

MUERTES DE ADULTOS MAYORES POR EVENTOS DE TRÁNSITO

Por: *Sandra Julieta Valbuena Cortes*
Especialista en Gerencia Informática - CRNV

El accidente de tránsito¹ es un evento que afecta con predominio a la población joven, pero tiene importantes repercusiones sobre los individuos ubicados a lo largo de todos los ciclos vitales. De la misma manera, no son iguales las causas o factores asociados a su ocurrencia dependiendo de la edad, en consecuencia, la preocupación fundamental frente a los niños y este fenómeno, radica en disminuir las condiciones de vulnerabilidad en su rol de peatón, la cual prácticamente se replica en el otro extremo de la vida.

En la juventud, en cambio, convergen todos los posibles actores asociados a la movilidad, por lo tanto, las causas de ocurrencia en la edad media son más nutridas y complejas, mientras que en la edad adulta se definen con más claridad algunas causas relacionadas con



los procesos de envejecimiento y pérdida de habilidades.

En consonancia con ese patrón diferencial del accidente de tránsito a lo largo de la vida de las personas, el objetivo de este análisis es profundizar en las dinámicas de estos eventos en las personas mayores de 60 años, con el fin de recalcar la importancia de diseñar medidas de intervención, de carácter protectoro específicas para este grupo poblacional.

La metodología de estudio se basa en la revisión histórica

¹ *El accidente de tránsito se define como un acontecimiento que sucede de forma brutal como consecuencia de la transferencia anormal de energía esencialmente mecánica a través de un vehículo en movimiento que es potencialmente nocivo y es independiente de la voluntad humana. En factores de riesgo de mortalidad y morbilidad en accidentes de tráfico de ciclomotores y motocicletas. Tesis Doctoral. Universidad de Granada 2006. Carolina Donate López.*

de las bases de datos sobre muertes por accidentes de tránsito desde los años 2004 al 2008, conocidos por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el nivel nacional de la cual se selecciona la muestra que incluya el grupo de personas mayores de 60 años. Los análisis porcentuales de cada variable se realizan excluyendo los casos catalogados como sin información.

Introducción

El Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 (Ley 1151 de julio de 2007) estableció que el Ministerio de Protección Social debe diseñar y desarrollar la Política Nacional de Envejecimiento y Vejez. En dicho documento se define el envejecimiento como el conjunto de transformaciones y/o cambios que aparecen en el individuo a lo largo de la vida: es la consecuencia de la acción del tiempo sobre los seres vivos. Los cambios son bioquímicos, fisiológicos, morfológicos, sociales psicológicos y funcionales. (1)

El envejecimiento es universal: “Toda materia, cualquiera que sea su naturaleza, envejece, lo que varía es el tiempo, la forma y el ritmo evolutivo, que son propios de cada ser vivo. Es progresivo, comienza con

el nacimiento y termina con la muerte, evolucionando a medida que avanza la vida. En el hombre, cronológica y clínicamente, el envejecimiento empieza desde que se nace.

De tal manera que se consideran personas mayores a las mujeres y hombres que tienen 60² años o más (o mayores de 50 años si son poblaciones de riesgo, por ejemplo indígenas o indígenas). No obstante, ante el límite señalado, se plantea el interrogante de su aplicabilidad general, pues en países de altos estándares de vida, las personas que sobrepasan esa barrera pueden considerarse jóvenes, si su estado de salud no se encuentra debilitado. En el caso colombiano, como país con bajo nivel de vida, una persona de 60 años puede parecer envejecida, más si en su vida ha estado rodeado de elementos que han limitado un envejecimiento saludable.

La referencia al avance de la edad, pretende empezar a soportar la discusión sobre como esta puede convertirse en un factor de riesgo para el accidente de tránsito o que influye en la gravedad de los mismos. En términos generales se admite que la severidad de las lesiones y en consecuencia el riesgo de muerte tras el accidente, aumenta conforme lo hace la

edad, porque el envejecimiento supone cambios físicos, mentales y en el comportamiento, derivados principalmente de alteraciones de las funciones, fisiológicas, psicológicas y sensoriales que limitan la resistencia y luego la recuperación.

De tal suerte que la agudeza visual o capacidad para ver objetos distantes varía poco hasta los 40-45 años, posteriormente tiene lugar una disminución gradual, que determina que las personas mayores necesiten disponer de una iluminación más intensa para ver bien. Sin embargo un exceso de luz puede provocar molestias (reflejos y destellos). Las pérdidas de agudeza y de acomodación pueden impedir la lectura y percepción de señales; un problema muy corriente entre los automovilistas en estas condiciones consiste en la dificultad para atender a lo que pasa fuera del vehículo sin perder el control de los indicadores internos. Las personas mayores experimentan dificultades para adaptarse a la oscuridad y a los cambios de luz.

La incidencia de los distintos grados de sordera aumenta linealmente con la edad a partir de los cincuenta años, las

2 Este límite de edad es reconocido y usado por Naciones Unidas para referirse a las edades (1).

pérdidas de audición que también se producen gradualmente aparecen antes con referencia a los tonos agudos que a los graves. Las personas mayores son más sensibles a las interferencias auditivas y los ruidos de fondo pueden llevarles más fácilmente a distraerse. Es frecuente también una localización defectuosa de la procedencia de los sonidos.

La percepción supone una superior complejidad, un mayor grado de interpretación y evaluación de los estímulos y en definitiva un procesamiento central de la información, por lo que en ellas se manifiestan aún más diferencias individuales y hay más probabilidades de que se produzcan respuestas inadecuadas. Las personas adultas en general: tardan más en identificar e interpretar la información que se presenta incompleta o desorganizada; hallan difícil detallar elementos ocultos y enmascarados en estructuras complejas; tienden a no modificar los preceptos una vez que han sido formados y por último y fundamentalmente, requieren más tiempo para procesar la información: muchos expertos consideran que la pérdida de agilidad y habilidad es una característica típica y representativa de la conducta de las personas de edad adulta, sobre

todo cuando en esta media el Sistema Nervioso Central.

Los procesos psicomotores, consisten en movimientos del cuerpo, especialmente de las extremidades, que intervienen en mayor o menor escala en la gran mayoría de las actividades, se deterioran de manera menos pronunciada y aparece más tarde de lo que suele creerse, siempre claro está que se trate de personas relativamente sanas, aunque es verdad que en comparación con los más jóvenes, los maduros tardan más en reaccionar ante estímulos diversos, emplean más tiempo en ejecutar determinados movimientos, poseen menos fuerza en suma, suelen realizar peor los ejercicios que requieren coordinación, vigor y rapidez.

La memoria primaria a corto plazo no parece que sufra demasiado con la edad, siempre y cuando no haya que hacer reestructuraciones; pero la dificultad de retención aumenta cuando se tiene que atender al mismo tiempo un cierto número de datos diversos y mantenerlos durante unos segundos mientras se está haciendo otra cosa, como en el caso de la conducción en las que se requiere efectuar una búsqueda rápida sobre un panorama circundante que va

cambiando constantemente, para detectar, pequeñas señales que van a influir en la acción o seguir (atención distribuida).

En la memoria secundaria a largo plazo las edades avanzadas también influyen negativamente porque las personas mayores tienden a simplificar la sobrecarga de información, reduciendo el número de elementos a tener en cuenta, lo que puede hacerles prescindir de un dato crucial (señal de tráfico, cruce, presencia de obstáculos, otros vehículos, peatones, etc).

Si bien es cierto que las personas mayores necesitan dormir menos horas que los de las edades medias, estas personas tienen mucho menor control del sueño y de sus efectos negativos al volante, que las personas jóvenes. A esto habría que añadir el hecho de que, según numerosas investigaciones, la incidencia del trastorno del sueño es mayor entre las personas de más edad y se duplican, por ejemplo, las interrupciones del sueño nocturno a partir de los 50 años aproximadamente.

3 *Inteligencia espacial: es la capacidad de entender, asimilar, elaborar información y utilizarla adecuadamente. Es la capacidad de procesar información y está íntimamente ligada a otras funciones mentales como la percepción capacidad de recibir dicha información, la memoria, o capacidad de almacenarla; la capacidad en aspectos como: color, línea, forma, figura, espacio, y sus relaciones en tres dimensiones.*

La visión, percepción, tiempos de reacción, coordinación de movimientos, atención distribuida, inteligencia espacial³, rapidez de juicio independencia de campo, control rígido frente a flexible, son dimensiones que parece que pueden influir en la conducción y que además, disminuirán con la edad, tendiendo a empeorar a medida que las personas van envejeciendo.(2)

Ante todo este gran cuadro de deterioros físicos, mentales, cognitivos y de los sentidos, la discusión ahora debe dirigirse a que una parte muy importante de la población día a día va traspasando los límites, siempre arbitrarios, de lo que convencionalmente se llama vejez y las actividades que se les está permitido ejecutar sin riesgo para ellos mismos y los demás.

La conducción es una de ellas, de tal manera que el automóvil representa un instrumento esencial para la autoestima e independencia de estas personas, por lo tanto, la retirada del permiso de conducir constituye un evento traumático y estresante que puede resultar contraproducente (3).

Es así como en la legislación Colombiana y en desarrollo de lo dispuesto por el artículo

24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

En este mismo referente normativo, el Código Nacional de Tránsito, estipula en el Artículo 22 sobre la vigencia de la licencia de conducción, que para vehículos particulares tendrán una vigencia indefinida, para vehículos de servicio público será de 3 años, al cabo de los cuales se solicitará su renovación adjuntando un nuevo certificado de aptitud física y mental y el registro de información sobre infracciones de tránsito del período vencido. Así mismo, su párrafo dice: “Todos los conductores de servicio público mayores de 65 años deberán renovar su licencia de conducción anualmente, demostrando su aptitud mediante certificación competente e idónea” (4).

La validez de las licencias disminuirá con la mayor edad del titular debiendo en cada reno-

vación aprobar el examen psicofísico previsto para la emisión de la licencia original.(2). Así en nuestro país los conductores mayores de sesenta y cinco años (65), deberán renovarla cada (3) años hasta los setenta y un (71) años y con posterioridad a esa edad cada año.

La pregunta final está dirigida al cumplimiento de esta norma y cuáles son los mecanismos dispuestos por el Estado para controlar que personas de avanzada edad no se movilen por las diferentes vías del país, con importantes grados de deterioro físico y mental. Estas personas finalmente se convierten en actores de accidentes de tránsito, que bien pudieron ser prevenidos si los distintos procesos de la vida se asumen con la madurez y dignidad que debiera proveer el aumento de la edad.

Resultados

En el período comprendido entre el año 2004 y el 2008, de las 26.045 personas fallecidas por accidente de tránsito en el nivel nacional, 5.077 eran mayores de 60 años, cifra bastante significativa y que representa el 19% de las muertes por esta causa. Por cada 3.774 hombres mayores de 60 años fallecidos en accidente de tránsito mueren 1.303 mujeres, lo

que representa una razón de 3 a 1. Los hechos se concentran los fines de semana, probablemente asociado al aumento de los desplazamientos en esta temporada. Las víctimas presentaron politrauma en el 56% de los casos seguido de trauma craneoencefálico con el 34%.

El comportamiento epidemiológico del accidente de tránsito, exige la implementación de medidas de prevención e intervención, orientadas a disminuir el riesgo de exposición, en este sentido las medidas de orden restrictivo se muestran como una interesante alternativa.

Distribución sociodemográfica

El compromiso por sexo de los accidentes de tránsito en mayores de 60 años, muestra una disminución en la razón hombre mujer de 4:1 en población general a 3:1 en este grupo específico. En términos porcentuales el compromiso

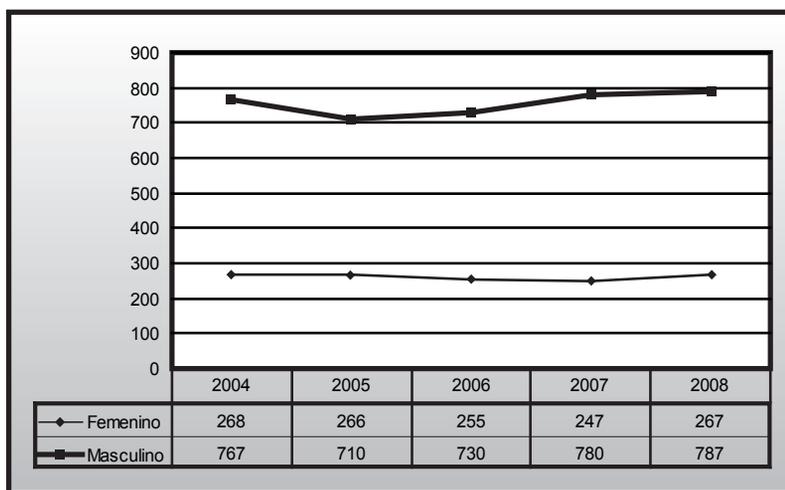
masculino compromete un 74%. (Gráfico 1)

Los porcentajes de variación entre los diferentes años de estudio reflejan una constante a excepción de 2008, donde el compromiso de los mayores llegó al 21%, frente al total de accidentes. (Cuadro 1)

El grupo de edad que concentra el mayor número de casos fue de 60 a 64 años con el

23% (1.156), le sigue el rango de edades de 65 a 69 con 21% (1.057). La tasa promedio durante el período de análisis se ubicó en 26 casos de muertes en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, cifra que prácticamente duplica la tasa general para este evento. La tasas más altas de muerte se ubica entre los mayores de 80 años, lo que permite sugerir que en este grupo, el riesgo de morir por accidente de

Gráfico 1.
Muertes en accidentes de tránsito según sexo.
Colombia, 2004-2008



Cuadro 1. Tasa de muertes en adulto mayor. Colombia, 2004-2008

Edad	2004		2005		2006		2007		2008		Total
	Casos	Tasa									
60-64	242	22,0	245	21,6	218	18,5	223	18,1	228	17,7	1.156
65-69	227	24,6	203	21,5	181	18,9	233	24,0	213	21,5	1.057
70-74	212	30,3	194	26,9	191	25,8	196	25,6	217	27,4	1.010
75-79	172	33,7	150	29,0	180	35,9	177	35,0	200	38,2	879
80 Y más	182	38,0	184	36,7	215	41,3	198	36,7	196	35,2	975
Total	1.035	28	976	26	985	25	1.027	26	1.054	25	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

tránsito, aumenta con la edad. (Cuadro 2).

No se contó con información sobre la escolaridad de la víctima en el 54% de los casos. Analizando los casos que si contaban con datos se tiene que el 53% (1.236) de los fallecidos contaban con primaria completa, 11% (252) habían cursado primaria incompleta y el 8% (175) contaban con estudios de secundaria incompleta, técnico, universitario, especialización. En términos generales se puede hablar de un bajo nivel académico, que pudo haber influido en la transmisión de los sistemas normativos relacionados con el tránsito en este grupo poblacional, más cuando los procesos de motorización se presentan como un evento tardío en la vida de los adultos mayores colombianos. (Cuadro 3)

Las víctimas que eran casadas representan el 46% (1.498)

Cuadro 2. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según escolaridad. Colombia, 2004-2008

Escolaridad	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Primaria completa	281	165	173	288	329	1.236
Ninguna	90	92	72	76	75	405
Primaria Incompleta	1	111	124	7	9	252
Secundaria completa	54	43	39	48	65	249
Universitaria	15	17	14	15	17	78
Preescolar	34	2	1		2	39
Secundaria Incompleta	1	19	19			39
Técnica	2	2	4	4	7	19
Especialización				3	1	4
Subtotal	478	451	446	441	505	2.321
Sin información	557	525	539	586	549	2.756
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIAVAC.

de los casos, seguido de los viudos y solteros con 36% (1.191), con 14% (446) personas en unión libre.

Distribución según circunstancia del hecho

En cuanto al accidente de tránsito de los mayores de edad, resulta importante evaluar su condición de actor de la movilidad, la actividad que estaban

desarrollando cuando fueron víctimas y los vehículos involucrados entre otros. (Cuadro 4)

En el período de estudio murieron producto de un accidente de tránsito (3.473) peatones que equivalen a un 71% de los casos, estas muertes pueden ser resultado de los excesos de velocidad de los conductores, ante un transeúnte lento en su locomoción y el incumplimiento de las normas de tránsito de peatones, sumado a la pérdida en la capacidad de reacción ante un evento imprevisto. Los conductores siguen en frecuencia con un 15% (746), sobre esta condición de víctima se debe trabajar desde la política pública, toda vez que los conductores que registren limitaciones, así sean mínimas, para la ejecución de activida-

Cuadro 3. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor, según estado civil. Colombia, 2004-2008

Estado Civil	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Casado (a)	313	320	342	287	236	1.498
Viudo (a)	111	128	139	111	118	607
Soltero (a)	83	119	138	117	127	584
Unión Libre	97	89	97	84	79	446
Separado (a)	25	17	25	35	37	139
Divorciado (a)	1	1	4	4	7	17
Subtotal	630	674	745	638	604	3.291
Sin información	405	302	240	389	450	1.786
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

des de riesgo como la conducción deben ser valorados rigurosamente en todos los niveles para el mantenimiento de su licencia.

Otro elemento de revisión es la actividad rutinaria que desempeñaban las víctimas antes de ocurrir el hecho. En la revisión de los datos se encontró que en (3.016) casos no registró la actividad específica que realizaba la víctima cuan-

Cuadro 4. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según condición de la víctima. Colombia, 2004-2008.

Condición de la víctima	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Peatón	654	644	702	727	746	3.473
Conductor	136	136	127	171	176	746
Pasajero	123	124	133	129	132	641
Subtotal	913	904	962	1.027	1.054	4.860
Sin información	122	72	23			217
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

do ocurrió el hecho, el 23% (483) desarrollaba una actividad de tipo social, 21% (425)

otras actividades, 16% (331) se transportaba hacia o desde el lugar de trabajo. (Cuadro 5)

Cuadro 5. Muertes por accidentes de tránsito en adultos mayores, según actividad. Colombia, 2004-2008

Actividad durante el hecho	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Actividad de Tiempo Libre (Ir al cine, bailar, Reu. Social)	93	147	101	83	59	483
Otras	54	82	77	106	106	425
Transportándose hacia o desde el lugar de trabajo	76	84	61	43	67	331
Quehacer habitualmente no remunerado	40	53	48	41	41	223
Mientras esta ocupado en otras actividades específicas	110	3	34	14	33	194
Mientras descansa, duerme, come o realiza otras actividades vitales	5	26	38	19	29	117
Mientras realiza una Actividad de Recreación	27			19	10	56
Trabajo Remunerado	4	14	12	11	9	50
Mientras esta ocupado en otro tipo de trabajo	29	8	3	2	1	43
Actividad de aprendizaje	4	3	2	23		32
Mientras realiza una Actividad Deportiva	3	9	6	6	3	27
Mientras trabaja en forma remunerada	9	3	2	6	5	25
Trabajo por salario, Bonificaciones	3	9	5	1	2	20
Misión Humanitaria, medica y/o sanitaria	1	4	2	3	4	14
Participación en reuniones y actividades Organizaciones voluntarias	1	3	4	2	1	11
Actividad en el hogar	3	2		2	1	8
Durante una retención ilegal (Secuestro)				1		1
Durante una retención legal (preso, detenido)		1				1
Subtotal	462	451	395	382	371	2.061
Sin información	573	525	590	645	683	3.016
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.



Llama la atención los muertos adultos mayores que continuaban vinculados a una actividad laboral, como señal de que esta población no goza del merecido descanso posterior a toda una vida de arduo trabajo.

No se cuenta con suficiente información sobre los vehículos involucrados en (3.613) casos de los accidentes de tránsito, sin embargo, sobre el número de casos que si poseían datos se encontró que los automóviles, motocicletas y bicicletas son los principales vehículos involucrados con un 61% (833). (Cuadro 6).

Los vehículos particulares son los más comprometidos en la lesión del adulto mayor con un 69%(2.131). (Cuadro 7)

El 31% (956) corresponden a vehículos de servicio público y oficiales, no obstante en (1.989) casos no registra información sobre el tipo de servicio que prestaba el vehículo

Cuadro 6. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según vehículo involucrado. Colombia, 2004-2008.

Vehículo	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Bicicleta	77	90	71	86	81	405
Moto o Moto Carro	88	35	48	54	52	277
Automóvil (Incluye Taxis)	94	52	52	2	1	201
Bus	34	30	34	22	21	141
Automóvil	13		2	36	27	78
Camper	22	12	13	9	14	70
Camioneta	10	14	17	7	13	61
Buseta	18	13	5	12	12	60
Camión Furgón	11	6	7	6	13	43
Otro	9		4	1	2	16
Taxi				9	6	15
Microbús	1	1	2	2	5	11
Vehículo articulado		2	1	4	4	11
Tracción Animal	3	2	1	4		10
Ambulancia			1	6	1	8
Tractor - Maquinaria agrícola		3	1	1	3	8
Volqueta	1	2	3	2		8
Avión, avioneta		4	1	1	1	7
Moto taxi				4	2	6
Ns/Nr (Incluye vehículo en fuga)		3	2			5
Micro Bus	4					4
Semoviente	1		1		2	4
Barco, yate, bote		1		1	1	3
Objeto Fijo	2	1				3
Maquinaria		1			1	2
Tren	2					2
Aeronaves sin motor					1	1
Camión	1					1
Helicóptero			1			1
Transporte masivo			1			1
Vehículos acuáticos		1				1
Subtotal	391	273	268	269	263	1.464
Sin Información	644	703	717	758	791	3.613
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

Cuadro 7. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según servicio del vehículo. Colombia, 2004-2008.

Servicio del vehículo	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Particular	447	460	402	402	420	2.131
Público	237	190	176	164	140	907
Oficial	4	17	15	7	6	49
Escolar					1	1
Subtotal	688	667	593	573	567	3.088
Sin Información	347	309	392	454	487	1.989
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

en el momento del accidente. (Cuadro 8)

Los datos arrojados para el período de estudio reflejan que un 75% (3.501) de las muertes en eventos en accidentes de tránsito son producto de atropello, cifra que se relaciona con el número de peatones comprometidos. El equipamiento urbano en la mayoría de ciudades colombianas está poco adaptado a los requerimientos exigidos en virtud del envejecimiento de la población, es necesario que los puentes peatonales, por ejemplo, cuenten con vías de acceso adecuadas para las personas con limitación motora y para la deambulacion, que los tiempos de los semáforos estén más acordes con las necesidades de paso de personas de avanzada edad y que en términos generales las vías se diseñen pensando en los mayores que las pueden transitar.

Los choques con otros vehículos alcanzaron el 15% (709) y representan los casos donde los conductores fueron las víctimas.

El aspecto más determinante en el análisis de los accidentes de tránsito lo constituye el estudio de las posibles causas del accidente. Si bien en la fase que las víctimas del accidente son evaluadas en la Institución, las hipótesis frente a las causas

Cuadro 8. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según clase de accidente. Colombia, 2004-2008.

Clase accidente de tránsito	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Atropello	672	643	698	736	752	3.501
Choque otro vehículo	140	154	131	146	138	709
Volcamiento	49	25	38	32	39	183
Caída ocupante	26	37	36	33	28	160
Choque con objeto fijo o en movimiento	2	14	29	17	19	81
Caída del vehículo a precipicio	12	10	12	6	22	62
Hundimiento				2	1	3
Subtotal	901	883	944	972	999	4.699
Sin Información	134	93	41	55	55	378
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

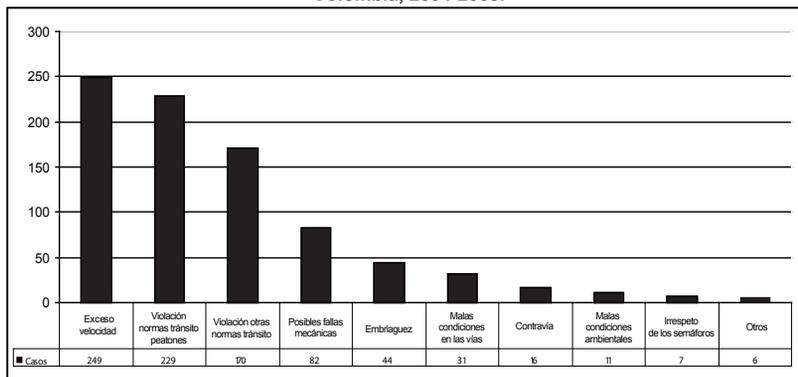
son preliminares, estas se convierten en orientadoras sobre esos factores que precipitan la ocurrencia de estos eventos. No obstante, cerca del 83% de los casos ni siquiera presenten información sobre la posible causa. (Gráfico 2).

Muchas de las circunstancias descritas son el reflejo de los patrones culturales que prevalece en nuestro país, donde la inobservancia de las normas

son predominantes, no solo con respecto a la movilidad, sino a otras esferas de la vida. En consecuencia el 29% (249) casos se dieron como producto de exceso de velocidad, violación normas de tránsito de peatones y violación otras normas de tránsito con un 47% (399), le sigue con un 5%(44) casos la embriaguez.

Factores poco relacionados con el factor humano, como

Gráfico 2. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según hipótesis causal. Colombia, 2004-2008.



Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

las malas condiciones en las vías, posibles fallas mecánicas corresponden al 14%(113) casos. (Cuadro 9)

Las condiciones ambientales y de las vías son relacionadas en menor proporción en la ocurrencia de un accidentes de tránsito, las cifras para el período de estudio muestran que el 88% (1.340) se originaron en condiciones normales, tan sólo un 5% (74) en condiciones lluviosas, otras y en clima totalmente seco con 6%(96) casos, no obstante en 3.557 casos no había registro alguno. (Cuadro 10)

Las muertes producto de accidentes de tránsito registradas para el período de estudio muestran que el politrauma con 56% (2.643), seguido del trauma de cráneo con el 34% (1.609) son los responsables de la mayoría de las muertes. Se entiende que en las víctimas de edad avanzada, caracterizadas por un mayor grado de fragilidad y menor resistencia física a la energía mecánica desprendida en el accidente, tengan lesiones más graves y compromiso de múltiples órganos.

Cuadro 9. Muertes por accidentes de tránsito según condiciones ambientales. Colombia, 2004-2008.

Condición lugar	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Normal	20	357	347	313	303	1.340
Lluvioso	1	12	16	22	23	74
Otros		22	21	14	8	65
Seco				17	14	31
Niebla		1	1	2	5	9
Múltiples	1					1
Subtotal	22	392	385	368	353	1.520
Sin información	1013	584	600	659	701	3.557
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

Cuadro 10. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según topografía de la lesión. Colombia, 2004-2008.

Diagnostico	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Politrauma	488	491	525	530	609	2.643
Trauma Craneano	316	329	327	348	289	1.609
Trauma Tórax	39	28	36	42	33	178
Trauma de Miembros	21	12	22	30	27	112
Trauma Abdomen	20	17	17	16	9	79
Trauma de Cuello	20	12	6	16	11	65
Trauma Área Pélvica	4	7	9	12	14	46
Sin lesiones	2		4	5	4	15
Trauma Facial	2	1	2	1		6
Subtotal	912	897	948	1.000	996	4.753
Sin información	123	79	37	27	58	324
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC

Distribución temporal del hecho

La distribución de los accidentes a lo largo de los años, meses, días y horas habla de unos patrones que pueden ser tenidos en cuenta para la implementación de medidas de

protección de este grupo etario vulnerable ante el tránsito. (Cuadro 11)

Los datos registrados reflejan una relativa constante durante la mayoría de los meses del año, los meses de diciembre, enero y julio concentran el

30% (1.474) de los eventos fatales, esta tendencia es similar al comportamiento del evento en población general. Los meses señalados coinciden con épocas en las cuales se aumenta el consumo de licor y se relajan los controles sociales. Los meses restantes presentan un comportamiento constante, 56% (2.854) corresponde a los meses de abril mayo, junio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y con un 14% (749) los meses de febrero y marzo. (Cuadro 12)

Igual pasa con la presentación de casos según día de la semana, donde se observa incremento los sábados y domingos, que concentra el 30% (1.531). El resto de días, es decir el 70% (3.546) restante presenta un comportamiento similar. (Cuadro 13)

Los accidentes de tránsito presentados en las edades de estudio muestran un comportamiento equitativo independiente del rango horario a excepción de las 18:00 a las 23:59 horas que presenta tan sólo el 19% (653) de los casos. Esta tendencia se puede entender tal vez porque la actividad laboral rutinaria ha cesado o disminuido considerablemente en esta etapa de la vida.

Cuadro 11. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según mes del hecho. Colombia, 2004-2008.

Mes	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Enero	119	81	85	87	76	448
Febrero	65	63	77	81	91	377
Marzo	75	72	72	85	68	372
Abril	83	86	79	81	73	402
Mayo	88	69	79	94	72	402
Junio	86	88	69	85	79	407
Julio	73	93	104	72	100	442
Agosto	78	91	78	85	86	418
Septiembre	72	83	81	96	84	416
Octubre	80	73	94	75	71	393
Noviembre	92	86	69	89	80	416
Diciembre	124	91	98	97	174	584
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

Cuadro 12. Muertes por accidentes de tránsito en adulto mayor según día de ocurrencia del hecho. Colombia, 2004-2008.

Día semana	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Domingo	133	145	176	159	150	763
Lunes	155	131	140	133	123	682
Martes	150	114	125	154	123	666
Miércoles	153	144	129	130	145	701
Jueves	146	136	131	146	140	699
Viernes	139	133	145	141	147	705
Sábado	159	173	139	164	133	768
Subtotal	1035	976	985	1027	961	4.984
Sin información					93	93
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

Distribución espacial del hecho

El accidente de tránsito que afecta al adulto mayor se presenta como un evento urbano 81% (3.788) de estos ocurren en calles, seguido con un 15% (706) hechos dados en carretera, el 4% (204) en otros es-

cenarios como parqueaderos, estaciones de servicio, terminales de pasajeros entre otros.

Conclusiones

Si bien el Ministerio de Protección plantea en virtud de la Política Nacional de Envejecimiento y Vejez Social, una edad de 60 o más años para

considerar que una persona entra en este ciclo de la vida, se encuentra diferencia con relación a lo estipulado en el Código Nacional de Tránsito, donde en su artículo 22 describe que los conductores de servicios público mayores de 65 años deberán renovar su licencia de conducción anualmente, demostrando su aptitud mediante certificación competente e idónea, no obstante la normatividad no se observa claridad sobre los límites de edad para conducir vehículos.

El envejecimiento plantea dificultades por la pérdida de capacidades a nivel psicomotor, percepción, memoria y visión entre otros, para la ejecución de actividades de riesgo como lo es la conducción, pero de igual forma la edad avanzada también registra ventajas en el sentido de que estas personas pueden gozar de mayor experiencia que las induce a ser más precavidas a la hora de conducir o a respetar aún más las normas de tránsito.

La concentración de víctimas de accidentes de tránsito en personas mayores de 60 años, obliga a que se observen como un grupo de especial vulnerabilidad para estos eventos. Por eso se debe trabajar aún más en materia de prevención y fortalecimiento de políticas

Cuadro 13. Muertos por accidentes de tránsito en adulto mayor según rango horario ocurrencia del hecho. Colombia, 2004-2008.

Rango de hora	2004	2005	2006	2007	2008	Total
00:00 - 05:59	92	101	126	167	182	668
06:00 - 11:59	197	264	246	307	271	1.285
12:00 - 17:59	237	261	215	49	35	797
18:00 - 23:59	189	196	249	9	10	653
Subtotal	715	822	836	532	498	3.403
Sin dato	320	154	149	495	556	1.674
Total	1.035	976	985	1.027	1.054	5.077

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC.

públicas que controlen la conducción ejercida por adultos mayores. En este sentido de debe aplicar la norma de valoraciones frecuentes del estado físico, mental y psicológico que permitan certificar la aptitud y capacidad para la conducción de personas de avanzada edad.

Bibliografía

- (1) Política Nacional de Envejecimiento y Vejez. [Acceso agosto de 2009]. Disponible www.minproteccionsocial.gov.co.
- (2) Conducir en la vejez, posibilidades y riesgos. [Acceso agosto de 2009] Disponible <http://www.neurologiainba.com.ar/conducir-vejez.pdf>.
- (3) ELVIK, Rune & TRULS Vaa. El Manual de medidas de seguridad vial. Editorial Ariel. 1ª edición Fitsa 2006. Traducido al español Jesús González
- (4) Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de agosto 6 de 2002.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
Calle 7A No: 12-61
Teléfono: 4069944 ext. 1535 -1536 - 1537 fax 3339744

drip@medicinalegal.gov.co

Gente, Ciencia, Competencia y Honestidad
PEDRO GABRIEL FRANCO MAZ - Director General

LUIS CARLOS GUERRERO ESCOBAR - Secretario General

CARMEN DORIS GARZON OLIVARES - Subdirectora de Servicios Forenses

ENRIQUE MIGUEL ALTAMAR OSPINO - Subdirector de Investigación Científica

LUZ JANETH FORERO MARTINEZ - Jefe CRNV

SANDRA JULIETA VALBUENA CORTES
Especialista en Gerencia Informática - CRNV

Diseño, Armada Electronica y Fotografía
Grupo de Apoyo Editorial - Manuel Castañeda M. - Diseñador Gráfico