

APROXIMACIÓN A UN ESTUDIO SOBRE LA MORTALIDAD POR CAUSAS EXTERNAS QUE INVOLUCRAN A JÓVENES.

Caso: accidentes de tránsito. Resistencia, Chaco. 1990-1999

Celmira Esther Rey

Dpto. de Geografía. Fac. de Humanidades - UNNE

celmirey@hum.unne.edu.ar

Introducción

“Epidemiología es la ciencia encargada del estudio de aspectos ecológicos que condicionan los fenómenos de salud y enfermedad en los grupos humanos a fin de establecer sus causas, mecanismos de producción y los procedimientos tendientes a conservar, incrementar y restaurar la salud individual y colectiva” (GALVEZ V. R. Y GUILLEN, J. F. 1988)

En un estudio epidemiológico lo que se intenta, es e analizar una situación de salud desde un explicación de sus causas, a fin de lograr una intervención para subsanarla con método eficaces. En el caso concreto de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito en ámbitos urbanos, se lo diagnostica como un fenómeno social y su análisis se realiza mediante la vigilancia epidemiológica del evento (accidente), del medio ambiente en que estos ocurren: la vía pública y, sus consecuencias, como las lesiones o las muertes.

Se entiende por accidente de tránsito *“al hecho o circunstancia no intencional que ocurre en la vía pública, cuando el usuario (peatón - conductor) se encuentra circulando y que, por alguna circunstancia personal, de la vía o del vehículo sufre daño físico, psíquico o material”* (REY, 1999).

Los medios masivos de comunicación reflejan en sus crónicas diarias, los reiterativos accidentes de tránsito protagonizados por individuos de distinta edad y condición social. Las estadísticas revelan una tendencia en el incremento del número de hechos, como así también la temprana edad de las personas que lo protagonizan. En tal sentido, sentimos la necesidad de tratar esta problemática, que involucran a vidas jóvenes; quienes tienen el derecho de acceder a una adecuada y sistematizada, educación para la seguridad vial del lugar donde desarrollan su cotidiano vivir.

Las situaciones que generan conflicto en el tránsito

La expresión **conflicto de tránsito** fue definida en Oslo en 1977 (Noruega), durante la primera conferencia referida al “estudio Internacional de Calibración del Conflicto del Tráfico”, definiendo al mismo del siguiente modo: *“ un conflicto de tráfico es un evento observable que involucra a dos o más usuarios de la carretera que se aproximan el uno al otro en un espacio y durante un tiempo hasta tal punto que existe el riesgo de colisión si sus movimientos permanecen sin cambios.”*

Existe una tendencia cada vez mas generalizada por parte de los especialistas, de desterrar el concepto de **accidente** por el de **trauma**, al considerar a este último más significativo. En tal sentido, trauma se define como un daño intencional o no intencional, causado al organismo como consecuencia de una exposición brusca a fuertes concentraciones de energía que sobrepasan los límites de tolerancia, o a factores que intervienen en los intercambios de energía del organismo, como la ausencia de elementos esenciales para la vida (calor, oxígeno).

Según las Estadísticas recopiladas en el libro “Trauma. Prioridades”, de la Sociedad Argentina de Medicina y Cirugía del Trauma (SAMCT), indican que después de las enfermedades cardiovasculares y el cáncer, el trauma es la tercera causa de muerte para todos los grupos de edad y alcanza a ser, la primera para las personas de entre 1 y 45 años. Representado un 50%

de los traumatismos de origen intencional (suicidios, homicidios, violencia en general) y un 50% no intencional (lesiones producidas por colisiones de vehículos a motor, lesiones producidas en el trabajo, en el hogar, en los lugares de recreación, y caídas en general). Tras lo expuesto, es claro que estamos ante la presencia de enfermedades que pueden ser previsibles y prevenibles, puesto que su origen deriva de causas externas, desencadenadas por factores mayoritariamente externos al organismo y propios de la conducta humana. Cuando las conductas adoptadas por las personas, en circunstancias de movilidad sobre la vía pública, no se condicen con lo que prescribe la normativa de tránsito, existe grandes probabilidades de riesgos en la aparición del trauma.

El enfoque de riesgo aplicado a los jóvenes, ha destacado particularmente las conductas riesgosas de los propios jóvenes como factor que conduce a la morbimortalidad. Como señala Irwin: *Los comportamientos asociados a la mortalidad y morbilidad predominante en la adolescencia comparten un tema en común: la toma de riesgo.*(OIT, 1999.). Entre los daños encontrados como más frecuentes se encuentran los accidentes de tránsito, que no son identificados como un daño relevante por los propios jóvenes, ni por su familia, y menos aún, por la comunidad. No es considerado un problema que requiera de atención prioritaria para ser prevenido.

Muchos especialistas en el tema de tránsito, coinciden en señalar que por lo general, los jóvenes se movilizan en la vía pública adoptando conductas altamente riesgosas, entre las que se pueden destacarse:

- Conducir vehículos con motor a edades tempranas, cuando Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 establece que las edades mínimas para conducir son: 21 años para camiones y vehículos de transporte de pasajeros, emergencia o seguridad, 16 años para ciclomotores y 17 años para las categorías restantes (automóviles, por ejemplo.)
- La no utilización de los elementos de protección mínima (cinturón de seguridad, casco en el caso de los ciclomotores y motocicletas). La Ley 24.449 dispone medidas de seguridad obligatorias entre las que se señala lo relativo a las características de motocicletas y bicicletas (Art. 30). El Anexo C del Decreto N° 779, trata detalladamente el uso del cinturón de seguridad en los diferentes tipos de vehículos, resaltando, además el carácter obligatorio.
- Conducir en estado de ebriedad, o como acompañante de un conductor ebrio. La Ley 24.449 establece impedimentos y prohibiciones para conducir en estado de intoxicación alcohólica o habiendo ingerido estupefacientes o ciertos medicamentos. El Art. 73 establece un control preventivo para determinar si el conductor se encuentra en estado de intoxicación. La Policía Federal o las provinciales están a cargo de realizar la prueba de alcoholemia. Las leyes provinciales y nacionales de tránsito disponen que quien se niegue a dicha prueba se presume alcoholizado, pudiendo aplicársele las sanciones correspondientes pro constituir una falta muy grave.
- La propensión a circular como peatón o ciclista sin respetar las normas básica del tránsito adoptando conductas desafiantes frente a los conductores de vehículos con motor.

Los aspectos antes mencionados representan sólo, algunos de los factores de riesgo que predisponen a este grupo etario a involucrarse en situaciones conflictivas, con alta probabilidad de sufrir algún trauma por accidente de tránsito. Es importante destacar la diferencia de género que existen frente al riesgo.

Del conjunto de eventos que se producen en la vía pública y que propician situaciones conflictivas en el tránsito, se han identificado tres categorías de lesiones traumáticas que afectan a las personas. Ellas son:

- ✓ **Leves:** un accidente es leve cuando sus protagonistas han sufrido daños materiales y perjuicios físicos menores (golpes, hematomas, fracturas minore). Las consecuencias en este sentido son reducidas aunque no por ello su importancia es menos significativa.
- ✓ **Graves:** cuando como resultado del hecho o circunstancia no intencional producida en la vía pública los protagonistas involucrados sobrellevan daños que perjudican notablemente

su organismo (traumatismos severos).

- ✓ **Fatales:** Se considera un accidente fatal cuando como consecuencia de la colisión, no se aprecian signos vitales en algunos de los protagonistas involucrados en el hecho.

En este trabajo tomaremos para nuestro estudio, este último tipo de accidente: los **fatales**, es decir aquellos que determinan el estado de muerte de las personas.

Si bien, la cantidad de víctimas fatales no refleja totalmente el problema de los accidentes, es la única información que se recoge con mayor facilidad y exactitud, pese a los múltiples problemas que se plantean en el momento de la obtención y el correspondiente tratamiento.

Aspectos generales de la situación del tránsito

La escritora holandesa Andrea Willemsen , afirmó en su momento "*Las estadísticas son números cuyas lágrimas han sido borradas de su faz*" (extraído de "Hersenkneuzingen", 1999). Detrás de las frías cifras sobre víctimas en la vía pública se esconde un valle de lágrimas y que para los familiares y los más allegados de las víctimas, la falta de seguridad vial se traduce con frecuencia en una vida de dolor; en tanto que, para muchos ciudadanos el tránsito supone una amenaza permanente en su movilidad cotidiana.

Se prevé que para el año 2020, el número de muertes como consecuencia de las lesiones llegará a 8,4 millones, habiendo aumentado considerablemente desde el año 1990 cuando se registraban alrededor de 5,1 millones de muertes por la misma causa. La situación resulta aún más dramática, si se tiene en cuenta que las lesiones por accidentes de tránsito son la principal causa en dicho aumento. Según datos obtenidos de la Organización Mundial de la Salud, en la actualidad las defunciones ocasionadas por accidentes de tránsito suponen un 2,2 % de la mortalidad mundial de todos los grupos de edades.

La situación a nivel mundial

La problemática de los accidentes de tránsito no es privativa de ningún país, por lo tanto es un tema de preocupación mundial. En 1999 la Organización Mundial de la Salud (OMS) calculó que el número de accidentes por tránsito sobrepasaría el millón en los próximos cinco años. Según datos de la Cruz Roja, unas 650.000 personas mueren por accidentes de tránsito cada año, más de 15.000.000 de lesionados y más del 10% de las camas de hospital del mundo son ocupadas por accidentados en la vía pública; muchos de los cuales quedan con alguna discapacidad física o psíquica para toda su vida, viendo limitada su capacidad laboral, en forma total o parcial, y padeciendo un cambio radical en sus vidas debido a una discapacidad física.

Varios estudio determinan que en términos económicos, los costes médicos y materiales derivados de está catástrofe, ascienden alrededor de 500 mil millones de dólares americanos cada año. En los próximos veinte años, si la situación actual de seguridad vial no varía, el presupuesto sanitario destinado al tratamiento de accidentados en carretera representará un 20%.

La situación en la Argentina

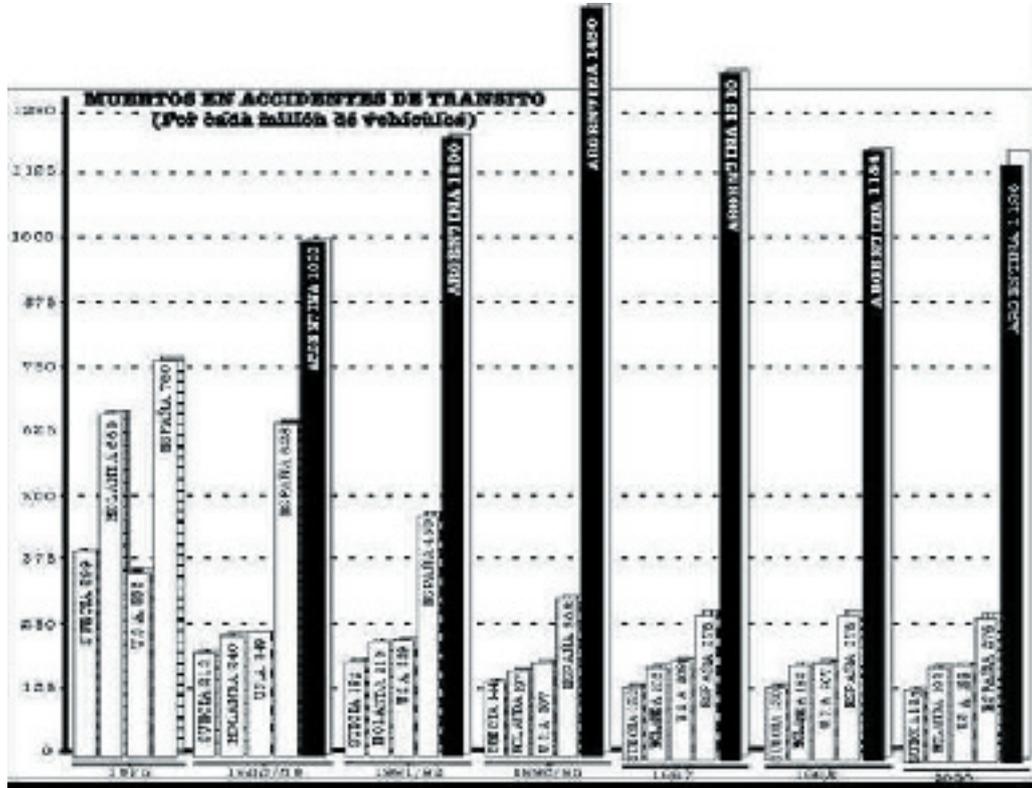
En Argentina, la situación puede calificarse como muy grave, debido a que nuestro país ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito

En Figura N° 1 podemos observar la posición que ocupa la República Argentina (entre 1988 al 2000), con respecto al número de muertos en accidente de tránsito, por cada millón de vehículos. Es posible verificar que, desde 1988 la cantidad de muertos en accidentes de tránsito por cada millón de vehículos es superior a 1.000, llegando a 1.460 muertos durante 1993 – 1995, para comenzar a descender paulatinamente, aunque nunca por debajo de los 1.000 muertos. Situación que supera ampliamente a países como España, que el valor más alto fue alcanzado en el bienio 1988 – 1989, con 628 muertos. En tanto que Suecia, Holanda y Estados Unidos, para los mismos años, nunca alcanzaron la cifra de 200 muertos en accidentes de tránsito por cada millón de vehículos.

En la generación de los eventos relacionados con los accidentes de tránsito, intervienen

un conjunto de factores que se combinan para la producción de los mismos. Entre ellos se incluye: las fallas humanas, el estado de la calzada, el sistema de señalización, el ambiente y los vehículos; por otra parte, como en todo problema complejo, estos factores no actúan por un simple elemento de suma, sino que, obrando en conjunto, cruzados y entrelazados, constituyen una verdadera trama determinante.

Es por esta razón que resulta de especial interés detenernos a analizar la situación de la Argentina.



Extraído de Serie Estadística de la Asociación Civil: Luchemos por la Vida. Bs.As.1994.

Considerando que nuestro período de estudio, comprende los años que van desde 1990 a 1999 (Cuadro estadístico N° 1), en promedio, en la Argentina **17 personas mueren por día, 508 al mes y alrededor de 6.000 al año**, a lo que se agregan un promedio **56.000 heridos** de distinta gravedad, sumado a ello las pérdidas materiales estimadas en una cifra superior a los 5.000 millones de dólares anuales.

Cuadro N° 1

MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO - REPÚBLICA ARGENTINA													
PERÍODO:1990 - 1995.INDEC							PERÍODO 1996 -1999.LUCHEMOS						
AÑO	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Promedio Anual del período	Promedio Mensual	Promedio Diario
Total General	3362	3647	4592	4868	6250	7139	7864	8124	7579	7533	6096	508	17
Heridos	30372	36930	51132	46670	58646	62781	65332	56333	S/D	94825	55891		

Fuente: Elaboración propia sobre la base de la información estadística recopilada

Si nos detenemos a observar la Figura N° 2 “*Muertes por accidentes de tránsito en la República Argentina, en el período 1990 a 1999*”, podemos advertir que el número de muertes por esta causa comenzó a ascender paulatinamente desde 1990 hasta 1999. En 1990, se registraron alrededor de 3.500 muertos, momento en que se la curva del gráfico

inicia una marcha ascendente, acentuándose a partir de 1994 con 6.000 muertos. La tendencia continúa hasta llegar a más de 8.000 muertos en 1997 cuando se inicia un leve decrecimiento (aproximadamente 500 defunciones), situación que persiste hasta llegar al final del período con cifras que giran entorno a 7.500 muertos por accidentes de tránsito.

Mapas de la Argentina: número de muertes por accidentes de tránsito

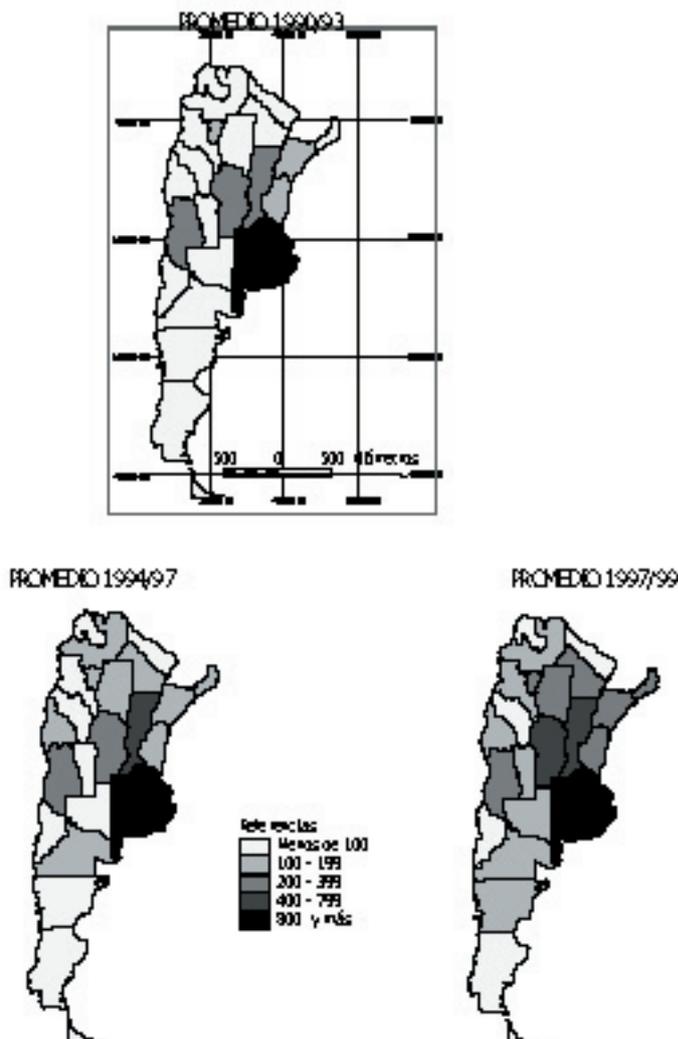
Con estos mapas intentamos efectuar un análisis espacial del fenómeno estudiado para el período comprendido entre los años 1990 a 1999. (Fig. 3)

Del conjunto de años que comprende el período de estudio, se decidió promediar dicho período en tres subperíodos. A saber:

- ✓ de 1990 a 1993: representa el inicio del período,
- ✓ de 1994 a 1996: la situación de la mitad del mismo y,
- ✓ de 1997 a 1999: el final del tiempo en cuestión, a los efectos de observar la evolución del número de las muertes por accidentes de tránsito en la República Argentina, según provincia.

Fig. N° 3

FROMEDIO MUERTES POR ACCIDENTES EN LA REPUBLICA ARGENTINA PERÍODO 1990/1999



Fuente: Elaboración propia (con la colaboración de la Lic. Liliana Ramirez en el diseño cartográfico), sobre la base de

información proporcionada por el INDEC y Asoc. Luchemos por la vida.

Mapa de 1990/93:

Del total de provincias que comprenden la República Argentina, es posible visualizar en este mapa que para el subperíodo 1990/1993, la provincia de Buenos Aires presenta más de 800 muertes por accidente de tránsito, constituyéndose en la única provincia con el valor más elevado de todo el territorio. En orden decreciente, le siguen Córdoba y Santa Fe con cifras que oscilan entre 200 y 399 muertes, seguidas por las provincias de Tucumán, Corrientes y Entre Ríos con valores que van entre 100 y 199 muertes y el resto de las provincias (16 en total) presentan menos de 100 muertes por accidentes de tránsito.

Mapa de 1994/96:

La distribución espacial de este subperíodo (1994/96), muestra que la provincia de Buenos Aires continúa con el predominio de muertes por accidente de tránsito alcanzando valores superiores a 800 muertes, seguida por Santa Fe, que ha diferencia del período anterior incrementa sus valores, y que en este lapso temporal oscila entre 400 y 799 defunciones por esta causa, en tanto que, Córdoba conserva las cifras del período anterior, entre 200 y 399 muertes. Lo notorio del promedio de este subperíodo 1994/97, es el incremento del número de provincias con cifras de muertes que van entre 100 a 199. De existir tres provincias en el subperíodo 90/93, pasan en este subperíodo a nueve, y por ende, disminuyen el número de provincias con menos de 100 muertes por accidentes de tránsito.

Mapa de 1994/96:

En este intervalo, Buenos Aires no cambia su situación respecto a los subperíodos anteriores, ocupando el primer lugar, en tanto que Córdoba se iguala a Santa Fé con 400 a 799 muertes. También se incrementan el número de provincias (de dos, pasan a siete) con valores que oscilan entre 200 y 399 muertes por accidentes de tránsito, reduciéndose por lo tanto el número de provincias con 100 a 199 (de nueve descienden a 7) y aquellas con menos de 100 muertes por esta causa.

El Cuadro N° 2, permite corroborar lo expuesto más arriba. Es decir, que del conjunto de provincias que integran la República Argentina para el período 1990 – 1999, la mayoría de ellas han incrementado notablemente el número de muertes comprendidas entre 200 y 400, de 2 provincias pasaron a representar 7; el aumento fue leve entre las 400 a 800 muertes (de 1 pasó a 2), y se mantuvo la cifra de más de 800 en una sola provincia; por su parte decrecieron considerablemente las de menos de 100 muertes (de 10 a 6) y en forma leve las de 100 y 200, pasando a ser de 9 a 7 provincias, con estos valores, entre las cuales se encuentra nuestra provincia, el Chaco.

CUADRO N° 2

NÚMERO MUERTES	NÚMERO DE PROVINCIAS		
	SUBPERÍODO 90/93	SUBPERÍODO 94/97	SUBPERÍODO 98/99
Menos de 100	16	10	6
100 y 199	3	9	7
200 y 399	3	2	7
400 y 799	S/D	1	2
800 y más	1	1	1

Fuente: Elaboración propia sobre la base de la información estadística recopilada

La situación en el Chaco

La Provincia del Chaco no escapa de las características de la mortalidad por causa de accidentes de tránsito que se manifiestan a nacional. Según datos proporcionados por la el INDEC y la Asociación Luchemos por la Vida, entre 1990 y 1999, en nuestra provincia se produjeron 1.266 muertes por accidentes de tránsito, un promedio de 106 por año y 4 personas fallecidas por día.

En lo que hace a la temática en cuestión, el Chaco experimentó grandes cambios a lo largo del período considerado. En la Figura N° 4, podemos observar que entre 1990 y 1995 la

curva se comporta de manera moderada con cifras que oscilan entre 59 y 100 muertos, en tanto que a partir de 1996 crece abruptamente con valores de alrededor de de 156 muertos, y que al llegar al final del período (1999), las cifras ascienden a 241 muertos por accidentes de tránsito.

La situación en Resistencia

El crecimiento acelerado de la población y el desarrollo de los transportes, debido a la necesidad de desplazarse desencadenan múltiples problemas que incrementan el riesgo de sufrir accidentes en la vía pública. Esto tiene relación además, con los modos de vida, los hábitos y el uso del espacio público en la vida cotidiana que, generando los niveles de salud individuales y colectivos de la población.

Este hecho, que se manifiesta en los espacios urbanizados como el nuestro, se genera cuando el crecimiento de personas y vehículos, no es acompañado por un equipamiento vial adecuado, a lo que se le suma la falta de acciones concretas por parte de aquellos actores sociales responsables de controlar el modo de desplazamiento en la vía pública, circunstancias concomitantes que llevan a involucrarse en situaciones de riesgo, provocando la posibilidad de sufrir accidentes de tránsito.

En el comportamiento de la curva de la Figura N° 5, se observa como al inicio del período, 1990, 1991, se producen 14 y 13 muertos por accidente de tránsito en Resistencia, momento a partir del cual, se incrementan paulatinamente a medida que transcurren los años, pasando de 19 a 46 las víctimas fatales para descender, a 40 muertes por esta causa, en 1999.



Aproximación al estudio local de la mortalidad por causa de accidentes de tránsito

Para iniciar una aproximación al ámbito local, fue necesario definir la relación del grupo estudiado con la esfera de la salud, para luego sí, focalizar nuestra mira sobre algunos aspectos particulares de los riesgos a los que están sometidos los jóvenes y que nosotros consideramos significativos.

El análisis de esta situación posee un especial interés para nuestro estudio, puesto que intentamos poner en evidencia el alto impacto que causan las muertes por accidente de tránsito y que afectan a los jóvenes de nuestra ciudad.

Las condiciones de salud de los jóvenes se hallan altamente influenciadas, además de sus particularidades biológicas e individuales, por el contexto socioeconómico tanto familiar como de la comunidad donde este vive.

Las estadísticas consultadas, permiten tener una aproximación a las condiciones de salud de la población joven de nuestra localidad, al igual que la incidencia de dichas condiciones en la distribución de los factores que ocasionan su muerte, de todos modos, a través de la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 1998) se han realizados muchos trabajos para intentar identificar la incidencia de los problemas socioeconómicos, entre los que se encuentra la

falta de un ambiente protector como factores de riesgos en el comportamiento de los jóvenes.

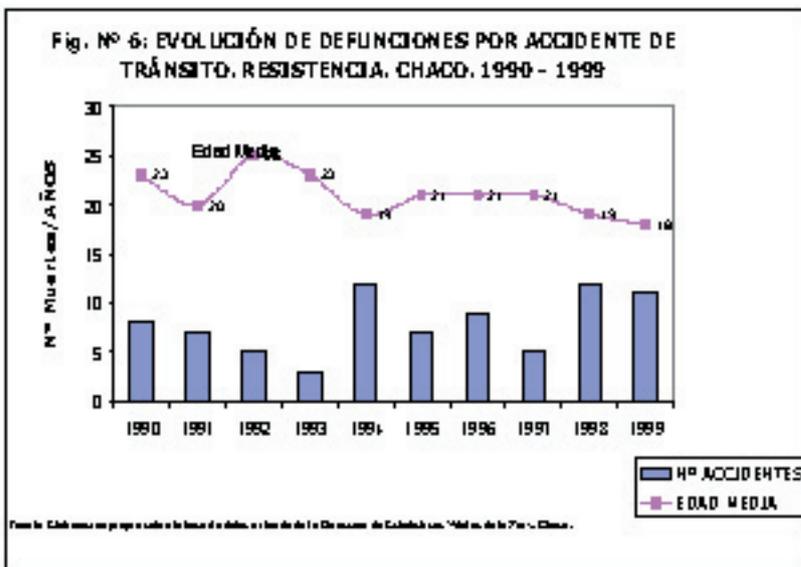
Causas de muertes por accidentes de tránsito en los jóvenes de la ciudad de Resistencia provincia del Chaco. Periodo 1990-1999.

Los jóvenes que mueren en accidentes de tránsito según la Organización Mundial de la Salud en su libro para la *Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas relacionados con la Salud - Décima Revisión (CIE-10)*-, se debe a causas externas, es decir que las causas de defunción se dio por enfermedades, estados morbosos o lesiones que produjeron la muerte, o que contribuyeron a ella, y, en este último caso, las circunstancias del accidente que produjo dichas lesiones.

En el mundo, de acuerdo a datos de la OMS aproximadamente el 50 % de la víctimas mortales por accidente de tránsito, son jóvenes de edades comprendidas entre 15 y 44 años de edad, correspondientes al sector de la población más productiva desde un punto de vista económico y demográfico.

Según los datos proporcionados por la Dirección de Estadísticas Vitales de la Provincia del Chaco, sobre las **causales de muertes en la población** comprendida entre los 10 y 25 años de edad, y en función del período considerado (1990 a 1999), fue posible representar la “*evolución de las defunciones de los jóvenes por accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia para el período 1990 – 1999*”. En la figura N° 6, se puede observar el comportamiento de las defunciones por accidentes de tránsito según los diferentes grupos etarios, durante el lapso de 10 años. Desde 1990 hasta 1993, el periodo se inicia con ocho (8) muertes pasando paulatinamente, tres (3) muertes para 1993; comportamiento, que se ve considerablemente modificado en 1994. Efectivamente, en 1994 se registraron doce (12) muertes por accidentes de tránsito, situación que se ve modificada al año siguiente, en 1995, cuando desciende a siete (7), pero que en 1996 vuelve a ascender, registrándose nueve (9) casos. Al año siguiente (1997) se presentan cinco muertes. En 1998 se incrementa de manera notable, ascendiendo a doce (12) muertes y en 1999a 11 muertes. Cifras que expresan un promedio anual de ocho (8) muertes por accidentes de tránsito, para el período comprendido entre 1990 a 1999.

Muchos estudios demuestran como **la edad** de la persona incide en las distintas situaciones de accidentes de tránsito. Efectivamente, las tasas de accidentes o de mortalidad difieren según las edades tomadas para este estudio. Es interesante la consideración de la edad, puesto que a partir de ella se pueden identificar los riesgos a los que se exponen, convirtiéndolos en sujetos vulnerables de sufrir accidentes de tránsito de distintos tipos de gravedad. Se considera que los jóvenes se hallan junto a los niños y los ancianos, en el grupo de la población más vulnerable a sufrir accidentes en la vía pública, debido a su exposición tanto cuantitativa como cualitativa, a su capacidad para enfrentar las distintas situaciones en circunstancias de movilidad relacionadas con el tipo de transporte utilizado y con las condiciones físicas de la vía.



Los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte de los jóvenes de entre 10 y 25 años de edad, constituyendo, en líneas generales, un tercio de los accidentes de tránsito fatales.

La edad media¹, es decir el promedio de las edades de los jóvenes muertos por causa de accidente de tránsito, oscila entre 18 años para 1999 y 25 años para 1992, dando un promedio de 21 años para el período comprendido entre 1990 y 1999. Es meritorio destacar que cuando aumenta el número de muertes, disminuye la edad media de las personas involucradas, es el caso del año 1999, 1998 y 1997, con 18, 19 y 19 años respectivamente.

Diferentes investigaciones coinciden en señalar que los jóvenes se ven envueltos tres veces más en accidentes fatales que el resto de los protagonistas sujetos usuarios de la vía pública. Conviene recordar que esta trágica situación tiene causas exhaustivamente estudiadas en todo el mundo, entre las que se destacan y combinan las siguientes: Inmadurez emocional, actitudes y comportamientos de riesgo y poca experiencia.

Pese a que el problema se conoce muy bien, no resulta sencillo encontrar una solución. Una de las estrategias que está dando muy buenos resultados, en diferentes países, es la implementación en los sistemas educativos, de programas preventivos encaminados a la toma de conciencia sobre la necesidad de la Educación para la seguridad vial, la cual combina una serie de procesos que permiten resultados efectivos para fomentar actitudes y comportamientos más seguros en los jóvenes cuando realizan su movilidad cotidiana.

En cuanto a la **composición por sexo** (Fig. N° 7) de la población jóvenes muertos por causa de accidente de tránsito, para el período comprendido entre 1990 y 1999, se detectó que el 76 % corresponde a los varones y 28 % a las mujeres, situación que refleja las características del comportamiento a nivel mundial donde las mayores víctimas por esta causa de muerte corresponde al sexo masculino.

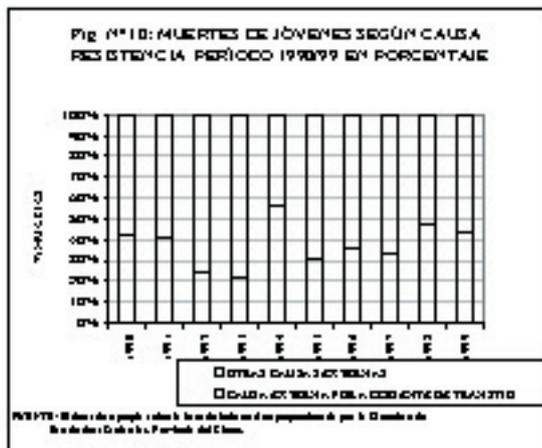
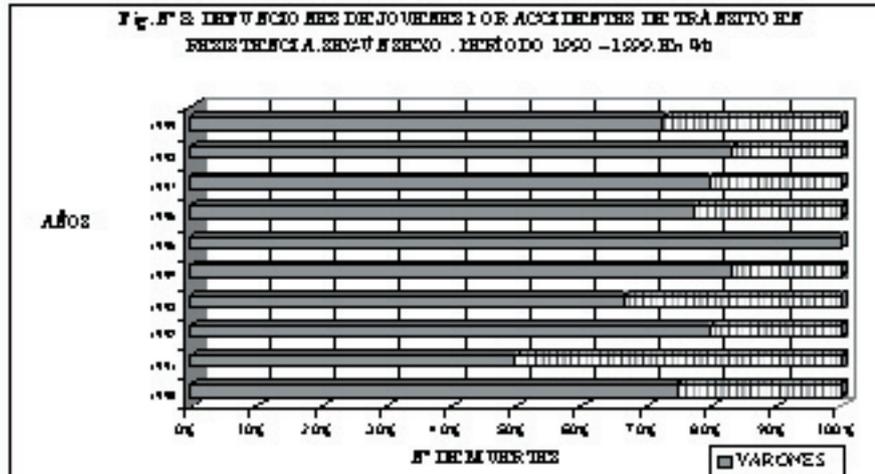


En la siguiente figura (N° 8, se observa en detalle las defunciones de los jóvenes por causas de accidentes de tránsito, según sexo y por cada uno de los años del período 1990 – 1999.

En todos los años del período en análisis (1990 a 1999), el porcentaje de defunciones masculinas varones supera al de las mujeres en más del 50%, llegando a representar el 100% en el año 1995, dónde sólo se registraron casos de muertes del sexo masculino. Hecho que pone en evidencia la notable disparidad entre sexos, donde la sobremortalidad masculina supera ampliamente a la femenina.

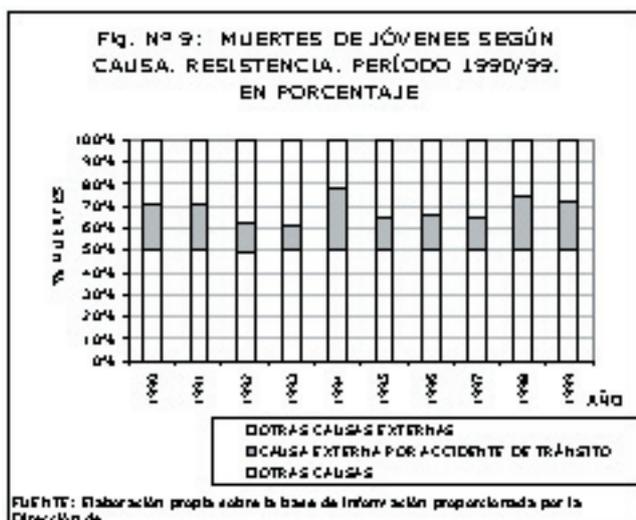
La mortalidad por causas externas constituye un indicador del número de lesiones que tuvieron como desenlace final la muerte de la persona, lo cual revela un predominio de comportamientos en la toma de riesgo en la población joven, posiblemente generados por presiones psicosociales por parte de la familia y del contexto cotidiano y que los jóvenes no están en condiciones de manejar adecuadamente. “Se ha señalado la existencia de factores de predisposición no solo social sino también de naturaleza biológica y ecológica, que incluso pueden trascender la edad y perdurar crónicamente en etapas posteriores (OPS, 1990). En la figura N° 9 es factible observar que durante el tiempo estudiado (desde 1990 a 1999), del conjunto de causas externas, los accidentes de tránsito generan alrededor del 50% de las

muerres en el grupo de los jóvenes, oscilando entre un 20 % (en 1993), y casi un 60% (en 1994), constituyéndose así, en una de las principales causas de defunción en este grupo de edad, junto con otras causas externas como, suicidios, homicidios, envenenamientos, ahogamientos, etc.. Todas ellas son consideradas evitables, generadas por enfermedades de origen social sensibles a la prevención primaria; entendiéndose como tal, una decidida intervención gubernamental que fomente estilos de vida saludables, tendientes a reducir su incidencia y la gravedad del hecho, generando mecanismos adecuados para promocionar la cultura de la prevención, y que indudablemente, tendría una alta repercusión en el grupo de los jóvenes.



Si ajustamos nuestro análisis y relacionamos el total de causas de muertes que afectan a los jóvenes, en la figura N° 10, se aprecia que las *causas externas* concentran alrededor del 50% sobre el total de muertes, sean estas, ocasionadas por accidentes de tránsito, como por las otras causas externas (suicidios, homicidios, envenenamientos, ahogamientos, etc.). El otro 50% representan a *otras causas* de muertes, en la que se incluyen las internas como enfermedades transmisibles, neoplasmas, enfermedades del sistema circulatorio, y, aquellas que figuran bajo la denominación de “causas sin especificar el origen de la defunción”.

La figura N° 11, nos pone ante la evidencia que del total de muertes en este grupo de edad, más del 50%, obedecen a causas evitables. El hecho de la presencia de factores externos, como causa de muerte es un indicador del predominio de comportamientos de alto riesgo de la población joven, posiblemente, ocasionadas por presiones de índole familiar o social, y que estos no pueden manejar adecuadamente y, donde los responsables tutores, actores sociales encargados de políticas de asistencia, no posibilitan la contención necesaria para evitar este tipo de muertes.



Consideraciones finales

Los jóvenes: ¿una población de riesgo?

El análisis efectuado nos permite asegurar que se trata de una población susceptible de ser afectada en circunstancias de movilidad, más que el resto de habitantes por su alto grado de exposición dada su características psicofísicas y de las condiciones del ambiente donde vive.

Como dimos cuenta, una de las principales causa de muerte en los jóvenes son los accidentes de tránsito, pese a que estos hechos y sus consecuencias son evitables. Por ello, consideramos que antes de intentar cualquier política sanitaria en pos de la prevención de este tipo de eventos, es necesario conocer sus particularidades.

Nuestro análisis pretendió poner en evidencia la grave problemática de la situación del tránsito como generador de muertes, afectando principalmente a los jóvenes. Nos preguntamos, que muestra y ofrece este mundo cambiante para poder establecer el pacto social que posibilite, con el menor trauma posible, la transición adolescente; y la adopción de roles adultos adecuados a las pautas institucionalizadas de la sociedad, en las que, de acuerdo con el lugar geográfico y el momento histórico les toca vivir.

La sociedad y el mundo de los adultos deben brindar a las nuevas generaciones, para su adecuado desarrollo, un marco de pertenencia a una familia y a un grupo; educación, salud, amparo, protección, justicia, equidad, bienestar, futuro y amor; para justificar la socialización.

Al finalizar la aproximación al tema en cuestión y sin ánimo se agotar, llegamos a las siguientes consideraciones:

- la alta incidencia de muertes en jóvenes, por accidentes de tránsito y que son evitables.
- estas muertes afectan principalmente a los jóvenes varones.
- el alto impacto que estas muertes causan a la sociedad.

Estas conclusiones podrían significar un aporte para amortiguar el impacto de estos hechos sobre los jóvenes, mediante la propuesta de implementación del plan estratégico tendiente a prevenir las conductas de riesgo que se protagonizan en la vía pública, por ejemplo, a través del sistema educativo, intentar internalizar pautas para la adopción de la máxima seguridad posible en circunstancias de movilidad de este sector de la población.

Bibliografía:

CENTRO LATINOAMERICANO DE DEMOGRAFÍA, COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE Y FONDO DE POBLACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. (2000). *Juventud, población y desarrollo en América Latina y el Caribe*. Ed. Naciones Unidas. Santiago de Chile. Chile.

- DOLTO, F. Y DOLTO TOLITCH, C. (1995). *Palabras para Adolescentes*. 4ª Edición. Ed. Atlántida.S. A. Buenos Aires. Argentina.
- FERNÁNDEZ MOUJÁN, Octavio. (1986). *Abordaje teórico y clínico del adolescente*. Nueva Visión. Buenos Aires. Argentina.
- FOSCHIATTI, Ana María. (1991). *El Desarrollo Urbano y Las Particularidades Demográficas del Chaco y su Capital entre 1960 y 1990*. En DEMOGRÁFICA N° 4. Revista de Estudios de Población. Resistencia. Chaco.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS. Secretaría de Programación Económica. Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. (1997) *La mortalidad en la Argentina entre 1980 y 1991*. Serie N° 9: análisis demográfico. Buenos Aires. Argentina.
- JOSELYN, I. M.1973. *El Adolescente y su Mundo*. PSIQUE. Buenos Aires. Argentina.
- LIDZ, R. L. ; SHAPIRO y otros. (1969). *El Adolescente y su Familia*. Buenos Aires. Argentina.
- MANOILOFF, Raúl O. A. (1995). *Caracteres del Movimiento Natural de la Población en el Gran Resistencia en 1990*. En DEMOGRÁFICA. Revista de Estudios de Población. Resistencia. Chaco.
- MC ANARNEY Y OTROS. (1994) . *Medicina del Adolescente*. Ed. Médica Paramericana. Buenos Aires. Argentina.
- MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACIÓN. SECRETARIA DE CULTURA. COMISIÓN NACIONAL PROTECTORA DE BIBLIOTECAS POPULARES. (1994). *Educación Vial*. Guía para Docentes. Ed. Saite Claire. ACA (Automóvil Club Argentino). Buenos Aires. Argentina.
- MINISTERIO DE JUSTICIA. REGISTRO DE REINCIDENCIA Y ESTADÍSTICA CRIMINAL. En Anuario Estadístico de la República Argentina. *Serie estadística:1995 - 2001*. INDEC. Buenos Aires. Argentina.
- MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. *Conocimientos Básicos de Tránsito para la Adolescencia*. Buenos Aires. Argentina.
- MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA Y ACCIÓN SOCIAL DE LA PROVINCIA DEL CHACO. *SERIE ESTADÍSTICA: 1990 – 1999. ESTADÍSTICAS SANITARIAS Y VITALES*. Resistencia. Chaco.
- MUNICIPALIDAD DE RESISTENCIA. 1991. *Código de Tránsito*. Resistencia. Chaco.
- MUJSS. R. E. (1993) . *TEORÍAS DE LA ADOLESCENCIA*. ED. PAIDOS ESTUDIO. Buenos Aires. Argentina.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (OMS) .(1997). *Nuevos enfoques para mejorar la Seguridad Vial*. 1989. Copia del Informe Técnico N° 781, para su tratamiento en la Universidad Nacional de la Plata. Buenos Aires. Argentina.
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. (1989). *Atención Primaria de la Salud. Principios y Métodos*. Centro Latinoamericano del Instituto de Higiene Tropical en la Universidad de Heidelberg. Fundación Alemana para el Desarrollo Internacional. Ed. Pax. México.
- ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. (1993). *Prevención de Accidentes y Lesiones*. Ed. O.P.S. Oficina Sanitaria Panamericana, Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud. Washington. E.U.A.
- POLICIA DE LA PROVINCIA DEL CHACO. *Accidentes de Tránsito en Resistencia. Serie Estadística. Período 1990 –1998*. División de Criminalística . Resistencia. Chaco.
- REY, Celmira E. (1999). *Las Condiciones Ambientales de la vida urbana. El tránsito como generador de riesgo de accidentes en la ciudad de Resistencia*. Tesis. Maestría en Gestión Ambiental y Ecología. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional del Nordeste. Argentina.
- SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA. (1986). *Ley 24.249. Nuevas Normas para el Tránsito*. Buenos Aires. Argentina.
- SOCIEDAD ARGENTINA DE PEDIATRÍA. (1990). *Atención Integral de los Adolescentes y Jóvenes*. Volumen 1. Ed. Sociedad Argentina de Pediatría. Buenos Aires. Argentina.

(Endnotes)

¹ Es la relación entre la suma de edades de los individuos que componen una población y el número de individuos contabilizados.

