

Análisis de las muertes por accidentes de tránsito en la provincial de La Rioja, Argentina, 2011-2013.

Andrada, Marcos Javier, Bertone, Carola Leticia y Torres, Victor Eduardo.

Cita:

Andrada, Marcos Javier, Bertone, Carola Leticia y Torres, Victor Eduardo (2015). *Análisis de las muertes por accidentes de tránsito en la provincial de La Rioja, Argentina, 2011-2013*. XIII Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación Argentinas de Estudios de Población.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/marcos.andrada/3>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/pCMz/abM>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

XIII Jornadas Argentinas de Estudios de Población

Salta, 16, 17 y 18 de septiembre de 2015

**Análisis de las muertes por accidentes de tránsito
en la provincial de La Rioja, Argentina, 2011-2013
(Versión preliminar)**

Andrada, Marcos; CENIIT - UNLaR; CONICET; bertonecarol@hotmail.com
Bertone, Carola; CENIIT - UNLaR; CONICET; bertonecarol@hotmail.com
Eduardo Torres; CIECS - UNC- CONICET; torresedu@gmail.com

Argentina fue uno de los primeros países de América Latina en iniciar la Transición Demográfica, sin embargo el noroeste argentino se encuentra todavía en una etapa de la transición intermedia o como sostiene Bolsi (2004) una transición demográfica inconclusa, con niveles todavía altos de mortalidad y natalidad en relación al total del país, en el que aún persisten las denominadas enfermedades de la pobreza que incluye patologías respiratorias, infecciosas y desnutrición con otras que pueden considerarse propias de la transición epidemiológicas en la que cobran predominio las llamadas enfermedades de las sociedad; según la definición realizada por Bolsi y Longhi (2009)

Este trabajo indaga, sobre lo que pueden considerarse una causa de muerte propia de la sociedad, como lo es la mortalidad producida por las causas externas. La Provincia de La Rioja, con niveles de mortalidad próxima al promedio de la región del NOA, servirá de muestra para el estudio de la mortalidad en las que se constataran dos fuentes de datos de las defunciones producidas entre los años 2011 y 2013. El foco de la atención estará en la situación de la mortalidad por causas externas; aunque interesan particularmente las muertes producidas por los accidentes de transporte (V00-V98 de la Clasificación Internacional de Enfermedades Versión 10), dado que este grupo de causas se han incrementado considerablemente en los últimos años.

La metodología utilizada para la medición del nivel y el cambio de la mortalidad serán los indicadores clásicos para el estudio de la mortalidad, tales como tasas de mortalidad y proporciones y, además, se utilizara el indicador AEVP.

Se utilizan como fuente de datos los registros oficiales de defunciones provistos por la Dirección de Estadísticas e Información de Salud de la Nación- Argentina y también se empleará una base de datos Ad Hoc, la cual se compone de los casos de personas fallecidas presumiblemente por accidentes de transporte. Dicha base de datos fue construida a partir de datos publicados en medios periodísticos de la Provincia de La Rioja y fueron cotejados con información policial.

Se plantea como hipótesis que hay un grupo de personas que han sufrido accidentes de transporte y que mueren luego de un lapso de estar hospitalizado y cuya causa básica de muerte no se registra como tal en el registro de defunciones oficial.

Algunos resultados preliminares, constatadas las defunciones registradas por accidentes de transportes por los medios de comunicación con los registros oficiales de la DEIS muestran que se observa un sub-registro de las defunciones por estas causas para el periodo y la provincia estudiada. Dado que existe un buen nivel de cobertura de las defunciones en el país, se plantea que dichos óbitos producidos por accidentes de transporte formen parte de otro grupo de causas y muy posiblemente de las causas mal definidas.

Otro de los resultados esperados es obtener una noción acerca de la sobre mortalidad masculina, la cual se espera se refleje en el indicador de AEVP, que permite medir al mismo tiempo el nivel y el cambio de la mortalidad.

La base de datos propia permitirá inferir, además, si las defunciones se produjeron en ámbitos urbanos o si son el resultado de accidentes producidos en rutas. Además se recoge información valiosa sobre el medio de movilidad en el que se desplazan las personas que terminan falleciendo, pudiendo reconocer, primordialmente si se trataba de motociclistas o automovilistas y si los mismos eran quien desplazaban en calidad de conductores o acompañantes.

Se espera con esta fuente inédita valorar el registro de defunciones provisto por el ministerio de salud, particularmente de los óbitos por accidentes de transporte. Las muertes provocadas por estas causas pueden considerarse como reducibles e impactan fuertemente en la esperanza de vida al nacer, ya que afecta principalmente a personas jóvenes. La reducción de este grupo de causa de muertes implica un abordaje integral y no tan solo medidas del ámbito sanitario, dado que implica la aplicación de políticas de estado que afectan no sólo a la cartera de salud, pero que terminan resultan en un alto costo para el sistema de salud.

Se intenta hacer un aporte específico sobre el adecuado registro de las defunciones por accidentes de transporte, con el fin de ser utilizado como base para reforzar o implementar políticas públicas tendientes a de reducir dichas muertes.

Palabras Claves: Mortalidad – Accidentes de Transporte - La Rioja - AEVP

Material y Método:

Se utilizó para la estimación de los cálculos el registro de defunciones oficiales provisto por la Direcciones de Estadística e Información de Salud, DEIS, del periodo comprendido entre los años 2011 y 2013. Este constituye el lapso de tiempo con información más actualizada que de dispone.

La construcción de la base de datos ad hoc, que se levantó para realizar una estimación del posible sub-registro de defunciones del grupo de causas de muertes por accidentes de transporte implicó un trabajo inicial de archivo en los medios periodísticos del medio, principalmente el medio gráfico de mayor tirada de la provincia, el diario “El independiente”, y luego constatada por otros sitios web que cubrían los hechos de siniestralidades viales, que fueron aportando mayor información para disponer de la base de datos lo más completa posible.

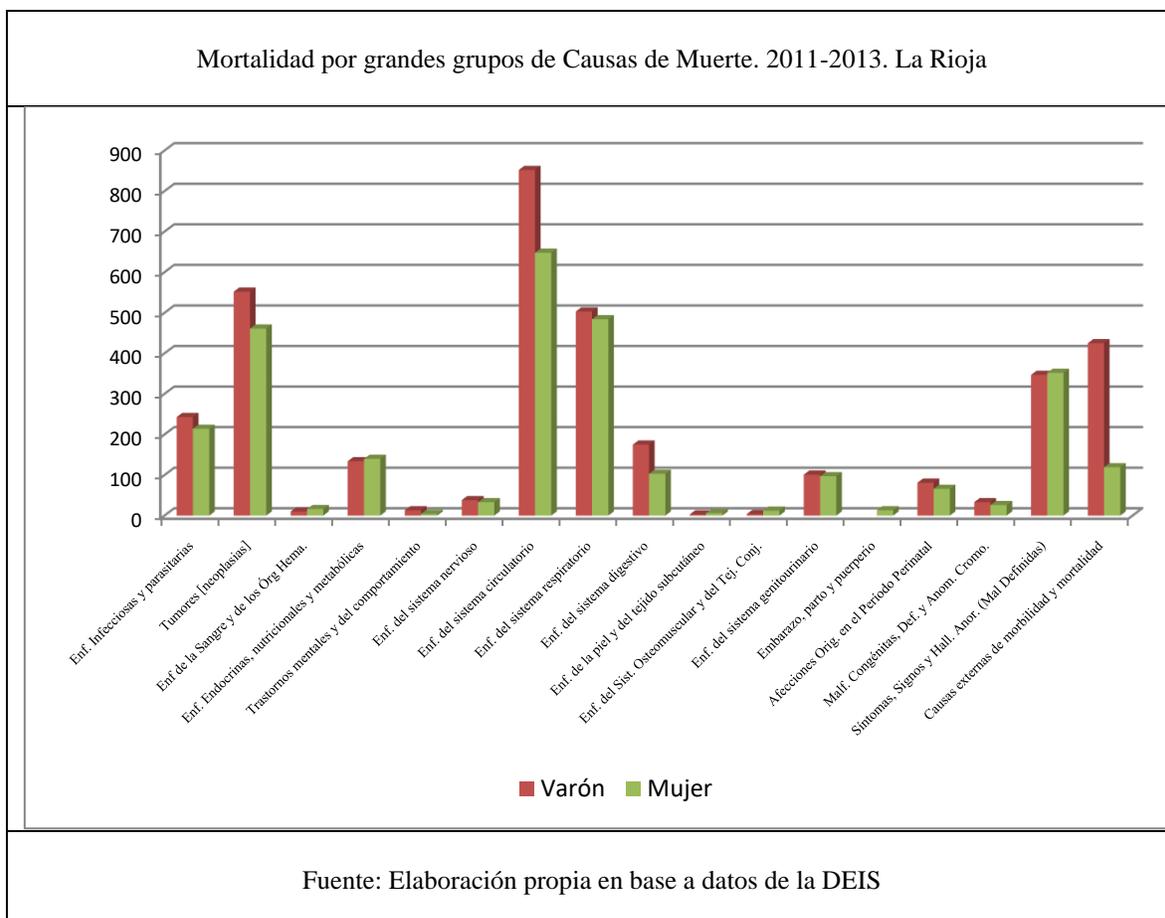
Este tipo de noticias de siniestralidades viales, al ser del interés del lector, implica el seguimiento de los mismos y la constatación de los decesos incluso después de un considerable periodo de tiempo, con lo que consecuentemente pueden tener un registro de la causa básica de muerte identificada con mayor precisión, aún cuando el deceso se produzca luego por infecciones u otras complicaciones del cuadro de salud. Naturalmente el tipo de registro, aunque presumiblemente con un buen nivel de declaración de los datos, carece de precisiones que pudieran luego posibilitar algún tipo de codificación de los registros equiparable al de la clasificación internacional de enfermedades, CIE 10.

Una primera aproximación al análisis de las causas de defunciones, como puede verse en el gráfico precedente, indica como el grupo de causas de las enfermedades del sistema circulatorio, seguidas de las defunciones provocadas por neoplasias y luego por las enfermedades del sistema respiratorio constituyen las principales causas de muerte. La causas externas de mortalidad implican la causa inmediata a las mencionadas supra, con un gran impacto en la población masculina.

En la jurisdicción provincial se registraron en el lapso del periodo estudiado un total de 6311 defunciones, lo que da un promedio de 2104 muertes anuales, de las cuales el 56 % fueron hombres, mientras que el restante 44% fueron mujeres, el porcentaje de valores perdidos para esta variable es ínfimo.

El número de defunciones por causas externas en el periodo estudiado ascendió, según el registro oficial de la DEIS, a 366 defunciones, de las cuales el 44% son fruto de accidentes de transporte mientras que el resto de defunciones son fruto de diversos hechos tales como agresiones, caídas, lesiones autoinflingidas y eventos de intención indeterminada. Sí se analiza el porcentaje de defunciones que registran sobre el total de las defunciones las causas externas podrá observarse que las mismas rondan el 6% y específicamente los accidentes de transporte un poco menos del 3%. En términos porcentuales, a pesar de no ser un cifra tan alarmante a priori, por el sector etario de la población que afecta, predominantemente joven

y por las implicancias que dichas defunciones provocan, dado que implican un costo social altísimo y por supuesto también costos económicos directos, derivados de la hospitalización, daños provocados en el accidentes, etc, y los indirectos que suponen los ingresos que la sociedad deja de percibir.



Las Causas externas constituyen el cuarto de grupo que más defunciones provoca en el ámbito provincial entre los varones, precedidas de las enfermedades de las enfermedades del sistema circulatorio, las neoplasias y las enfermedades del sistema circulatorio. Para el caso de las mujeres constituye la séptima causa de muertes. Debe considerarse además que la causa: Signo síntomas y hallazgos anormales constituye una causa importante para ambos sexos.

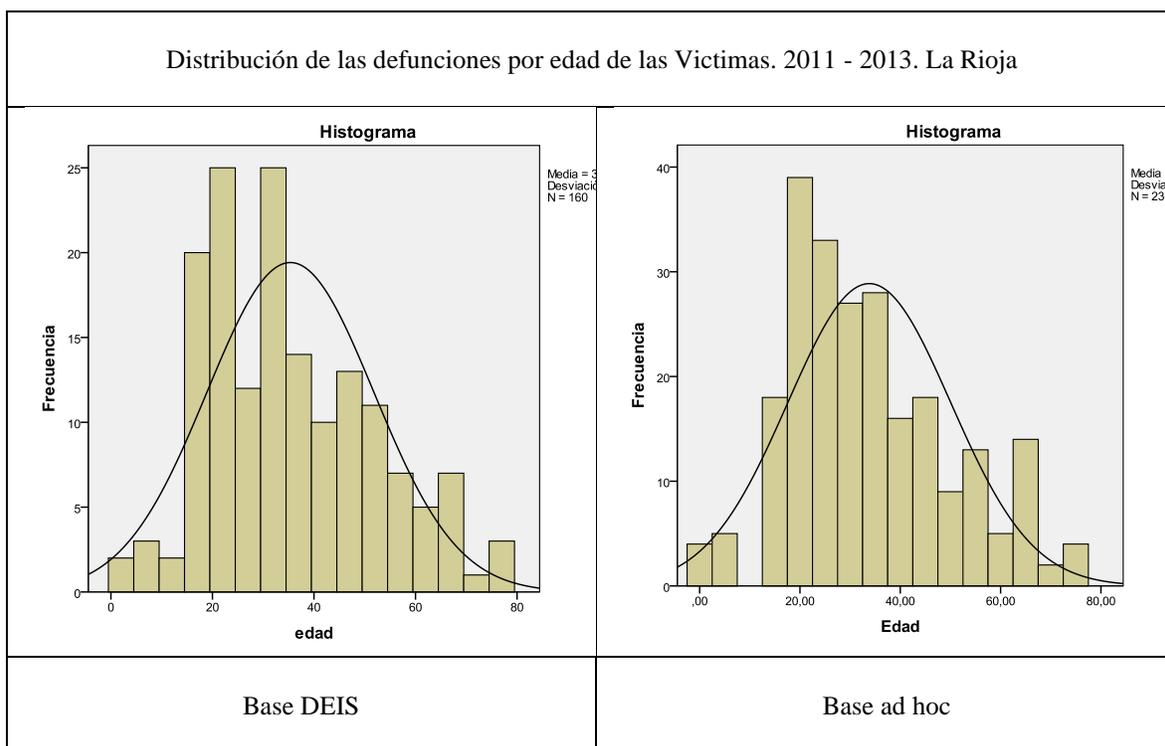
El número de personas fallecidas por accidentes de transporte en el trienio estudiado identificadas como personas que murieron en accidentes de transporte según los registros oficiales de la DEIS asciende a 160 personas, en tanto que el registro extra oficial elaborado Ad hoc permitió reconocer en el periodo bajo investigación a 264 personas, lo que supone un sub-registro de esa causa de muerte del orden del 40%.

Al tener el país un buen nivel de cobertura de las defunciones se podría suponer que hay un considerable grupo de causas encuadradas en alguno de los otros grupos de causas cuya causa básica de muerte fue algún de tipo de accidente.

En promedio según los registros oficiales se producen 55 accidentes letales por año, mientras que los registros propios refieren la cifra de 88 accidentes anuales, lo que implicaría casi 2 muertes por semana para un población provincial que tiene un poco más de 330 mil habitantes resulta altamente alarmante; y mucho más si se considera que gran parte de la población afectada es joven.

La edad de las víctimas

Precedentemente se señaló que la edad de las víctimas constituye uno de los motivos principales de este primer trabajo de cohorte exploratorio descriptivo de los accidentes de transporte. Al respecto debe mencionarse que las víctimas de los accidentes de transporte tienen en promedio entre 33 y 35 años de edad. Ambas fuentes de datos consultadas coinciden en la distribución de las edades de las víctimas. La línea de tendencia permite inferir el comportamiento normal de la distribución de la muertes por edad concentrando el mayor número de muertos entre los 20 y los 40 años.

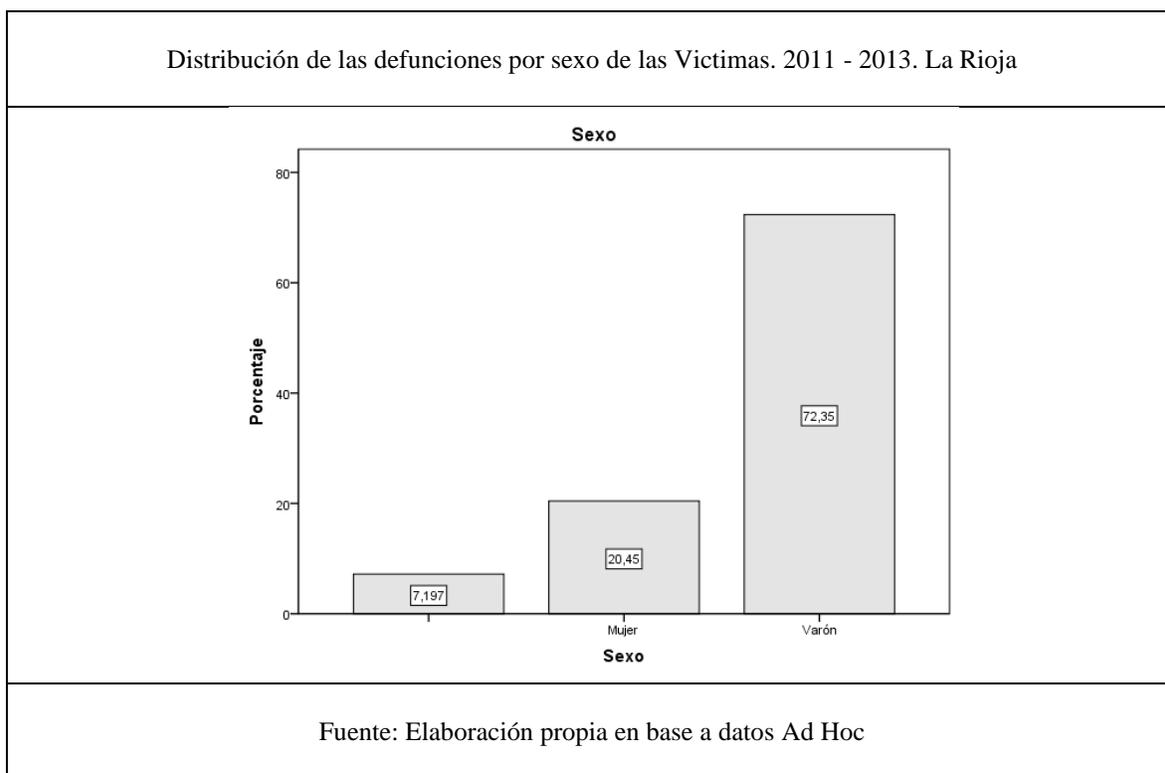


Señalar la edad de las defunciones y su impacto en las esperanzas de vida como un tema de crucial importancia se revela en el dato de las edades promedio de las defunciones, pero se analizará en mayor detalle al examinar el impacto que las mismas tienen sobre las esperanzas

de vidas a partir del índice desarrollado pro Arriaga, Años de Esperanza de Vida, que permite medir al mismo tiempo nivel y cambio de la mortalidad y que además es sensible a la estructura etaria de la población.

Defunciones por género

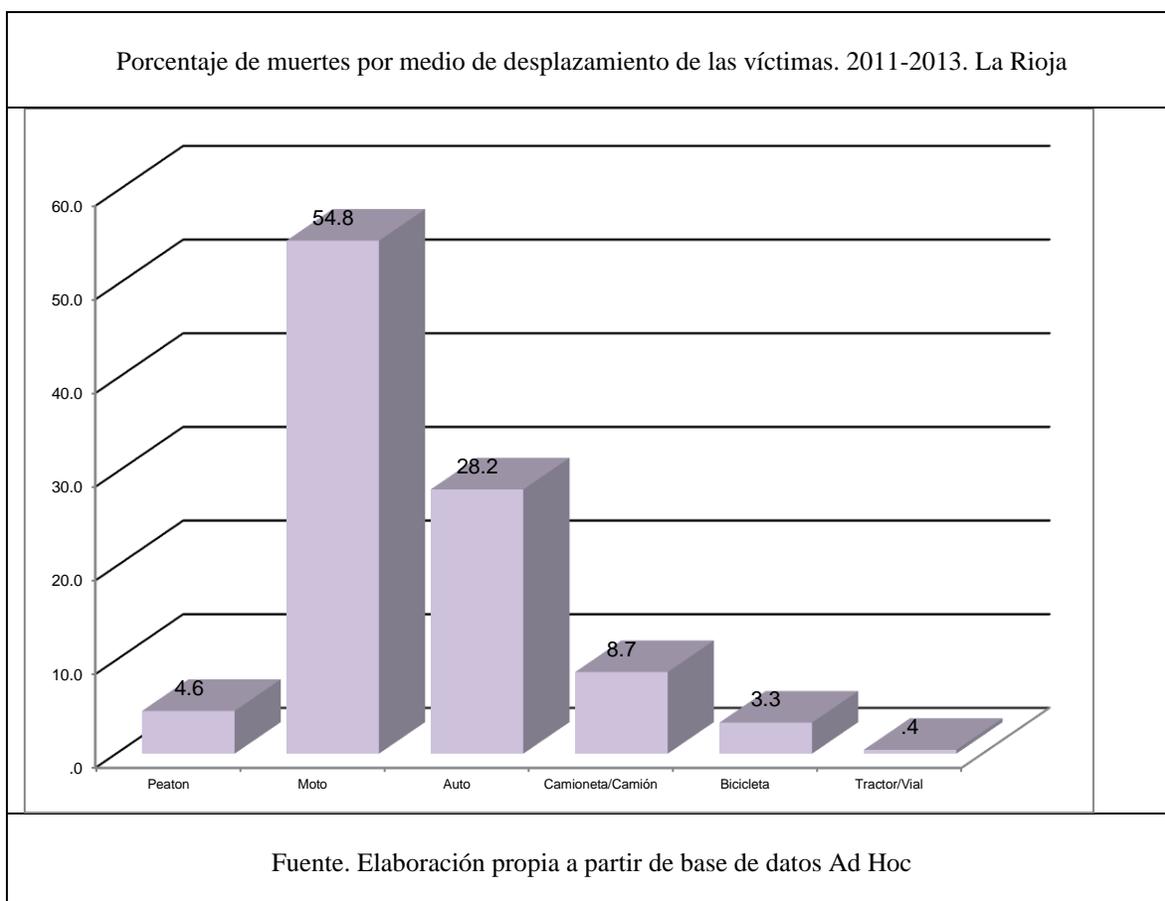
La mortalidad por accidentes de tránsito es principalmente masculina. Analicemos los datos provistos por la base Ad Hoc. Si bien hay un porcentaje de víctimas sobre las cuales no pudo identificarse el sexo, próximo al 8%, no hay dudas de que la mortalidad afecta principalmente al género masculino. La distribución encontrada en los registros oficiales es bastante similar, sin casos sin identificare reconocen un 75% de mortalidad masculina.



Medios de transporte de las Víctimas

Al momento de analizar el vehículo en el que se desplazaban las víctimas al momento del siniestro vial se encuentra que las motocicletas ocupan el primer lugar, registrando el 54% de la mortalidad por accidentes de tránsito. Al respecto conviene mencionar que es característico de todo el norte argentino, y La Rioja no es una excepción a ello, la proliferación de motocicletas como medio de transporte. Ello se debe, fundamentalmente, a que se trata de provincias con bajos ingresos, con una gran parte de su población que es empleada pública, con los sueldos más bajos del país incluso para los trabajadores del ámbito privado. Bajos ingresos determinan la imposibilidad de adquirir un automóvil, siendo el costo

de las motocicletas muy inferiores y con planes de financiación más acordes a los ingresos, sumado a medios de transporte públicos ineficientes y condiciones climáticas benévolas, con temperaturas altas y escasas precipitaciones, hacen de las motocicletas el medio de transporte preferido para el desplazamiento en las ciudades. Además las ciudades del norte argentino, fundadas por la corriente colonizadora del norte presentan un trazado urbano con calles angostas y cuadrículas de manzanas que muy fácilmente colapsan sobre todo en las horas pico, situación que nuevamente resulta favorable a la hora de elección de transporte urbano.



Años de esperanza de vidas perdidos

Se decidió prescindir en este trabajo de los índices más utilizados en el análisis de la mortalidad: tasas brutas ajustadas de mortalidad y tasas de mortalidad específicas. Estos indicadores son útiles y válidos para analizar el estado de salud de la población pero –al mismo tiempo– presentan algunas limitaciones para medir el cambio y el nivel de la mortalidad; siendo además sensibles a la estructura etaria de la población y por ende hacen imposible la comparación. Con el objetivo de superar estas limitaciones, este trabajo emplea el índice desarrollado por Eduardo Arriaga (1996), “Años de Esperanza de Vida Perdidos (AEVP)” que permite medir el nivel y el cambio de la mortalidad por causa de muertes y por

edad (Arriaga, 1996). Acerca de este indicador, se puede precisar que “el índice de los años de vida perdidos se deduce en base a las funciones de las tablas de mortalidad, y se relaciona con la descomposición de los cambios de las esperanzas de vida (Celton & Arriaga, 1995). Las diferencias de dos esperanzas de vida temporarias entre dos edades se explican, en su totalidad, por las diferencias de los años de vida perdidos entre las mismas edades” (Arriaga & Bocco, Decomposition of Life Expectancies and Its Relation , 1995).

Las esperanzas de vida y las funciones de las Tablas de mortalidad l_x y L_x se extrajeron de las tablas de mortalidad elaboradas por el INDEC para el año 2010, las cuales se limitaron para las edades límites de 85 años y más, tanto para hombres como para mujeres.

Respecto a los datos de mortalidad se emplearon el promedio de las defunciones para los tres años de estudio por grandes grupos de causas de muertes, desagregando sólo sub grupos para el caso de las causas externas. Las defunciones fueron provistas por la Dirección de Estadísticas e Información de Salud (DEIS).

Se trabaja para todas las causas con los registros oficiales y luego se plantea el ensayo teórico de identificar el número de muertes que se procuró con la base de datos Ad Hoc, deduciendo los casos del grupo de causas del grupo de causas mal definidas. Este planteamiento hipotético se estima otorgara una visión más precisa respecto del impacto que los accidentes de transporte implican sobre la esperanza de vida.

Los resultados en la siguiente Tabla señalan que la provincia de la Rioja pierde, aproximadamente 14 años de esperanzas de vida para el caso de los hombres y 9 años para el caso de las mujeres.

Considerando las defunciones que se registraron en la base Ad Hoc, los accidentes provocarían la reducción de 1.17 años de esperanza de vida para el caso de los Hombres, cuyas esperanzas de vida temporaria al nacimiento es de 72,3 años.

Años de Esperanza de Vidas Perdidos. 2011-2013. La Rioja				
Causas de Muertes	Deis		Base simulada	
	Varón	Mujeres	Varón	Mujeres
Enf. infecciosas y parasitarias	0,88	0,69	0,88	0,69
Neoplasias	2,06	1,81	2,06	1,81
Enf. del sistema circulatorio	2,92	1,75	2,92	1,75
Enf. del sistema respiratorio	1,55	1,22	1,55	1,22
Causas Mal Definidas	1,30	0,95	0,79	0,83
Accidentes de Transporte	0,66	0,24	1,17	0,36
Otras causas Externas	1,69	0,42	1,69	0,42
Resto de causas	2,83	2,25	2,83	2,25
Total	13,90	9,33	13,90	9,33

Fuente. Elaboración propia a partir de base de datos Ad Hoc y registros de la DEIS

Conclusiones

El registro y la construcción de la base de datos que se utilizó para indagar los niveles de sub-registros de los accidentes de tránsito si bien fue realizada de manera minuciosa es limitada para analizar la mortalidad por causas, sin embargo sirve para darnos la pauta de la omisión de esta causa de muerte propia de la vida en sociedades.

La necesidad de trasladarse de la población, la falta de consideración de reglas y normas de tránsito, la falta de servicios de transporte público acordes a la necesidades de la gente, la conducción bajo el efecto de sustancias prohibidas para la conducción constituyen un combo cuya letalidad no termina siendo apreciado por los registros oficiales de defunciones. Ello implica un enorme costo social y económico, provocando que colapsen el sistema público de salud en el que obligatoriamente son trasladadas las víctimas de los accidentes en la vía pública,

En este artículo se aborda de manera exploratoria y descriptiva la mortalidad por accidentes de tránsito pero no ha sido considerado, por no tener registros fiables en el país de morbilidad, todos los casos de accidentes de tránsito que implican lesiones, en muchos casos graves, pero que no terminan en la muerte y que también implican un costo para los individuos, las familias y las sociedades.

Mejorar el registro de las defunciones de los accidentes por transporte no implica solamente una cuestión de identificación de la causa básica de muertes, sino de cambios en la forma de declarar las muertes, ampliando el plazo que se considera para identificar la causa básica.

Bibliografía

Arriaga, E. (2012). Análisis Demográfico de la Mortalidad. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba. Arriaga, E. (1996). Comentarios sobre algunos índices para medir el nivel y el Cambio de la mortalidad. Estudios demográficos y urbanos , 5-30.

Arriaga, E. (2001). El análisis de la población con microcomputadoras. Córdoba: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Córdoba.

Arriaga, E., & Bocco, M. (1995). Decomposition of Life Expectancies and Its Relation . Bolsi, A. (2004). Población y territorio del noroeste argentino durante el siglo XX. Travesía , 9-52.

Celton, D., & Arriaga, E. (1995). Años de vida perdidos por causas de muerte en la provincia de Córdoba. Santiago de Chile: CELADE.

Dirección de Estadísticas e Información de Salud (DEIS). (2000-2010). Estadísticas Vitales – Información Básica. Buenos Aires: Ministerio de Salud de la Nación.

Flores Cruz, R. A. (2004). La mortalidad en la Argentina en el año 2001. Principales características y factores asociados.

González Arango, E. M. (2008). Contribución de las causas de muerte evitable a la esperanza de vida. Valle de Aburrá sin Medellín. Medellín: Universidad de Antioquia.

Holland, W., & Fitzsimons, B. (1990). La mortalidad evitable: su uso en los países en desarrollo. Bol Invest Serv Salud , 5. INDEC. (2001 y 2010).

Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

Schneider, M. C., Castillo-Salgado, C., Bacallao, J., Loyola, E., Mujica, O. J., Vidaurre, M., y otros. (2002). Métodos de medición. Rev Panam Salud Publica/Pan Am J Public Health , 12 (6).