tiende a aumentar la exposición a los factores de riesgo en accidentes de tránsito debido al exceso de velocidad, maniobras peligrosas, imprudencia de los usuarios, entre otros.

La visión futura de una nueva cultura de la seguridad vial entre la población costarricense implica garantizar un proceso de formación de conductores según los máximos estándares de calidad. Esta formación debe asegurar las competencias, habilidades y actitudes de cada nuevo usuario de las vías, sobre los valores de la tolerancia y el respeto a la vida.

Debemos incentivar el ideal en la ciudadanía que la seguridad vial es la capacidad individual de preservar la vida: la vida propia, la de los seres queridos y del prójimo en general.

Por último, debemos superar la visión del accidente de tránsito como el momento propio del evento. Sobre todo, la comprensión de las secuelas y consecuencias a corto, mediano y largo plazo en las que para la víctima, su entorno familiar y la sociedad costarricense en general, se transcribe en costos económicos, costos sociales y, sobre todo, costos humanos que limitan el desarrollo del país.

Agradecimientos

Para realizar este estudio, se contó con la apertura, comprensión y valor de colaboración ciudadana por parte de cada una de las personas que optaron por contar su experiencia, la de sus familias y seres queridos.

Para cada uno de ellos, les somos muy agradecidos, en nombre de la seguridad vial, como ese valor superior a través del cual queremos fomentar la preservación de la vida, la concientización de la ciudadanía, sobre la responsabilidad individual en la prevención de un accidente.

Cada una de las personas que nos abrieron las puertas de sus casas y de sus historias, representan un ejemplo de lucha, superación, fuerza y vida, que esperamos agradecer transmitiendo sus experiencias a muchas otras personas, a la ciudadanía en general, y ojala, sea parte de un esfuerzo que permita concientizar a jóvenes y adultos, hombres y mujeres, en que la seguridad vial es un principio de vida que afecta a todos los que están en nuestro alrededor; que la seguridad vial salva vidas y previene sufrimientos que solo los sobrevivientes saben lo que significa.

Es deber reconocer el enorme aporte del Consejo de Seguridad Vial a través de la Dirección de Proyectos, su director Roy Rojas Vargas y la jefe del Área de Investigación y Estadísticas, Teresita Guzmán Duarte, quienes creen en la seguridad vial como un sistema integral que salva vidas, cuyo esfuerzo empieza en la investigación como soporte de la gestión de políticas públicas en la prevención de accidentes de tránsito y sus secuelas. A los y las compañeras de la Dirección de Proyectos que nos apoyaron en diferentes momentos de la investigación.

Por último, debemos reconocer el aporte de aquellas personas que de manera desinteresada nos apoyaron con su tiempo y dedicación en la identificación de informantes o que con su lectura de los borradores enriquecieron el presente estudio, en especial a Adelaida García Ríos, Argerie Jiménez Mora, a la Licda. Marcela Peirano, psicóloga del INS y a la Licda. Elsa Zamora del departamento de Trabajo Social del INS.

Referencias bibliográficas

- Abarca, A.; Alpízar, F.; Sibaja, G. y Rojas, C. (2013) Técnicas cualitativas de investigación. Editorial UCR, 1° Ed, San José, Costa Rica.
- Becoña, E. (2006). Resiliencia: Definición, características y utilidad del concepto. *Revista de Psicopatología y Psicología Clínica*. Vol.11, N°3, pp. 125-146. Asociación Española de Psicología Clínica y Psicopatología.
- Berríos Rivera, R.(2000) La modalidad de la historia de vida en la metodología cualitativa. *Revista Paidea Puertorriqueña*, 2(1), 1-17.
- Chárriez Cordero, M. (2012) Historias de vida: Una metodología de investigación cualitativa. En *Revista Griot*, Volumen 5, Número. 1, Diciembre.
- Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (2008) Rostros. Secretaría de Salud, Primera Edición, México.
- García H, Alfonso (2012). La pérdida y el duelo. Una experiencia compartida. Editor Bubok Publishing S.L. España.
- Gayoso, M. (s/a). Consecuencias psicológicas de las amputaciones. Fundación MAPFRE. Madrid, España.
- Glizer, Isaac Miguel (1993). Prevención de accidentes y lesiones. *Serie Paltex. Organización Panamericana de la Salud*.
- Gómez, M. (2007). La pérdida de un ser querido: El duelo y el luto. Arán Ediciones. Madrid, España. (Versión electrónica). Recuperado de: [https://books.google.co.cr/books?id=i4nL-0FLPUZoC&printsec=frontcover&dq=\)+La+p%C3%A9rdida+de+un+ser+querido:+El+duelo+y+el+luto&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=\).%20La%20p%C3%A9rdida%20de%20un%20ser%20querido%3A%20El%20duelo%20y%20el%20luto&f=false](https://books.google.co.cr/books?id=i4nL-0FLPUZoC&printsec=frontcover&dq=)+La+p%C3%A9rdida+de+un+ser+querido:+El+duelo+y+el+luto&hl=es&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=).%20La%20p%C3%A9rdida%20de%20un%20ser%20querido%3A%20El%20duelo%20y%20el%20luto&f=false)
- Hernández Moreno, K.S.
 - (2009). El método historia de vida: alcances y potencialidades. Recuperado en: <http://www.gestiopolis.com/economia/metodo-de-investigacion-cualitativa.htm>.
 - (2011). La Historia de Vida, método cualitativo.(html) En *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, Recuperado de: <http://www.eumed.net/rev/cccs/11/kshm.htm>.
- Kavale, S. (1996) Interviews: An introduction to qualitative research interviewing. London: Sage Publication.
- Kolb B. y Whishaw I. (2006) Neuropsicología humana. Traducción por Silvia Cwi et al,5° edición, Buenos Aires: Médica Panamericana.
- Fauré, C. (2004). *Vivir el duelo*. España: Editorial Kairós (Versión electrónica). Recuperado de: http://books.google.com.gt/books?id=PjE5aGKpAlAC&printsec=frontcover&dq=duelo&hl=es&sa=X&ei=E8wjUarOG8nf0QH5rYHID-g&redir_esc=y#v=onepage&q=duelo&f=false

- Meneses Jiménez, M.T. y Cano Arana, A. (2008) Técnicas conversacionales para la recogida de datos en investigación cualitativa: La historia de vida. En *Revista Nure Investigación*, nº 37, Noviembre – Diciembre. Recuperado de http://www.nureinvestigacion.es/FICHEROS_ADMINISTRADOR/F_METODOLOGICA/formet_hisvid1291020081246.pdf.
- National SIDS Resource Center (NSRC) (sf). La muerte de un hijo. El dolor de los padres: Un proceso de por vida. Vienna.
- Ocampo, M.L, Henao, L.M y Vásquez, L. (2010). *Amputación de miembro inferior: Cambios funcionales, inmovilización y actividad física*. Facultad de Rehabilitación Desarrollo Humano. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario
- Ocaña, A. (2011) La entrevista biográfica: análisis de esta herramienta como generadora de información en la reconstrucción de historias de vida. *II Jornadas de Historias de vida en Educación*.
- Organización Mundial de la Salud (2007) Faces behind the figures: Voices of road traffic crash victims and their families. WHO Press, Francia.
- Organización Mundial de la Salud (2007) Youth and road safety. Toroyan T., Peden M. (eds), WHO Press, Geneva.
- Organización Mundial de la Salud (2013) Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. WHO Press, Luxembourg.
- Organización Panamericana de la Salud (1993) Prevención de accidentes y lesiones: Conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo. Serie PALTEX para Ejecutores de Programas de Salud N° 29. Dr. Isaac Miguel Glizer, editor. Washington DC.
- Pérez-Rincón y otros (2007). *Revista Salud Mental*. Vol. 30, N°6. México.
- Quintana Peña, A. (2006) Metodología de Investigación Científica Cualitativa. Quintana, A. y Montgomery, W. (Eds.). *Revista Psicología: Tópicos de actualidad*. Lima: UNMSM.
- Retana J.A (2007). *La discapacidad por amputación traumática y la educación emocional*. Tesis para optar al grado de licenciatura en Trabajo Social. Escuela de Trabajo Social. San José, Costa Rica. Universidad de Costa Rica.
- Ruíz Olabuénaga, J. I. (2012). Historias de vida. En *Metodología de la Investigación Cualitativa*. Bilbao: Universidad de Deusto. pp. 267-313.
- Taylor, S. J. y Bogdan, R. (1998) Introduction to qualitative research methods: A guide and resource (3ª ed.). New York: John Wiley & Sons.
- Treviño, M., Salazar, S., Escamilla, C., Daniel, S., Martínez, H. y Rivera G. (2012). Síndrome del miembro fantasma, dolor real. *Revista Médica MD*, 4(1), pp32-36
- Vargas-Mendoza, J.E. y Villavicencio Espinoza, J.M. (2011), Niveles de Resiliencia en paciente recientemente amputados: Consejos para fortalecerla. *Centro Regional de Investigación en Psicología*, Vol. 5, Número 1, pp.13-20. México.

