
Mortalidad por accidentes de tránsito como factor determinante en la estructura poblacional

Mortality traffic accidents as a factor in the population structure

Mortalidade acidentes de trânsito como um fator na estrutura da população



Marcia Cristina Chavarriaga Ríos¹

¹ Administradora de Servicios de Salud, Magíster en Salud Pública, Estudiante de Doctorado en Epidemiología y Bioestadística, Universidad CES.
e-mail: machavarriagar@uces.edu.co

Recibido: Marzo 15 de 2012 Revisado: Marzo 28 de 2012 Aceptado: Mayo 05 de 2012

Resumen

El hombre posee un gran ingenio para crear; pero a veces pierde la capacidad de controlar sus inventos. El transporte le ha permitido al hombre aprovechar mejor su tiempo de vida y le ha entregado libertad de movimiento; pero el factor fundamental del funcionamiento de esta útil herramienta es el mismo hombre y es responsable por ella desde su construcción y por todas las consecuencias que se deriven de su uso.

Palabras Clave: *Accidentes de Tránsito, Mortalidad, Características de la Población*

Abstract

The man has a great talent to create, but sometimes lose the ability to control their inventions. Transportation has allowed the man fully enjoy your life and has given freedom of movement, but the key factor of how this useful tool is the same man is responsible for it since it was built and all the consequences that arising from its use.

Key Words: *Accidents Traffic, Mortality, Population Characteristics*

Resumo

O homem tem um grande talento para criar, mas às vezes perdem a capacidade de controlar as suas invenções. Transporte permitiu o homem desfrutar plenamente da sua vida e deu a liberdade de movimento, mas o fator chave de como esta ferramenta útil é o mesmo homem é responsável por ele desde que ele foi construído e todas as conseqüências que decorrentes de seu uso.

Palavras Chave: *Acidentes de Tránsito, Mortalidade, Características da População*

Introducción

Según la organización mundial de la salud (OMS), cada año mueren 1,2 millones de personas en el mundo por esta causa, aproximadamente 3000 por día y según pronósticos de la misma (OMS), las cifras para el año 2020 se incrementarán a un poco más del doble de esta cifra (1).

Muchas son las causas que originan accidentes fatales, el no utilizar el "cinturón de seguridad" o silla; provocó en Costa Rica por ejemplo el año pasado la muerte a 100 menores, y el daño irreversible por la discapacidad generada para otros 50 infantes.

La irresponsabilidad vial y el "desconocimiento de las leyes de tránsito", de conductores y peatones en las calles de Lima (Perú), causó la muerte el pasado año de 650 personas y el saldo de 325 heridos; en este caso la negligencia de los peatones influyó en un 27% en la producción de estos accidentes. En México multaron a 11155 conductores en el año 2008, por "hablar por teléfono" mientras conducían. Argentina posee uno de los más altos índices de muerte por accidentes de tránsito de su región, con 22 muertes diarias por esta causa, "el consumo de alcohol" provocó en un solo fin de semana en la ciudad de Mar del Plata, la retención de 220 automóviles y la sanción a 69 conductores (1).

La mayor parte de las muertes por accidentes de tránsito, se encuentra en países de bajos ingresos, en países desarrollados estos índices han ido descendiendo paulatinamente, al contrario de otras regiones del planeta con menos beneficio económico (1).

Los sistemas de transporte terrestre han pasado a ser un aspecto decisivo de la modernidad. Con la aceleración de las comunicaciones y del transporte de personas y mercancías, se han revolucionado las relaciones económicas y sociales contemporáneas.

Sin embargo, la adopción de nuevas tecnologías tiene sus costos: la contaminación ambiental, el

estrés urbano y el deterioro de la calidad del aire están directamente relacionados con los sistemas modernos de transporte terrestre. Sobre todo, este tipo de transporte se asocia cada vez más al aumento de los accidentes de tránsito y de la mortalidad prematura, así como a discapacidad física y psicológica. Las pérdidas no se limitan a la reducción de la productividad de los trabajadores ni a los traumatismos que afectan a las vidas privadas de las víctimas. El aumento de los costos para los servicios de salud y de la carga para las finanzas públicas también es importante así como la afectación a la estructura poblacional con todas las consecuencias que esto acarrea desde la economía y el componente social.

Mortalidad por accidentes de tránsito y la salud pública

Los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema creciente de salud pública que afecta de forma desproporcionada a los grupos vulnerables de usuarios de la vía pública, en particular a los pobres. Más de la mitad de las personas fallecidas por causa de choques en la vía pública son adultos jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 44 años, y muchas de ellas eran el sostén de sus familias (2).

Cada día mueren en el mundo más de 3000 personas por lesiones resultantes de accidentes de tránsito. En los países de ingresos bajos y medianos se concentra aproximadamente un 85% de esas muertes y el 90% de la cifra anual de años de vida ajustado en función de la discapacidad (AVAD) perdidos por causa de esas lesiones.

Las proyecciones muestran que, entre 2000 y 2020, las muertes resultantes del tránsito descenderán en torno al 30% en los países de ingresos altos, pero aumentarán considerablemente en los de ingresos bajos y medianos. De no emprenderse las acciones pertinentes, se prevé que, en 2020, las lesiones causadas por este evento sean el tercer responsable de la carga mundial de morbilidad y lesiones (1).

Según se expresa en el informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito; los choques y los traumatismos en la vía pública son prevenibles. En los países de ingresos altos, mediante una serie de intervenciones de reconocida eficacia se ha contribuido a reducir significativamente la incidencia y las repercusiones de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito. Entre esas intervenciones cabe citar la aplicación de legislación para controlar la velocidad y el consumo de alcohol, el uso obligatorio de cinturones de seguridad y cascos, y un diseño y un uso más seguros de la vía pública. La reducción de los traumatismos causados por el tránsito puede contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, es decir a reducir a la mitad la pobreza extrema y de modo significativo la mortalidad infantil (1).

La prevención de los traumatismos causados por el tránsito debe formar parte integral de una amplia variedad de actividades, entre ellas el desarrollo y la gestión de la infraestructura vial, la producción de vehículos más seguros, la aplicación de la ley (3), la planificación de la movilidad, la prestación de servicios sanitarios y hospitalarios y servicios de protección infantil, y la planificación urbana y ambiental. La colaboración del sector sanitario en este proceso es importante. Sus funciones consisten en fortalecer la base científica, dispensar servicios adecuados de atención previa a la hospitalización, de asistencia hospitalaria y de rehabilitación, desplegar actividades de promoción y contribuir a la aplicación y la evaluación de las intervenciones.

Los costos sociales y económicos de los traumatismos por accidente de tránsito

Todas las personas que mueren como consecuencia de un accidente de tránsito, tienen una red de personas allegadas, como familiares y amigos, que resultan profundamente afectadas. En el mundo, millones de personas se enfrentan a la muerte o la discapacidad de familiares debido a lesiones causadas por el tránsito. Sería imposible asignar un valor cuantitativo a cada

caso de sacrificio y su-frimiento humano, sumarlos todos y obtener una cifra que refleje el costo social mundial de los choques y las lesiones causadas por el tránsito.

Los traumatismos causados por los accidentes de tránsito representan, para los países de ingresos bajos y medianos, un costo del 1% al 2% de su producto interno bruto, porcentaje superior al volumen total de la ayuda para el desarrollo recibida por esos países (1).

En los países en desarrollo, la urbanización rápida y desordenada empeora la situación. Dada la falta de infraestructura adecuada en nuestras ciudades y la falta de un marco jurídico regulador, el aumento exponencial del número de accidentes de tránsito es aún más preocupante.

Por otra parte, el daño económico producido a nivel mundial por estos eventos no es nada despreciable, si se evitaran los accidentes, estos recursos pudieran emplearse en otras esferas de la salud pública, que lo necesitan.

Se estima que el costo económico de los choques y las lesiones causadas por los accidentes de tránsito asciende al 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y al 2% en los de ingresos altos. El costo mundial se estima en US\$ 518 000 millones anuales, de los cuales US\$ 65 000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medianos; este monto es mayor del que reciben en ayuda al desarrollo (1).

Las lesiones causadas por los accidentes de tránsito representan una pesada carga no sólo para la economía mundial y de los países, sino también para la de los hogares. La pérdida de quienes ganaban el sustento y el costo añadido de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones sumen a muchas familias en la pobreza.

Informes como el realizado por el banco mundial sobre traumatismos de accidentes de tránsito;

evidencian como se invierte muy poco dinero en prevenir los choques y las lesiones causadas por los accidentes de tránsito y se comparan los fondos gastados en labores de investigación y desarrollo centradas en varios problemas de salud, incluida la seguridad vial. Se gasta relativamente poco en la aplicación de medidas, pese a que muchas intervenciones que permiten prevenir choques y traumatismos se conocen bien, se han probado lo suficiente y son rentables y aceptables para la población (1).

Impacto a la estructura poblacional por la mortalidad como consecuencia de los accidentes de tránsito

El fenómeno actual de la sobrepoblación mundial, podría hacernos pensar que en la medida que crece la población, el mismo hombre debe buscar estrategias de movilidad que faciliten su desplazamiento y la adaptación a cada uno de los escenarios a que el ser humano debe ajustarse trayendo como consecuencia la desmesurada producción de vehículos.

Sin embargo, en la medida que crece la población y disminuye a la vez por la magnitud de la mortalidad; se observa que la estructura poblacional se ve impactada por las muertes ocasionadas por el desbordado número de casos de accidentes de tránsito que dejan víctimas fatales; considerando quizá que en la pirámide poblacional es mucho más notorio el impacto en la escala representada por las personas que se encuentran entre los 15 y 44 años.

Todos estos cambios demográficos asociados con las notables transformaciones económicas y sociales han contribuido a que la población económicamente activa, se hiciera más visible por su importancia numérica pero además por el aporte que este grupo etareo representa para la economía de una región.

Este problema de una tendencia creciente en los riesgos de muerte entre la población joven, ha sido tratado en diversos estudios internacionales. P. Heuveline, en el 2002, en un estudio

sobre la mortalidad en adolescentes por causas violentas en la región de las Américas auspiciado por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) se encontró que, durante el período 1980-1997, las tasas de mortalidad han mostrado una tendencia decreciente en países como México, Uruguay y Chile, mientras que en los casos de Colombia, Brasil y Venezuela, se registra una evolución creciente de las tasas de mortalidad por causas violentas entre las que se encuentra mortalidad por accidentes de tránsito, entre la población de 10 a 24 años.

La discusión sobre los factores determinantes para que se presente el aumento de las muertes por accidente de tránsito, ha sido bastante amplia. Hay quienes consideran que lo importante son los avances tecnológicos, sin considerar si quiera el entorno social y cultural de la región. Para quienes piensan esto, lo fundamental es producir y lograr involucrar cuanto más sea posible al ser humano en una era de consumismo desmesurado. En tanto a esta preocupante realidad no han escapado las diferentes autoridades, comprometidas en el manejo administrativo u operativo del tránsito, permaneciendo durante varios años inmersas e, incluso, indiferentes ante estas falencias culturales, ajenas a la implementación de políticas, estrategias, actividades o acciones que propendan por el mejoramiento de las condiciones de seguridad y movilidad de los usuarios de la vía.

A nivel mundial, el tema de tránsito ha tomado especial importancia y trascendencia, toda vez que se ha convertido en una de las mayores preocupaciones para muchos gobiernos, quienes observan cómo, día a día, los accidentes de tránsito aportan un mayor número de víctimas (muertos y heridos), que las producidas por actos violentos o enfermedades letales.

Los organismos Estatales, aunque conscientes de los altos índices de mortalidad que genera el tránsito a nivel mundial y la afectación tan significativa que trae consigo este fenómeno social a la estructura poblacional, aun no se ha consi-

derado prioritario la creación de programas lo suficientemente efectivos que puedan contrarrestar las preocupantes cifras de accidentalidad vial, no solo de sus integrantes, sino de la ciudadanía en general, posibilitando que mediante el conocimiento y cumplimiento de las normas por parte de personas encargadas de velar por la seguridad vial y de toda la población se logre multiplicar y difundir al interior de las comunidades y así aportar al mejoramiento de la cultura vial de nuestra sociedad.

Estrategias como la realización de actividades de regulación, dirección y/o agilización del tránsito, mejorar la infraestructura de las vías, actividades preventivas para reducir los índices de accidentalidad; comprometer a las diferentes autoridades involucradas en el control del tránsito en la adopción de políticas de seguridad vial, podrían ser métodos que conlleven a un mejor estar de toda la población.

Así mismo, considerarse la posibilidad y con la plena identificación de las falencias en materia de tránsito, evidenciadas en el sector educativo de las regiones, podría pensarse en abordar este tema desde la parte institucional; desde el punto de vista de incluir en los contenidos académicos la seguridad vial como parte fundamental de los deberes del buen ciudadano.

Conclusiones

Es esencial, para contribuir a un cambio en la manera de considerar la naturaleza del problema que representa una dinámica poblacional afectada esencialmente por las consecuencias de los accidentes de tránsito y de lo que constituye una prevención eficaz; buscar el fortalecimiento de las instituciones y crear alianzas eficaces para lograr sistemas de tránsito más seguros. Estas alianzas deben establecerse horizontalmente entre distintos sectores de la administración pública y verticalmente entre diferentes niveles de ésta, así como entre la administración y organizaciones no gubernamentales. A nivel gubernamental, supone establecer una estrecha colaboración entre sectores, como los de salud pública, transportes, finanzas, policía y otros.

Referencias

1. Organización mundial de la salud, Banco Mundial. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra (Suiza); 2004.
2. Dirección general de Estadísticas y Censos. Reseña de aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de Argentina. Buenos Aires, Argentina; 2006.
3. Ministerio de transporte. Ley 769 de 2002. por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposi-

