

IMPACTO EN LA DE **TASA** **MORTALIDAD** POR LOS ACCIDENTES VIALES EN REYNOSA, TAMAULIPAS

PRIMERA CAUSA
DE MUERTE EN LA
POBLACION



POR ARTURO ARRONA-PALACIOS,
ESTUDIANTE DE LA MAESTRÍA EN
CRIMINOLOGÍA Y CIENCIAS FORENSES
Y COLABORADOR DEL CUERPO
ACADÉMICO DE CRIMINOLOGÍA,
UAM REYNOSA-AZTLÁN, UAT.
AUTOR RESPONSABLE:
r2dz1284@hotmail.com

RESUMEN

Los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en el país y Tamaulipas no escapa a esta problemática que también es el origen de secuelas físicas y mentales ocasionadas por los traumatismos que sufren las víctimas sobrevivientes de una experiencia de este tipo. A toda persona que se ve involucrada en un accidente de tránsito, se le modificará la vida de diversas maneras: a unos, desde el punto de vista económico; a otros, lo que sin duda es lamentable, arrastrarán a partir de ahí trastornos físicos que les impedirán llevar una existencia normal, y otros,

Total de decesos ocurridos

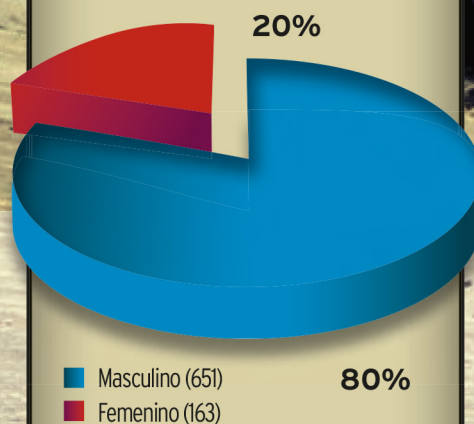


Figura 4:
Distribución por género del total de decesos ocurridos en el período 2000-2008.

irremediamente fallecen y heredan a sus familiares las consecuencias que implica un acontecimiento de esta naturaleza.

El objetivo general de esta investigación es establecer la prevalencia

de la tasa de mortalidad en Reynosa, Tamaulipas, México, debido a los accidentes viales, correspondiente al período comprendido del año 2000 al 2008, así como el estudio específico del género afectado, tipo de clasificación vial, día de la semana, mes y año. El presente trabajo es un estudio estadístico con el fin de sensibilizar a la ciudadanía y a las autoridades municipales en esta frontera sobre los riesgos fatales que conllevan los accidentes de tráfico y la necesidad de promover su prevención.

PALABRAS CLAVES: Accidente Vial, Reynosa, Tasa de Mortalidad.

Año	Número de muertos	%	Tasa poblacional	Prevalencia	***T.M. X 1000 Hab.
2000	73	8.97	*420463	0.017	17
2001	84	10.32	420463	0.019	19
2002	84	10.32	420463	0.019	19
2003	92	11.30	4204631	0.021	21
2004	81	9.95	420463	0.019	19
2005	107	13.15	**526888	0.020	20
2006	106	13.02	526888	0.020	20
2007	105	12.90	526888	0.019	19
2008	82	10.07	526888	0.015	15
Total	814	100			

*Con base en el Censo General de Población y Vivienda realizado el año 2000 por el Inegi.

**Con base al Censo de Población y Vivienda elaborado el año 2005 por el Inegi.

***T.M. tasa de mortalidad, % porcentaje, Hab. Habitantes.

TABLA 1.

Número de fallecidos y tasa de mortalidad por año.

ABSTRACT

Traffic accidents are the main cause of death in this country and Tamaulipas is no stranger to this problem also causes long term physical and mental effects due to severe trauma injuries suffered by victims of an experience like this. Every person that is involved in a car crash accident will have their lives change in numerous ways. Some, from an economic standpoint; others will carry the physical injuries that will interfere with their normal everyday existence and others,

will ultimately die and pass on to their families the consequences of such a terrible event.

The general objective of this investigation is to demonstrate the constant death rate in Reynosa, Tamaulipas, Mexico, due to traffic accidents from the year 2000 to 2008. Also the specific study on traffic accidents with a record of day of the week, month and year. This work is a statistical study and the goal of this, is to inform local authorities in this border town about

the fatal effects of traffic accidents and the necessity to prevent them.

KEYWORDS: Road Accident, Reynosa, Mortality Rate.

INTRODUCCIÓN

Los accidentes viales representan un problema multifactorial, uno de ellos se refiere al crecimiento desordenado de las ciudades que impiden un diseño adecuado de las rutas de tráfico que proporcionen seguridad a los automovilistas y peatones. El accidente de tránsito es uno de los efectos negativos del avance tecnológico del mundo moderno, pues a medida que se han incrementado sustancialmente las distancias entre diferentes puntos, se hace más necesario el uso del automóvil (Tirado-Cadavid, 2002). Una de las problemáticas que se presentan con mayor regularidad en los accidentes viales, es la falta de conocimiento y cumplimiento del reglamento de vialidad y tránsito elaborado por los estados y municipios del país. Para tener un mejor entendimiento del significado de accidente vial, se definirá como un suceso que ocurre al desplazarse, de manera inconsciente, por casualidad y sin explicación alguna y que el conductor no presente alguna señal que pueda ser considerada como agravante al hecho.



EL 50 % DE DECESOS OCURRIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN REYNOSA, TAMAULIPAS, SON CAUSADOS POR ATROPELLAMIENTO

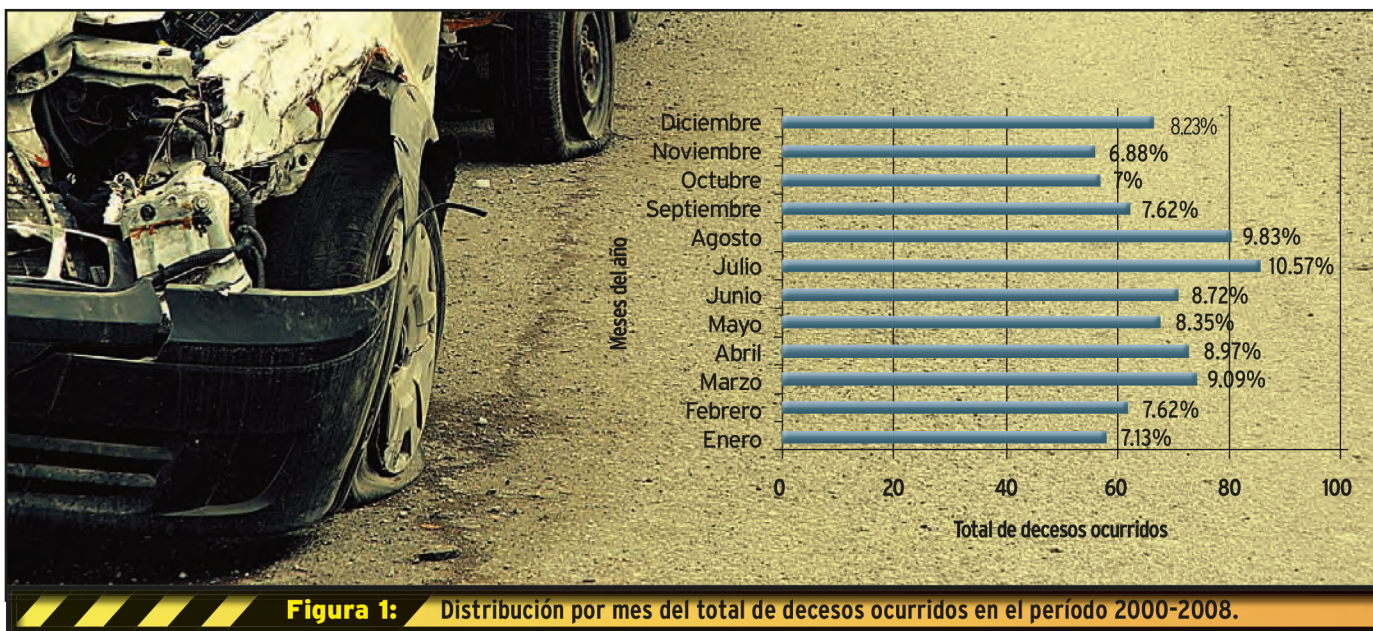


Figura 1: Distribución por mes del total de decesos ocurridos en el período 2000-2008.

De acuerdo a los datos presentados por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004), en el año 2000 más del 2.2% de la mortalidad mundial se relacionó con los accidentes viales. Lo anterior equivale a 1.2 millones de personas afectadas y se prevé que cada año alrededor de 50 millones de individuos resultarán lesionados por este tipo de incidentes. Se calcula que el promedio diario de defunciones en el mundo por esta causa es de 3 mil personas y según las predicciones de la OMS (2004), para el año 2020 los accidentes viales podrían ser la tercera causa más importante de muerte en el orbe.

Ante esta situación global y debido a la escasa atención que se le da al tema, la presente investigación realiza un análisis descriptivo de la situación que prevalece en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas, que lleve a reconocer e identificar cuáles son las condiciones que generan los accidentes viales que contribuyen al alza en la tasa de mortalidad de sus habitantes.

MATERIAL Y MÉTODO

Para realizar la investigación, se acudió al Departamento de Servicios Periciales que pertenece a la Procuraduría General de Justicia del Estado, ubicado en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas, México, y el período de estudio comprendió de enero del año 2000 a diciembre de 2008. Al recabar la in-

formación no se encontró registro de los rangos de edad de 240 personas fallecidas y dentro de los tipos de accidentes viales marcados, se identificó la existencia de una categoría denominada accidente vial, que consta de 20 decesos. Aparentemente en esta clase fue englobado todo aquel hecho vial en donde se surgieron muertes, sin una especificación del tipo de accidente.

Se utilizó un diseño de estudio de tipo observacional, retrospectivo, transversal y descriptivo. El tamaño del universo del que se extrajeron los datos fue de 814 individuos fallecidos por los accidentes viales durante la temporalidad propuesta.

Se planteó como objetivo general: Presentar información sobre la prevalencia de la tasa de mortalidad en la ciudad por accidentes viales, de 2000 a 2008, que se subdividió en los cinco objetivos específicos siguientes: 1) Elaboración y análisis de un concentrado estadístico anual de fallecimientos a causa de accidentes viales en el que se muestre la tasa de mortalidad y el mes en que se presentaron más decesos por estos motivos; 2) Determinar el día de la semana donde ocurrieron más fallecimientos; 3) Mostrar el tipo de accidente vial más frecuente; 4) Género más perjudicado y 5) Rango de edad mayormente afectado,

según su género y el tipo de accidente vial.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En los resultados obtenidos durante el período de 2000 a 2008, se observó que el año más representativo en cuanto a prevalencia de defunciones por accidentes viales fue el 2005 con 107 (13.15%), seguido de 2006 con 106 (13.02%) y de 2007 con 105 (12.90%). El año en donde menos decesos ocurrieron fue el 2000, representado por 73 fallecimientos (8.97% [ver Tabla 1]). La tasa de mortalidad se mantuvo en un promedio de 0.0018% de prevalencia; considerándose que por cada mil habitantes, se presenta una tasa de mortalidad por accidente vial de 18 personas en un año. Lo anterior da como resultado que el incremento o la disminución de las muertes ocurridas por accidentes viales es proporcional al aumento o descenso del porcentaje mostrado por la tasa de mortalidad. Se comprobó la prevalencia de muertes causadas por accidentes viales en un lapso de nueve años, demostrando que los fallecimientos presentados por este hecho fueron constantes. El resultado obtenido es similar a un estudio elaborado por Hajar-Medina (1990), en donde determinó que en el Distrito Federal, la tendencia de la mortalidad por lesiones accidentales e intencionales no presentó cambios sig-



Figura 2: Distribución por día de la semana del total de decesos ocurridos en el período de 2000-2008.

nificativos en su período de estudio que fue de los años 1970 a 1986.

En el caso que se analiza, los meses en donde se registró un mayor número de defunciones por accidentes viales, fueron los de julio, con 86 (10.57%) y agosto con 80 (9.83%). Contrasta lo encontrado por Tirado-Cadavid (2002), en Colombia, en el que los meses más afectados por los accidentes viales fueron enero, febrero y marzo; sin embargo, no especifica exactamente el número de decesos ocurridos en cada uno de ellos y los meses que tuvieron menos muertes por accidentes viales, fueron noviembre con 56 (6.88%), seguido de octubre con 57 (7%) y de enero con 58 (7.13% [ver Figura 1]).

Referente a los días de la semana, el domingo fue el que registró mayor número de decesos, con 187 (22.97%), seguido del sábado con 156 (19.16%) y del lunes, con 128 muertes (15.72%). El jueves fue el día en que menos fallecimientos se presentaron, con un total de 75 fallecimientos (9.21% [ver Figura 2]). Asimismo, el sábado, domingo y lunes ocurrió el 57.85% del total de las defunciones por accidentes viales, lo que muestra que más de la mitad de las muertes registradas por este hecho se

suscitaron el fin de semana (sábado y domingo) e inicio de la misma (lunes). Se obtuvo una similitud con un análisis estadístico realizado por el Centro de Estudios para la Zona Metropolitana (2007), en donde muestra que en el Distrito Federal, los fines de semana (viernes y sábado) se dio un mayor número de accidentes viales, en el 2006.

En el estudio realizado se encontró que el 49.02% de los fallecimientos ocurrieron por atropellamiento, con un total de 399 personas, seguido por el choque con 247 (30.34%) y por volcadura con 126 (15.48%). Mientras que la caída de vehículo, caída de motocicleta, choque por tren y choque por atropello, fueron los cuatro tipos de accidentes viales que menos decesos registraron con un (0.12% [ver Figura 3]).

El género masculino fue el más afectado, con 651 casos (80%). En cuanto al género femenino se registraron 163 muertes (20% [ver Figura 4]). Lo anterior refleja que por cada cuatro hombres que mueren a causa de accidentes viales, una mujer fallece, de lo que resulta una sobre-mortalidad de este género, ya que es una distribución similar con lo re-

portado a nivel mundial. Algo parecido encontraron Tuñón y Bobadilla (2005) en México en el 2002, que un 73% de los fallecidos por los accidentes de tránsito resultaron ser varones. Lo anterior manifiesta la norma hegemónica de género que establece el educar a los hombres para ser osados y agresivos y asumir conductas de riesgo como señal de virilidad.

Los datos obtenidos demostraron que el rango de edad en donde se presentaron más defunciones ocurridas por accidentes viales, fue el de 26 a 30 años, representado por 91 (11.18%); y es el género masculino el más afectado con 78 decesos (11.98%), mientras femenino tuvo 13 fallecimientos (7.98%). El segundo rango de edad más representativo fue el de 21 a 25 años con 78 muertes (9.58%); así mismo el género masculino fue el más perjudicado con 69 (10.60%) y el género femenino con 9 (5.52%). Dentro de esta distribución llama la atención el rango de 0 a 5 años de edad y enciende un foco rojo en la seguridad de los menores de la ciudad en lo referente a los accidentes viales. En este rango de edad se presentaron 39 decesos (4.79%) y nuevamente el género masculino es el más afectado con 24 muertes (3.69%) y mien-

tras el femenino con 15 fallecimientos (9.20%).

El rango de 86 a 90 años de edad fue el que menos muertes tuvo a causa de accidentes viales, representado por un deceso (0.12%) del género masculino (0.15% [ver Tabla 2]).

En lo que concierne a la distribución del rango de edad de personas fallecidas según el tipo de accidente vial, los resultados demuestran que en la población infantil de 0 a 5 años, 24 menores murieron por atropellamiento, ocho por choque y seis por volcadura. Referente a la población joven, se obtuvo que en el rango de 16 a 20 años, ocurrieron 24 decesos provocados por choques, 16 por atropellamiento y 12 por volcadura. En el rango de edad de 21 a 25 años, la clase de accidente vial en donde más jóvenes murieron fue por choque, representado por 38 muertes, seguido de 21 atropellamientos y 17 volcaduras. En la población de edad productiva com-



prendida por el rango de 26 a 30 años se encontró a 41 personas fallecidas por atropellamiento, 24 por volcadura y 22 por choque, y en la categoría de 36 a 40 años se suscitaron 23 decesos por atropellamiento, 17 por choques, ocho por volcadura, uno por accidente vial, tres

de atropello por tren y una por caída de moto.

Si se toma en cuenta en esta clasificación a las 240 personas fallecidas no registradas por su rango de edad específico, se puede desglosar por el tipo de accidente vial de la siguiente forma: 116 decesos ocurrieron por atropellamiento, 73 por choque, 30 por volcadura, 14 por accidente vial, cinco de atropello por tren y dos por choque con quemaduras (ver Tablas 3 y 4).

CONCLUSIONES

A nivel mundial los accidentes viales son tema de análisis recurrente, ya que repercuten en forma directa en las tasas de mortalidad de cualquier país. De acuerdo a los resultados, es importante dar un seguimiento a los efectos de los accidentes de tráfico, no sólo concentrándose en los tipos de lesiones que se pueden presentar, sino también en los fallecimientos que puedan ocurrir; conocer qué parte de la población resulta más

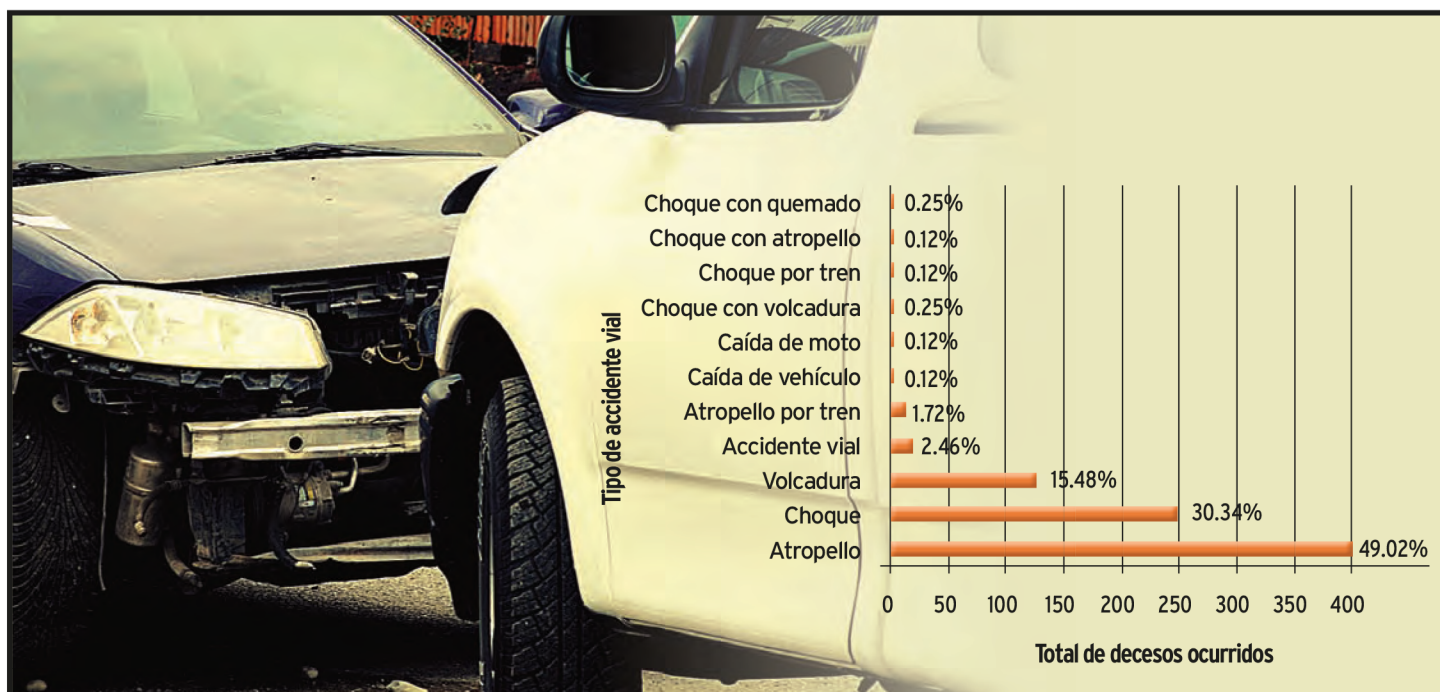


Figura 3: Distribución por el tipo de accidente vial del total de decesos ocurridos en el período 2000-2008.



Rango de Edad	Masculino	%	Femenino	%	Total	%
0 a 5	24	3.69	15	9.20	39	4.80
6 a 10	10	1.54	8	4.91	18	2.21
11 a 15	15	2.30	7	4.29	22	2.70
16 a 20	41	6.30	13	7.98	54	6.63
21 a 25	69	10.60	9	5.52	78	9.58
26 a 30	78	11.98	13	7.98	91	11.18
31 a 35	35	5.38	7	4.29	42	5.16
36 a 40	44	6.76	9	5.52	53	6.51
41 a 45	32	4.92	8	4.91	40	4.91
46 a 50	18	2.76	6	3.68	24	2.95
51 a 55	19	2.92	5	3.07	24	2.95
56 a 60	15	2.30	4	2.45	19	2.33
61 a 65	12	1.84	6	3.68	18	2.21
66 a 70	14	2.15	5	3.07	19	2.33
71 a 75	12	1.84	4	2.45	16	1.97
76 a 80	6	0.92	2	1.23	8	0.98
81 a 85	5	0.77	3	1.84	8	0.98
86 a 90	1	0.15	0	0.00	1	0.12
*No registrados	201	30.88	39	23.93	240	29.48

**Edades no consignadas en el libro de registros de muertes violentas del Departamento de Servicios Periciales de la Procuraduría General de Justicia del Estado de Tamaulipas.*

TABLA 2.

Distribución de acuerdo al rango de edad y al género de fallecidos / Número de muertos.

afectada por esos sucesos imprevistos. La investigación realizada, demostró que la tasa de mortalidad derivada de los accidentes viales es alta y las víctimas fatales más comunes son los niños, jóvenes y personas en edades productivas, lo cual lleva a afirmar que esta problemática es un fenómeno que debe ser estudiado más ampliamente para encontrar una solución efectiva que derive en medidas preventivas y de control con el objetivo de disminuir las tasas de mortalidad y secuelas politraumáticas entre la población de Reynosa, Tamaulipas.

PROPUESTA

Basados en los resultados de la investigación desarrollada y una vez analizados y discutidos, resalta el hecho de que se requiere crear conciencia social a través de los medios masivos de comunicación, que lleven a un cambio de actitud y comportamiento, donde sea la propia población la que se sujete a las medidas preventivas y que las autoridades apliquen los reglamentos viales de manera justa. Hay que hacer hincapié sobre los efectos negativos que tiene el desacato de las reglas de tráfico. Es pertinente también la adecuación de las vías de comunicación terrestres que proporcionen mayor seguridad al peatón y a los automovilistas, que se complementen mediante cursos de capacitación y orientación a la población en general y a las autoridades encargadas de aplicar los reglamentos viales. ||

Rango de Edad	Atropello	Choque	Volcadura	**Accidente Vial	Atropello por tren	Caída por vehículo	Caída por moto	Choque por volcadura	Choque por tren	Choque con atropello	Choque con quemadura
0 a 5	24	8	6			1					
6 a 10	13	2	3								
11 a 15	10	4	7	1							
16 a 20	16	24	12					1		1	
21 a 25	21	38	17		1				1		
26 a 30	41	22	24	1	3						
31 a 35	17	15	7	1	1			1			
36 a 40	23	17	8	1	3		1				
41 a 45	28	10	2								
46 a 50	14	5	3	1	1						
51 a 55	12	11	1								
56 a 60	12	5	2								
61 a 65	10	6	2								
66 a 70	16	3									
71 a 75	11	2	2	1	1						
76 a 80	8										
81 a 85	6	2									
86 a 90	1										
*No registrados	116	73	30	14	5						2

*Edades no registradas en el libro de registros de muertes violentas del Departamento de Servicios Periciales de la Procuraduría General de Justicia del Estado de Tamaulipas.

**Hechos englobados sin especificación aparente sobre a que clase de accidente vial pertenecen.

TABLA 3.

Distribución por el rango de edad y el tipo de accidente vial / Número de muertos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Hijar-Medina, M. (1990). "Mortalidad por lesiones accidentales e intencionales en el Distrito Federal de 1970 a 1986", en *Salud Pública de México*. [En línea]. Vol 32, No. 4, julio-agosto de 1990. Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=10632403>. Fecha de consulta: 23 de febrero de 2009.
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2004). *Día Mundial de la Salud: Objetivos y mensajes del día mundial de la salud 2004*. [En línea]. Disponible en: <http://www.who.int/world-health-day/2004/toolkit/objectives/es/>. Fecha de consulta: 14 de diciembre de 2008.
- Centro de Estudios para la Zona Metropolitana A.C. (2007). "Los jóvenes, el alcohol, los peatones y los accidentes de tránsito", en *Boletín Semanal*. [En línea]. Año 1, No. 7, 19 de noviembre de 2007. Metrópoli 2025. Ciudadanos en Red. Disponible en: <http://www.metropli.org.mx/htm.areas/6/seguridad7.pdf>. Fecha de consulta: 14 de diciembre de 2008.
- Tirado-Cadavid, P. (2002). "Lesiones en accidentes de tránsito", en *Centro de Referencia Nacional sobre Violencia*. Colombia. [En línea]. Disponible en: http://www.col.opsoms.org/docs/DMS2004_LesionesTransito2002.pdf. Fecha de consulta: 14 de diciembre de 2008.
- Tuñon- Pablos, E. y Bobadilla -Bernal, D (2005). "Mortalidad en varones jóvenes de México", en *Estudios Sociales*. [En línea]. Vol. 13, No. 26, julio-diciembre de 2005. Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=41702603>. Fecha de consulta: 23 de febrero de 2009.