

ACCIDENTES DE TRANSITO. MUNICIPIO DE MEDELLIN Y VALLE DE ABURRA 1975-1976

*Alberto Vasco Uribe. **

INTRODUCCION Y OBJETIVOS

Aunque es aceptado por todos la importancia que los Accidentes de Tránsito tienen para la vida de la sociedad en sus aspectos sociales, económicos, de salud, etc., hemos querido subrayar algunos datos que permitan visualizar el problema, especialmente en Colombia y en Medellín en particular.

La OMS ha realizado estudios en los que se presenta la magnitud del problema (1), sus principales causas detectadas a través de estudios epidemiológicos (2) y las grandes diferencias que existen en cuanto a las causas, riesgos, etc., se dan entre los países llamados desarrollados y subdesarrollados, lo mismo que su volumen en relación al total de la población (3).

En Colombia se tiene amplia información a nivel de registros nacionales del DANE (4) de la Encuesta Nacional de Morbilidad (5) y de trabajos realizados por el Ministerio de Salud Pública (6) en los que se corroboran los datos obtenidos a nivel mundial. Desgraciadamente estos datos no son de mucha utilidad para aplicación en programas específicos de ciudades por ejemplo, dado que son acumulados de situaciones bien diferentes.

En Medellín se han realizado investigaciones en la Escuela Nacional de Salud Pública sobre Accidentes de Tránsito en 1972 (7) y sobre Accidentes de Tránsito en las Empresas Públicas de Medellín (8). Se cuenta con la investigación médico-legal del doctor Giraldo (9) en las que se precisa mejor los sitios más frecuentes en donde se producen los accidentes fatales y las condiciones en las que ellos ocurren, a la vez se señala algunas dificultades jurídico-administrativas para tener un mejor conocimiento del problema. La investigación sobre grado, alcohol y accidentes realizada en el Municipio (10) y los datos ya existentes en la Secretaría Municipal de Tránsito y algunas otras entida-

des como el Centro de Pediatría Social del Hospital Universitario San Vicente de Paúl y la Universidad de Antioquia, configuran un cúmulo de informaciones que debidamente estudiada y organizada, arrojará grandes luces sobre medidas inmediatas en los órdenes jurídico-administrativos de Salud, Educación y Prevención del Problema.

El objetivo del presente trabajo es: presentar una descripción de la información actualmente existente especialmente en el Municipio de Medellín y de ser posible en los Municipios del Valle de Aburrá, además de hacer un análisis de ella con el propósito de orientar posteriores estudios de tipo epidemiológico.

1. Descripción de la información existente.

A. *Materiales y Métodos.*

En base a los registros de la Oficina de Sistematización del Municipio de Medellín y a la información existente en las Secretarías de Tránsito de Envigado, Itagüí, Bello y la Secretaría Departamental se presentan los datos consolidados para el área metropolitana, única manera de tener una visión de conjunto del problema. Para ello se revisaron las fuentes de los datos haciendo luego una recomposición de ellos en base a cruces de información con miras a hacerla más útil e inteligible.

Se presentan cuadros, gráficos y mapas.

B. *Información y Análisis.*

— Vehículos colisionados 1975-1976 por tipo de vehículo (Cuadro 2). Llama la atención el hecho de que contribuyen en número de colisiones en una proporción

* Jefe Departamento de Ciencias Básicas. Escuela Nacional de Salud Pública.

similar los vehículos particulares que los vehículos públicos, cuando agrupamos los rubros, buses, taxis y otros. Este dato

analizado en relación a la población de vehículos registrados en el Municipio de Medellín nos da lo siguiente:

CUADRO No. 1

NUMERO DE VEHICULOS Y SU CLASIFICACION POR MUNICIPIOS DEL VALLE DE ABURRA – 1977

No. de Vehículos	Clasificación			Total
	Particular	Oficial	Público	
Medellín	27499		13477	40976
Bello	2263	10	280	2553
Envigado	12672		1823	14495
Itagüí	15000	20	350	15370 ⁽¹⁾
Sría. Deptal.	11239	1241	9349	21829
Total	68673	1271⁽²⁾	25279	95223

(1) Datos poco confiables dado que no es posible en la actualidad un cálculo exacto.

(2) Dato subestimado.

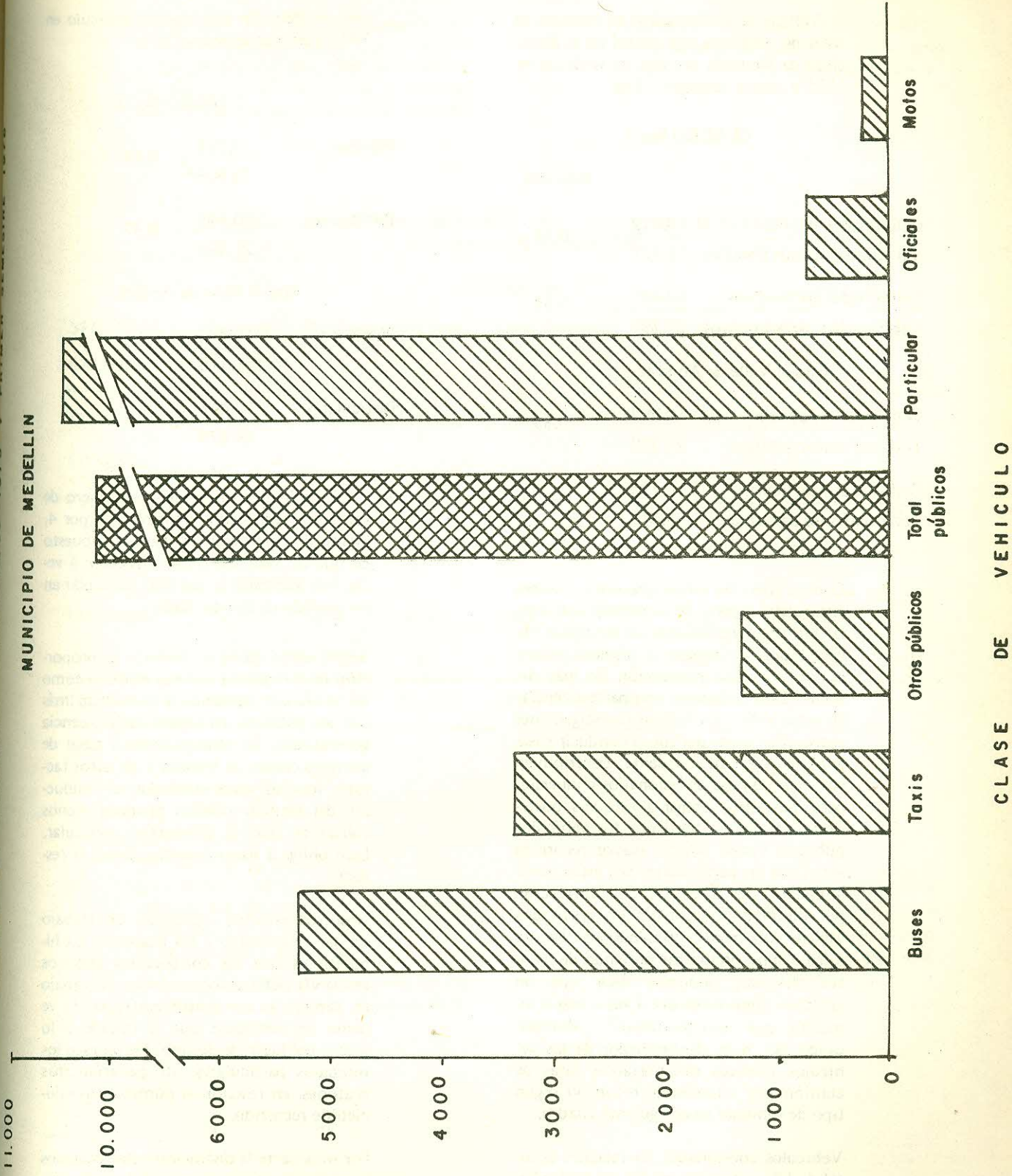
CUADRO No. 2

VEHICULOS COLISIONADOS POR SEMESTRE Y TIPO DE VEHICULO EN EL AREA DEL MUNICIPIO DE MEDELLIN 1975 PRIMER SEMESTRE 1976

SEMESTRE VEHICULO	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total en los 3 semestres	o/o	Variación Porcentual (o/o)		
						1o. - 75	2o. - 75	1o. - 76
						2o. - 75	1o. - 76	1o. - 76
Buses	1590	1963	1770	5323	24.7	23,5	-9.8	11.3
Taxis	1033	1206	1184	3423	15.9	16.7	-1.8	14.6
Otros Públicos	433	470	443	1346	6.2	8.5	-5.7	2.3
Particulares	3345	3736	3364	10445	48.5	11.7	-9.9	0.6
Motos	96	82	97	275	1.3	-14.6	18.3	1.0
Oficiales	210	290	243	743	3.4	38.1	-16.2	15.7
TOTAL	6707	7747	7101	21555	100.0	15.5	-8.3	5.9

Fuente: Cuadros proporcionados por la Oficina de Sistematización del Municipio de Medellín.

MUNICIPIO DE MEDELLIN



— Vehículos colisionados en relación al total de vehículos registrados en el Municipio de Medellín por tipo de vehículo en 1975 y primer semestre 1976.

CUADRO No. 3

		Relación
Colisionados Públicos	10.092	= 0.74
Vehículos públicos inscritos	13.477	
Colisionados particulares	10.445	= 0.37
Vehíc. particulares inscritos	27.499	
Para el Valle de Aburrá:		
Colisionados públicos	10.092	= 0.39
Total vehículos públicos	25.279	
Colisionados particulares	10.445	= 0.15
Total vehículos particulares	68.673	

Comparando las cifras aparece a primera vista cómo a pesar de contribuir con similar número de colisiones los vehículos públicos por ser menor su número contribuyen con una proporción de más del doble. Esto obliga por una parte a centrar en estos vehículos futuras investigaciones entre otras cosas porque al conducir pasajeros, en caso de accidente, contribuyen con otro número de lesionados y muertes, pero por otro, obliga a estudios posteriores ya que es claro que los vehículos públicos tienen mucho mayor recorrido anual que los particulares. Si a estos denominadores les hacemos una corrección por kilometraje recorrido los resultados varían totalmente. Basándonos en un cálculo muy preliminar obtenido de fuentes diversas, podemos decir que un vehículo público recorre 4 veces más kilometraje que uno particular³. Multiplicando por 4 el denominador de los vehículos públicos obtendríamos tasas de colisión por kilometraje recorrido según tipo de vehículo en el siguiente cuadro.

Vehículos colisionados en relación al total de kilómetros recorridos en el Municipi-

pio de Medellín por tipo de vehículo en 1975 y primer semestre 1976.

CUADRO No. 4

Públicos	$\frac{10.092}{53.908^*} = 0.18$
Particulares	$\frac{10.445}{27.499} = 0.37$
Para el Valle de Aburrá:	
Públicos	$\frac{10.092}{101.116 (4)} = 0.09$
Particulares	$\frac{10.445}{68.673} = 0.15$

(4) Denominador obtenido del número de vehículos registrados multiplicado por 4, factor de corrección en base al supuesto de que un vehículo público recorre 4 veces más kilometraje que uno particular en un período de tiempo dado.

Según estos datos se invierte la proporción de tal manera que nos muestra como los vehículos particulares colisionan más que los públicos, en contra de la creencia generalizada. En otras palabras, a pesar de las condiciones de trabajo y de otros factores muchas veces señalados, el conductor del servicio público produce menos colisiones que el conductor particular. Esto obliga a hacer investigaciones al respecto.

Nosotros estamos realizando un trabajo similar relacionado a los peatones. La hipótesis es que los conductores públicos ven la vía pública como su sitio de trabajo en cambio el conductor particular la ve como un obstáculo que le impide o lo separa del lugar de destino. Según esto los vehículos particulares, atropellarían más peatones, en relación al número y al kilometraje recorrido.

Por otra parte la distinción entre públicos y particulares quizás no sea la más ade-

cuada para este tipo de hipótesis por cuanto un bus particular, de una empresa o colegio por ejemplo, debe comportarse de manera similar a un bus de servicio público, en cuanto a esa variable especifi-

ca pudiendo variar quizás el tipo de vinculación salarial del chofer. Será necesario obtener en el futuro información más detallada.

CAUSAS DE LOS CHOQUES⁵ POR SEMESTRE 1975-1976
MUNICIPIO DE MEDELLIN

CUADRO No. 5

SEMESTRE CAUSA	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total de los 3 semestres	o/o	Variación Porcentual (o/o)		
						1o.- 75 2o. - 75	2o. - 75 1o. - 76	1o. - 75 1o. - 76
Imprudencia del Conductor	2923	3465	3108	9496	88.4	18.5	-10.3	6.3
Fallas mecánicas	134	110	106	350	3.3	-17.9	3.6	-20.9
Exceso de Velocidad	28	16	12	56	0.5	-42.9	-25.0	-57.1
Embriaguez	253	242	271	766	7.1	-4.3	12.0	7.1
Otros	5	26	41	72	0.7	420	57.7	720.0
TOTAL	3343	3859	3538	10740	100.0	15.4	-8.3	5.8

Igual Fuente.

Se confirma la observación de investigaciones en otros países acerca del factor imprudencia del conductor sobre todo si a este rubro le sumamos las causas: exceso de velocidad y embriaguez.

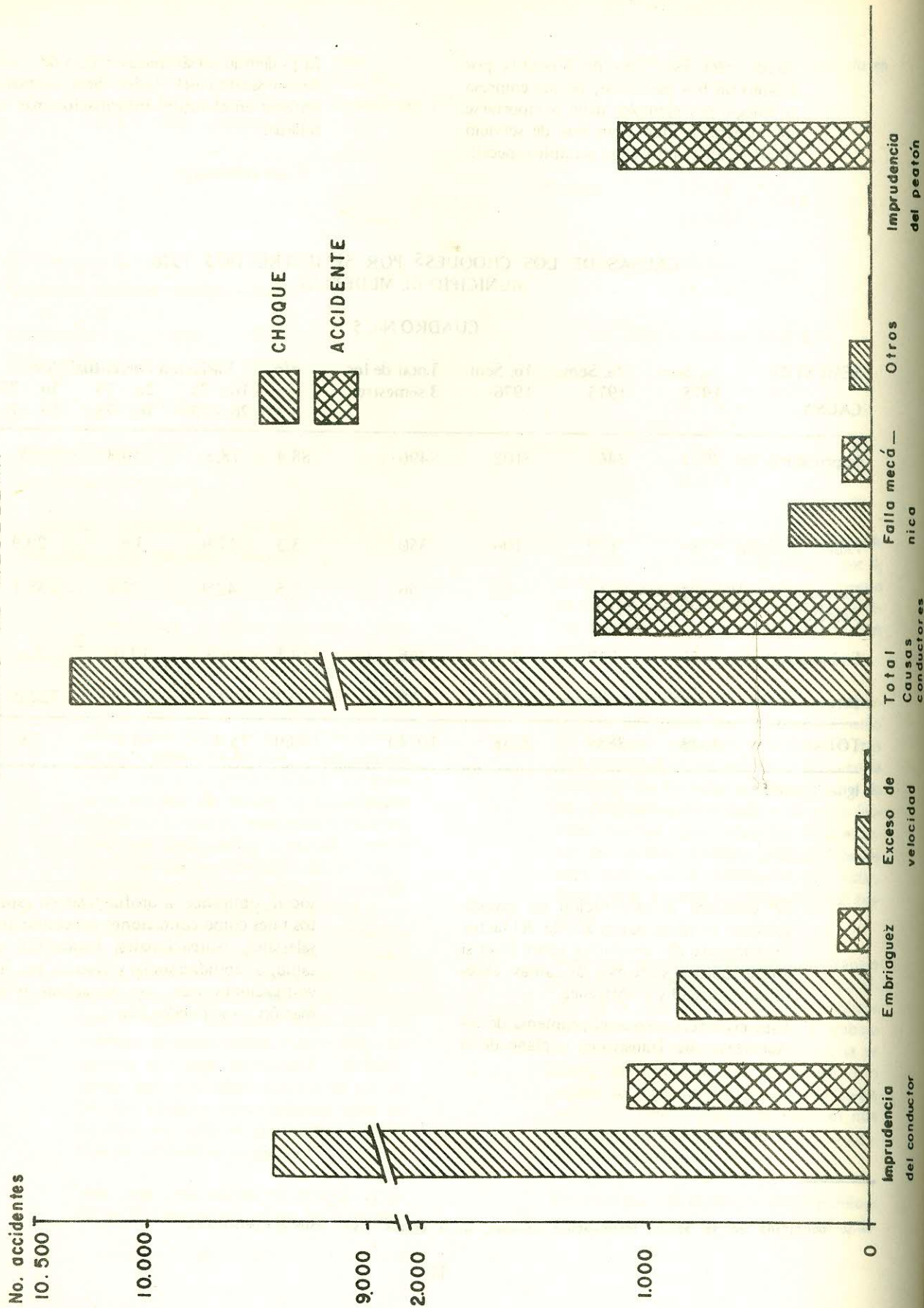
Esta evidencia coloca el problema de los Accidentes de Tránsito en el plano de lo

social, obligando a profundizar en aspectos tales como condiciones del conductor, salariales, ocupacionales, educativas, de salud, estabilidad social y síquica, etc., investigaciones que con la actual información no se pueden hacer.

5 se denomina en la actual información choque, a la colisión sin lesiones personales.

GRAFICO No. 2. CAUSA DE CHOQUES Y ACCIDENTES EN 1.975 Y PRIMER SEMESTRE 1976

MUNICIPIO DE MEDELLIN.



CUADRO No. 6

CAUSAS DE ACCIDENTES⁶ POR SEMESTRE 1975-1976

MUNICIPIO DE MEDELLIN

SEMESTRE CAUSA	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total	Variación Porcentual		
					1o.-75-2o.-75	1o.-75-1o.-76	2o.-75-1o.-76
Imprudencia del Conductor	358	335	355	1048	-6.4	-0.8	6.0
Imprudencia del Peatón	345	368	447	1160	6.7	29.6	21.5
Falla Mecánica	36	23	23	82	-36.1	-36.1	0.0
Embriaguez	53	49	73	175	-7.5	37.7	49.0
Exceso de Velocidad	10	10	12	32	0.0	20.0	20.0
Otros	3	1	24	28	-66.7	700.0	2300.0
TOTAL	805	786	934	2525	-2.4	16.0	18.8

En este cuadro aparece un elemento nuevo como es el de la imprudencia del peatón en una cifra similar a la de imprudencia del conductor. Esto hace evidente el hecho importante de que la mayoría de los accidentes involucran al peatón, aspecto que diferencia a los países llamados subdesarrollados de los denominados desarrollados⁷. Señala la importancia de hacer estudios sobre la condición de peatón en factores similares a los ya señalados para los conductores y para los cuales se hace necesario obtener información adicional.

Por esta razón, hemos realizado otro trabajo sobre la mortalidad de los peatones 1976 - 77, lo que nos permite hacer algunas comparaciones con la situación descrita por Giraldo en el 71, a la vez que nos permite hacer sugerencias sobre la forma como se deben registrar los datos tanto de mortalidad como de accidentes, sugerencias que de ser tenidas en cuenta contribuirán seguramente a mejorar los estudios futuros.

⁶ Se denomina accidente a la colisión con lesiones personales.

⁷ La OPS señala que en Colombia, la tasa de defunciones por la población de vehículos es 13 veces mayor que en U.S.A.

— Números de lesionados por año, semestre y día. 1975 - 1976.

Se destaca la magnitud del problema en términos de la morbilidad producida, lla-

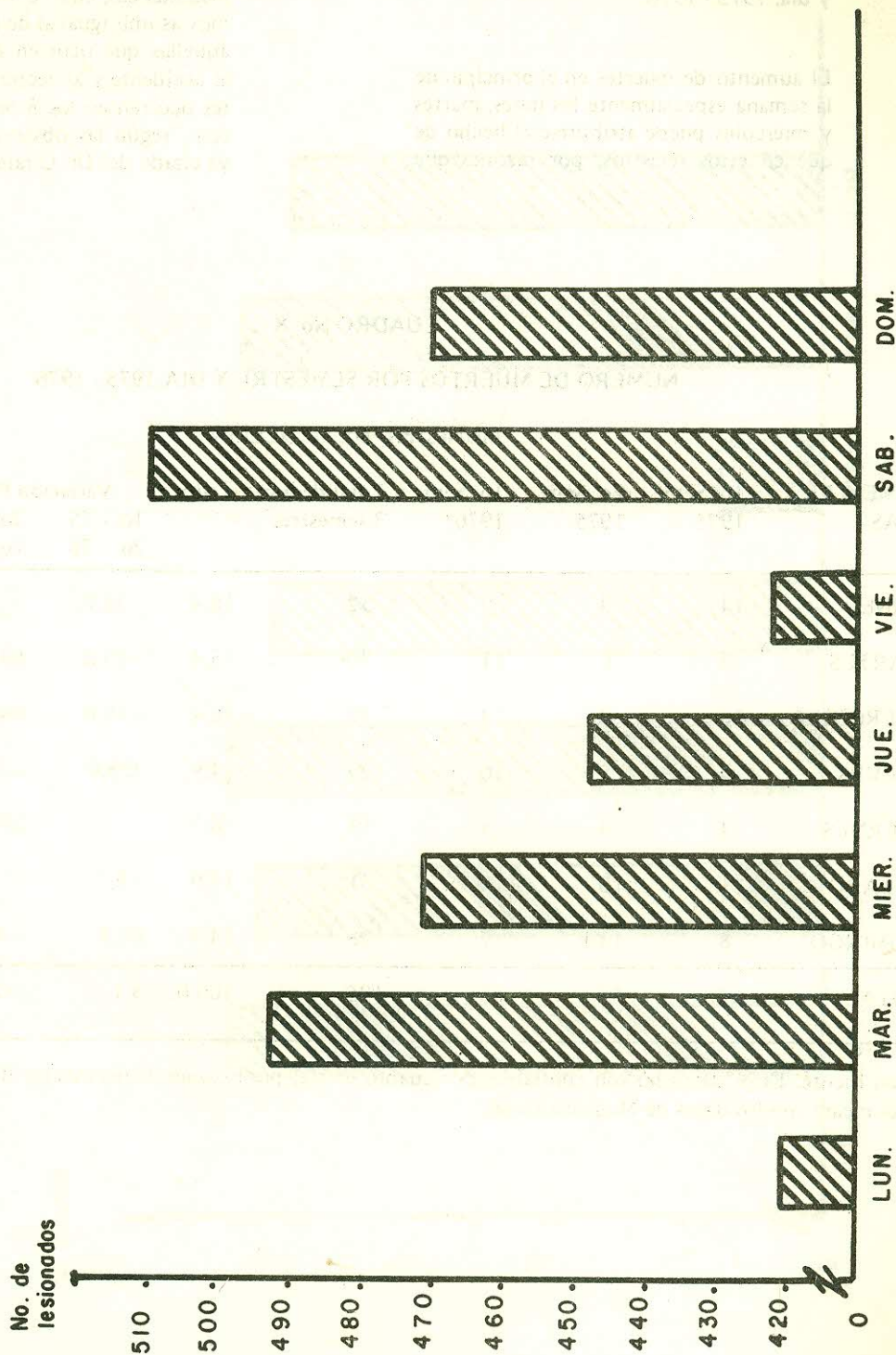
mando la atención del aumento en el día sábado. Hay que anotar que en este sábado son registradas lesiones que están relacionadas a la noche del viernes.

CUADRO No. 7
NUMERO DE LESIONADOS POR SEMESTRE Y DIA 1975 - 1976

SEMESTRE DIAS	MUNICIPIO DE MEDELLIN								
	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total de los 3 semestres	o/o	Variación Porcentual (o/o)			
						1o. - 75 2o. - 75	2o. - 75 1o. - 76	1o. - 75 1o. - 76	
LUNES	127	135	159	421	13.1	6.3	17.8	25.2	
MARTES	179	150	154	483	14.9	-16.2	2.7	-14.0	
MIERCOLES	160	140	171	471	14.6	-12.5	22.1	6.9	
JUEVES	113	159	176	448	13.9	40.7	10.7	55.8	
VIERNES	133	132	157	422	13.1	-0.8	18.9	18.0	
SABADO	192	148	170	510	15.8	-22.9	14.9	-11.5	
DOMINGO	158	133	179	470	14.6	-15.8	34.6	13.3	
TOTAL	1062	997	1166	3225	100.0	-6.1	17.0	9.8	

Igual Fuente

GRAFICO No.3. NUMERO DE LESIONADOS 1.975 Y PRIMER SEMESTRE 1.976 POR DIA DE LA SEMANA. MUNICIPIO DE MEDELLIN



S E M A N A

— Número de muertos por año, semestre y día. 1975 - 1976.

El aumento de muertes en el principio de la semana especialmente los lunes, martes y miércoles puede atribuirse al hecho de que en estos registros, por razones que

analizaremos luego no están las muertes instantáneas, cuyo comportamiento podemos asumir igual al de los lesionados, sino aquellas que ocurren en días posteriores al accidente y al hecho de que estas muertes ocurren en los 3 primeros días del suceso, según las observaciones del trabajo ya citado del Dr. Giraldo.

CUADRO No. 8

NUMERO DE MUERTOS POR SEMESTRE Y DIA 1975 - 1976

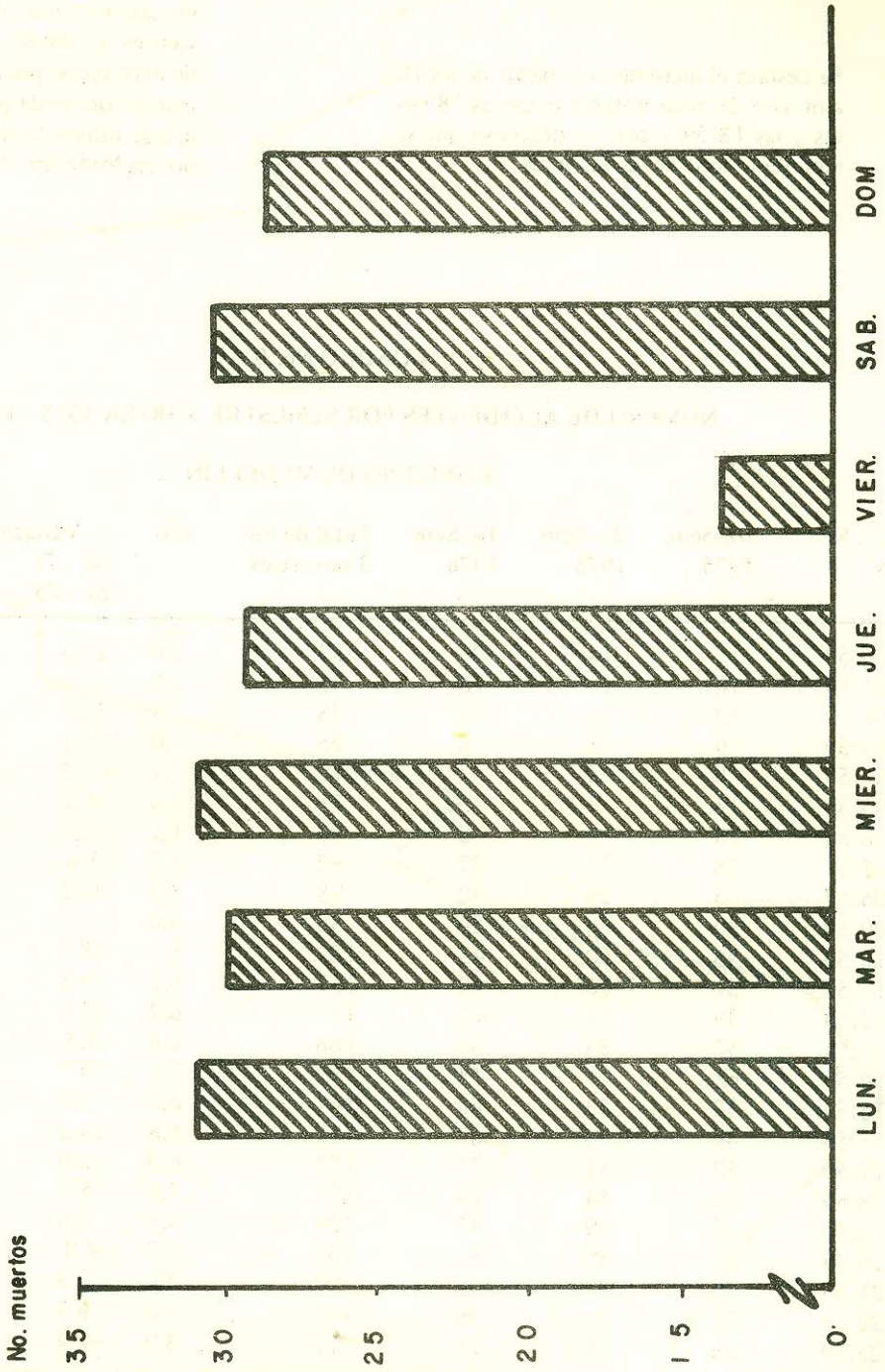
MUNICIPIO DE MEDELLIN

SEMESTRE DIAS	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total de los 3 semestres	o/o	Variación Porcentual (o/o)		
						1o. - 75	2o. - 75	1o. - 76
						2o. - 75	1o. - 76	1o. - 76
LUNES	14	9	9	32	16.4	-35.7	—	-35.7
MARTES	13	6	11	30	15.4	-53.8	83.3	-15.4
MIERCOLES	10	9	13	32	16.4	-10.0	44.4	30.0
JUEVES	4	15	10	29	14.9	275.0	-33.3	150.0
VIERNES	4	4	5	13	6.7	—	25.0	25.0
SABADO	11	10	10	31	15.9	-9.1	—	-9.1
DOMINGO	8	13	7	28	14.3	62.5	-46.2	-12.5
TOTAL	64	66	65	195	100.0	3.1	-1.5	1.6

Igual fuente. Estos datos no son confiables por cuanto existe, por razones de normas jurídicas, un subregistro, si se compara con los datos de Medicina Legal.

GRAFICO No. 4. NUMERO DE MUERTOS EN 1975 Y PRIMER SEMESTRE 1976

MUNICIPIO DE MEDELLIN



— Número de accidentes según hora.
1975 - 1976.

Se destaca el incremento a partir de las 10 a.m. con un pico notable entre las 18 horas y las 18:59 y con un descenso que se equilibra luego de las 22 horas.

Puede pensarse no sólo en un aumento de vehículos y peatones en esas horas, sino en que entre las 18 y las 22 sobre todo viernes y sábado, hay una mayor ingesta de licor como puede deducirse de la información obtenida por el estudio de alcoholemia, obtenido de los registros de Decypol en Medellín. (Ver Anexo)

CUADRO No. 9

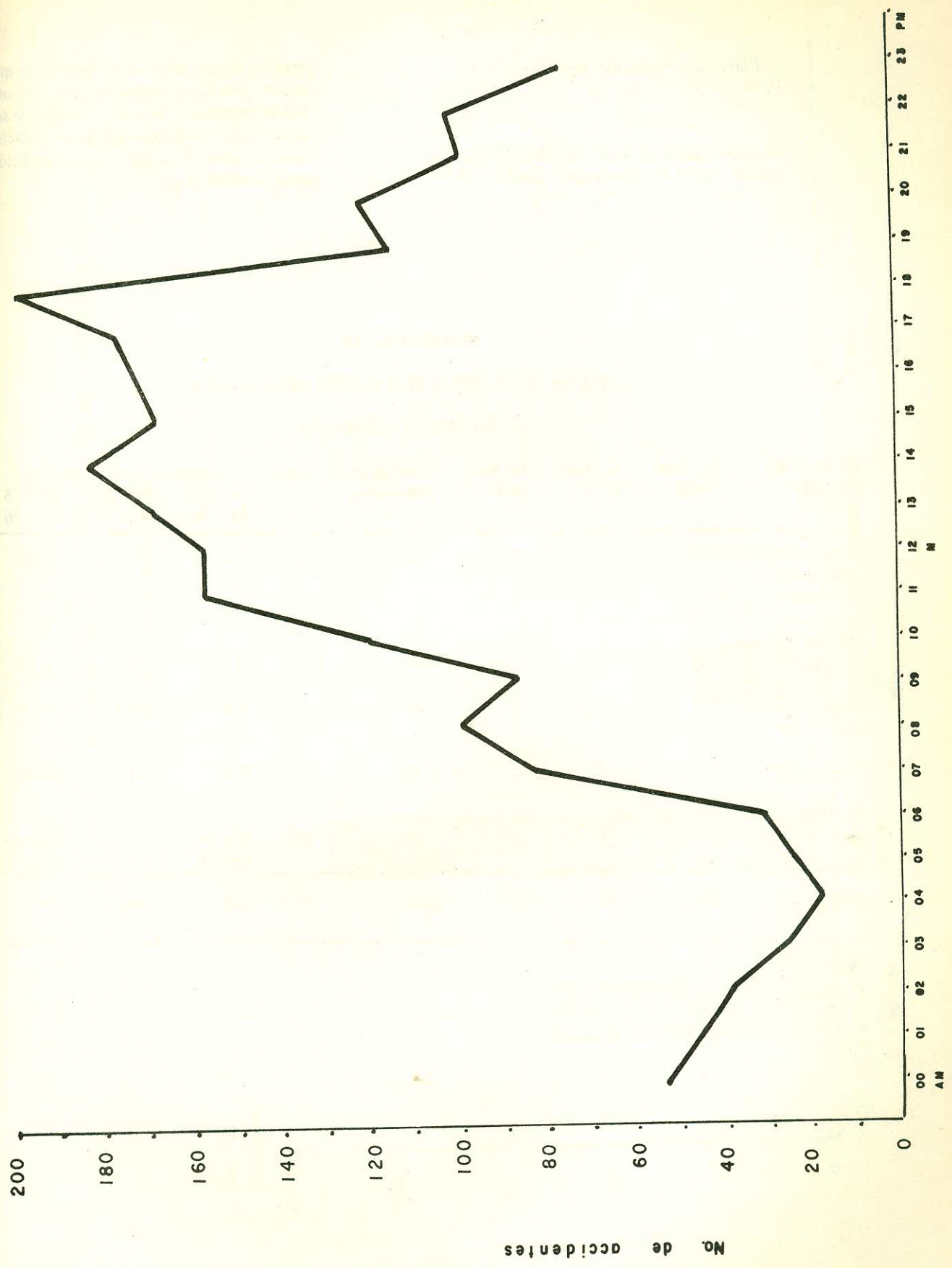
NUMERO DE ACCIDENTES POR SEMESTRE Y HORA 1975 - 1976

MUNICIPIO DE MEDELLIN

SEMESTRE HORA	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total de los 3 semestres	o/o	Variación Porcentual (o/o)		
						1o. - 75 2o. - 75	2o. - 75 1o. - 76	1o. - 75 1o. - 76
00 - 00:59	11	14	28	53	2.0	27.3	100.0	154.5
01 - 01:59	14	13	18	45	1.8	-7.1	38.5	28.6
02 - 02:59	12	16	10	38	1.5	33.3	37.5	-16.7
03 - 03:59	9	8	8	25	1.0	-11.1	—	11.1
04 - 04:59	8	3	7	18	0.7	-62.5	133.3	-12.5
05 - 05:59	13	7	5	25	1.0	-46.2	28.6	61.5
06 - 06:59	13	9	8	30	1.2	-30.8	11.1	-38.5
07 - 07:59	28	27	27	82	3.2	-3.6	—	-3.6
08 - 08:59	33	25	40	98	3.9	-24.2	60.0	21.2
09 - 09:59	30	30	26	86	3.4	—	-13.3	-13.3
10 - 10:59	36	50	43	129	5.1	38.9	-14.0	19.4
11 - 11:59	51	56	50	157	6.2	9.8	-10.7	-2.0
12 - 12:59	39	46	72	157	6.2	17.9	56.5	84.6
13 - 13:59	57	55	56	168	6.6	-3.5	1.8	-1.8
14 - 14:59	68	41	73	182	7.2	-39.7	78.0	7.4
15 - 15:59	52	53	62	167	6.6	1.9	17.0	19.2
16 - 16:59	49	56	67	172	6.8	14.3	19.6	36.7
17 - 17:59	50	51	74	175	6.9	2.0	45.1	48.0
18 - 18:59	59	64	74	197	7.8	8.5	15.6	25.4
19 - 19:59	38	39	47	124	4.9	2.6	20.5	23.7
20 - 20:59	41	39	51	131	5.2	-4.9	30.8	24.4
21 - 21:59	30	31	36	97	3.8	3.3	16.1	20.0
22 - 22:59	31	34	36	101	4.0	9.7	5.9	16.1
23 - 23:59	33	19	23	75	3.0	-42.4	21.1	-30.3
TOTAL	805	786	941	2532	100.0	-2.4	19.7	16.9

Igual Fuente.

MUNICIPIO DE MEDELLIN



— Clases de Accidente por año. 1975 - 1976

En este cuadro se hace más clara la afirmación hecha en comentario anterior en

relación al problema de ser peatón lo que sugiere una clara condición de inferioridad al menos en cuanto al riesgo de ser atropellado, condición que deberá relacionarse a otros factores como condición socioeconómica, etc.

CUADRO No. 10
CLASE DE ACCIDENTES POR SEMESTRE 1975 - 1976
MUNICIPIO DE MEDELLIN

SEMESTRE CLASE	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total de los 3 semestres	o/o	Variación Porcentual (o/o)		
						1o. - 75 2o. - 76	2o. - 76 1o. - 75	1o. - 75 1o. - 76
Colisión entre dos o más vehículos	217	214	257	688	27.2	-1.4	20.1	18.4
Atropello a peatones	541	519	607	1667	66.1	-4.1	17.0	12.2
Colisión contra objeto fijo	42	45	55	142	5.6	7.1	22.2	31.0
Volcamiento	5	7	14	26	1.0	40.0	100.0	180.0
Colisión contra tren	—	1	1	2	0.1	Indeter- minado	—	Indeter- minado
TOTAL	805	786	934	2525	100.0	-2.4	18.8	16.0

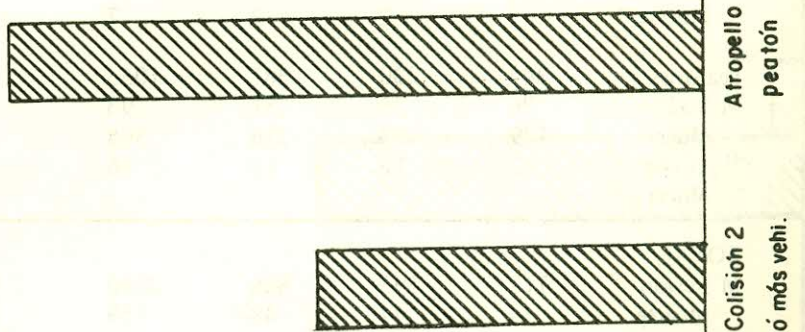
Igual fuente.

CLASE DE ACCIDENTE EN 1975 Y PRIMER SEMESTRE 1976

MUNICIPIO DE MEDELLIN

No. de Accidentes

2000
1500
1000
500
100
0



— Identificación de lesionados y muertos según su condición de conductor, peatón y pasajero por edad y sexo. 1975 - 1976.

En este cuadro se aprecia un aumento en las lesiones en el sexo masculino, sobre el femenino de prácticamente el doble, diferencia que aumenta cuando se trata de las muertes. Esto es explicable en el caso de

los conductores pues puede aceptarse que hay una mayor población masculina de conductores, no es significativo en el caso de los ocupantes, asumiendo que las poblaciones son similares pero debe ser estudiado en cuanto a los peatones, cuyas diferencias no son fácilmente explicables. Acá se demuestra una vez más la importancia del estudio de los accidentes de tránsito y su impacto sobre el peatón.

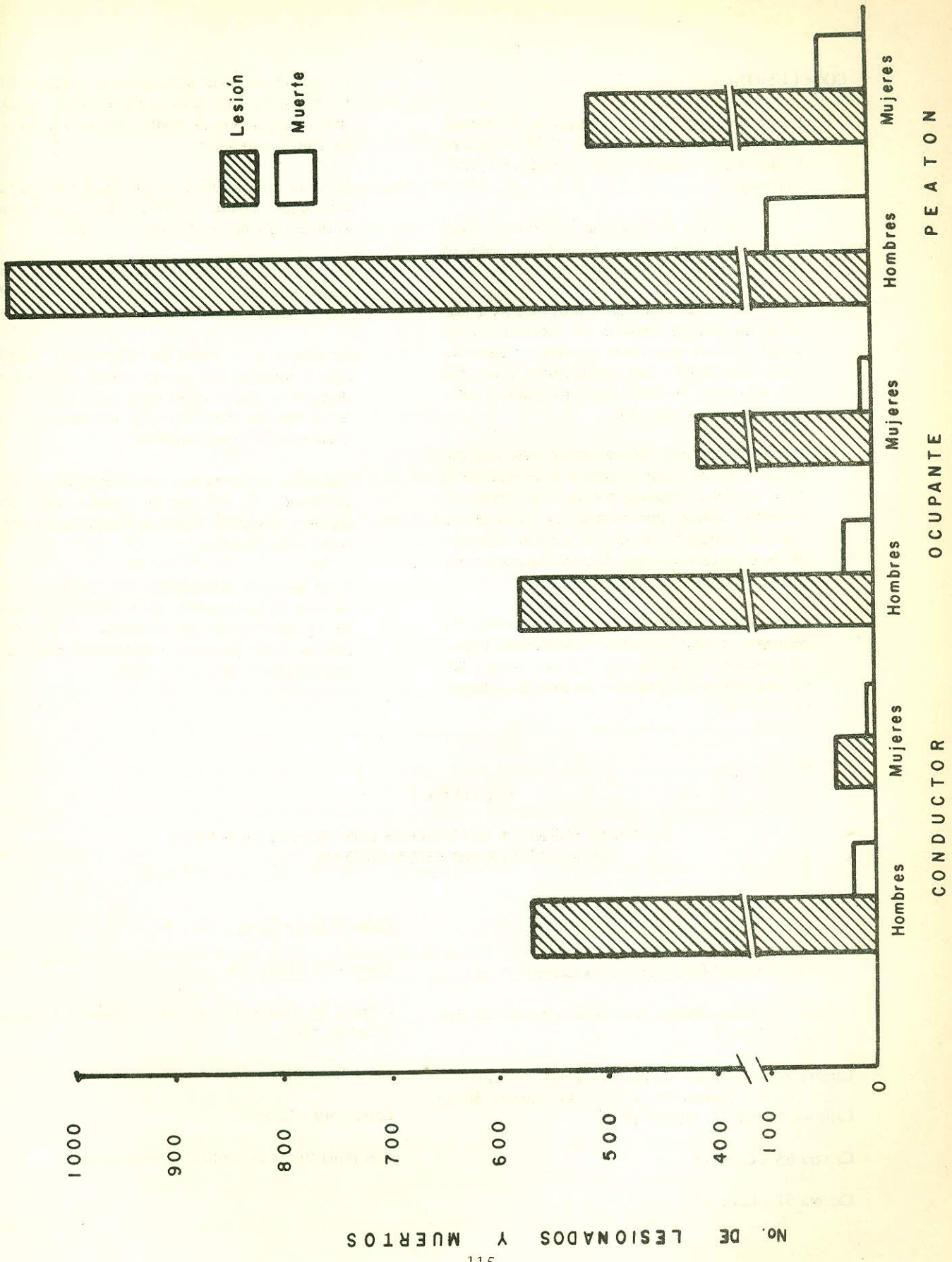
CUADRO No. 11

IDENTIFICACION DE LESIONADOS Y MUERTOS 1975 - 1976
MUNICIPIO DE MEDELLIN

SEMESTRE DETALLE	1o. Sem. 1975	2o. Sem. 1975	1o. Sem. 1976	Total de los 3 semestres	o/o	Variación Porcentual (o/o)		
						1o. - 75 2o. - 75	2o. - 75 1o. - 76	1o. - 75 1o. - 76
Conductores								
M Lesión	167	174	236	577	26.1	4.2	35.6	41.3
Muerte	11	5	5	21	15.1	-54.5	—	-54.5
F Lesión	12	8	15	35	3.4	-33.3	87.5	25.0
Muerte	1	1	1	3	5.4	—	—	—
Ocupantes								
M Lesión	200	189	189	578	26.2	-5.5	—	-5.5
Muerte	7	6	12	25	18.0	-14.3	100.0	71.4
F Lesión	160	123	129	412	40.6	-023.1	4.9	-19.4
Muerte	2	2	3	7	12.5	—	50.0	50.0
Peatones								
M Lesión	344	330	381	1055	47.7	-4.1	15.5	10.8
Muerte	26	36	31	93	66.9	38.5	-13.9	19.2
F Lesión	179	173	216	568	56.0	-3.4	24.9	20.7
Muerte	17	16	13	46	82.1	-5.9	-18.8	-23.5
TOTAL								
M Lesión	711	693	806	2210	100.0	-2.5	16.3	13.4
Muerte	44	47	48	139	100.0	6.8	2.1	9.1
F Lesión	351	304	360	1015	100.0	-13.4	18.4	2.6
Muerte	20	19	17	56	100.0	-5.0	-10.5	-15.0

Igual fuente.

GRAFICO No. 7. IDENTIFICACION DE LESIONADOS Y MUERTOS 1975 Y PRIMER SEMESTRE 1976 - MPIO. DE MEDELLIN



No. DE LESIONADOS Y MUERTOS

CONCLUSIONES

- Existe un problema de subregistro de mortalidad en los datos que maneja el Municipio de Medellín con relación a los obtenidos en Medicina Legal.
- Existe una falta de coordinación entre las entidades encargadas del Tránsito en el Valle de Aburrá. No hay datos confiables a ese nivel.
- Los formularios están diseñados más para adelantar un manejo jurídico del resultado de los accidentes que para hacer estudios epidemiológicos. Los datos sobre conductores lesionados son mínimos. Se hace necesario realizar estudios sobre estos aspectos.
- Los vehículos públicos producen más accidentes que los particulares, pero la diferencia no es de la magnitud señalada por las cifras absolutas. Haciendo ajustes por número de vehículos y por kilometraje recorrido, la relación se invierte. Se plantean hipótesis de trabajo para futuras investigaciones.
- La mayor cantidad de lesiones se da entre los peatones lo que constituye una particularidad de países como Colombia. Las campañas y los estudios sobre la condición de peatón se hacen prioritarios.
- La mayor cantidad de lesiones se produce entre los hombres. Este dato es importante en el caso particular de los peatones. En conductores y pasajeros es explicable.
- La hora más peligrosa es la de las 6 p.m. hasta 7 p.m. existiendo un período crítico que va desde el medio día hasta las once de la noche.
- Los datos sobre los días de la semana no son confiables, debido a la incoordinación entre Medicina Legal y el Tránsito.
- En cuanto a los meses del año, aunque no aparece la información en este trabajo, vale la pena destacar la disminución de eventos de este tipo en el mes de enero sin que para ello se tenga una explicación satisfactoria.
- Las fallas humanas son la principal causa de los accidentes. De allí que los estudios sobre conductores, pasajeros y peatones sean de alta prioridad entre nosotros.
- Debe buscarse la integración de Itagüí y la Dirección Departamental de Tránsito al proceso de sistematización del Municipio de Medellín, con lo cual quedaría debidamente registrada más del 90o/o de la información.

ANEXO No. 1

INFORME SOBRE EL ESTUDIO DE LOS CRUCES DE MAYOR ACCIDENTALIDAD EN LA CIUDAD

Carrera 70 x Calle 50.

Colombia frente al Exito; calle 53 x Carrera 51.

Carrera 70 (Liceo Marco Fidel Suárez); Avenida del Ferrocarril (Sena).

Carrera 54 x Calle 53; Calle 53 x Carrera 52; Calle 53 x Carrera 51; Carrera 51 x Calle 44; Carrera 50 x Calle 44; Carrera 51 x Calle 45.

Carrera 65 x Calle 33

Carrera 51 x Calle 37

Calle 37 entre Carreras 50 y 51

Carrera 57 x Calle 44

Carrera 54 x Calle 53; Carrera 49 x Calle 49; Calle 52 x Carrera 50.

Calle 49 x Carrera 45

Carrera 49 x Calle 52

Colombia frente al Centro Suramericana.

ANEXO No. 2

EMPRESAS DE PASAJEROS: 1976

Ministerio del Transporte – INTRA Informativo 1977

Documento OP 0003 Bogotá Mayo 1/77

Parque Automotor. Empresas de Pasajeros. Antioquia/76 9065

Totales Autos 4125 Jeep 532 Camión 2 Bus 3354 Buseta 247 Microbus 1
Escolar 804

113 Empresas Urbano 46
Carretera 65
Veredal 2

CATEGORIA A		Total
Antioquia	Autos 133 bus 219 Buseta 63	444
Medellín	Autos 126 bus 193 Buseta 63 Escalera 18	400

CATEGORIA B		Total
Antioquia	Autos 1614 Bus 1404 Buseta 114 Camión 1 Campero 112 Escalera 277	3522
Bello	Buses 142 Buseta 36	178
Caldas	Buses 46	46
Itagüí	Autos 20 Buses 152 Buseta 1	173
Medellín	Autos 1276 Buses 925 Buseta 74 Camión 1 Campero 46 Escalera 151	2469
San Antonio de Prado	Autos 136 Buses 42 Escalera 6	184

CATEGORIA C		Total
Antioquia	Autos 2378 Buses 1731 Busetas 70 Camión 1 Campero 420 Escalera 498 Microbus 1	5099
Bello	Autos 102	102
Caldas	Autos 59	59
Envigado	Autos 110 Buses 153 Escalera 12	275
Itagüí	Autos 87	87
Girardota	Buses 43	43
Medellín	Autos 1676 Buses 1448 Busetas 15 Camión 1 Camperos 326 Escalera 311	3777

Con pase _____	2393
Sin pase _____	213
Con permiso _____	9
Pase vencido _____	30

VEHICULO

Particular _____	1919
Público _____	676
Oficial _____	48

TOTAL PERSONAS EXAMINADAS POR ESTAR CONDUCIENDO VEHICULOS EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ DURANTE EL AÑO DE 1976. 2676

SEGUN EL GRADO DE EMBRIAGUEZ:

Primero y Segundo Grado _____	44	}	551
Primero y Segundo Grado con choque _____	424		
Primero y Segundo Grado con lesión _____	49		
Primero y Segundo Grado choque+ lesión _____	88		
Primero y Segundo Grado con muerte _____	14		
TOTAL _____	619		

Tercero y Cuarto Grado. _____	1198	}	761
Tercero y Cuarto Grado con choque _____	554		
Tercero y cuarto grado con lesión _____	70		
Tercero y cuarto grado choque+ lesión _____	137		
Tercero y cuarto grado con muerte _____	9		
TOTAL _____	1968		

MUNICIPIO DE MEDELLIN
SECRETARIA DE GOBIERNO
DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS
CRIMINOLOGICOS E IDENTIFICACION
DECYPOL

Informe Estadístico correspondiente al número de personas que durante el año de 1976 fueron examinadas por Alcohol, según su profesión, edad y clase de vehículo que conducía:

	Total
Hombres _____	2644
Mujeres _____	32

LUGAR:

Zona 1 _____	849
Zona 2 _____	877
Zona 3 _____	233
Zona 4 _____	639
Periferia _____	65

EDAD:

Entre 18 y 30 años _____	1085
Entre 30 y 50 años _____	1561

PROFESION:

Estudiantes _____	172
Profesionales _____	336
Obreros _____	18
Conductores _____	951
Otros _____	1174

EXAMEN:

Orina _____	2274
Sangre _____	327
Ninguno _____	74

**COMENTARIO AL ANEXO SOBRE
ALCOHOLEMIA EN CONDUCTORES
EN 1976**

Estos datos aunque de gran interés, tienen dificultades para su análisis y correcta interpretación, por cuanto están aislados de la información sobre accidentes como tal, y porque su clasificación es un tanto deficiente. En base a su estudio se hicieron recomendaciones a Decypol con el fin de mejorar los registros.

Llama la atención el poco número de casos en mujeres, explicable por la más baja población de mujeres conductoras, por la tendencia a hacer menos exámenes a ellas e indudablemente por su menos ingesta de alcohol.

El número de conductores como profesión con alcoholemia es muy alto, aunque no hay datos sobre el

grado, lo cual es esencial. Igual cosa puede decirse de los vehículos públicos. Este dato debe quedar consignado en los nuevos registros.

La relación del grado de alcoholemia con la accidentalidad y la mortalidad es interesante pues muestra como se producen más choques y accidentes e incluso muertes, con respecto al total de los que tienen el grado I y II que en el grupo de grados III y IV, aclarando que en el primer grupo no se considera prohibitivo para conducir legalmente. Habría que hacer investigaciones más profundas pues la hipótesis que sugieren los datos es que el grupo I y II es más peligroso que el grupo de más alto grado de alcoholemia en la sangre.

BIBLIOGRAFIA

1. PUFFER, Ruth Rici. y GRIFFITH, G. Wynne. Característica de la mortalidad urbana. Washington, Oficina Sanitaria Panamericana, 1968 (Publicación Científica, 151).
2. ROMAN C., Guillermo. La epidemiología de los accidentes de tránsito. Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana 75 (1): 53, Jul. 73.
ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD. Human factors in evad accidents who chronicle 23 (5): 205-211, Marz. 69.
3. OFICINA SANITARIA PANAMERICANA. Epidemia en ruedas. Gaceta 3(4): 2, oct. Dic. 71.
4. COLOMBIA INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE, (INTRA). Estadísticas sobre accidentes de tránsito 1969. 1970. 1971. Bogotá, 1973. (Documento INTRA,ST-006).
5. COLOMBIA. INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE (INTRA). Boletín estadístico 1975. (Documento INTRA. OP-002).
6. ASOCIACION COLOMBIANA DE FACULTADES DE MEDICINA. Investigación nacional de morbilidad. Estudio de recursos humanos para la salud y la educación médica en Colombia. Accidentes. Bogotá, 1968.
7. COLIMON, Kalh. Diagnóstico y vigilancia epidemiológica de los accidentes de tránsito en Colombia. Primer Seminario Nacional sobre Accidentes de Tránsito. Medellín, Escuela Nacional de Salud Pública, 1974. (Mimeografiado, 1818).
8. COLIMON, Kalh, et. al. Investigación de accidentes de tránsito en Medellín, 1970. Medellín, Escuela Nacional de Salud Pública, 1971.
9. MORALES, L y ALVAREZ, W. Accidentes de tránsito en las E.E.P.P. de Medellín. Cambio en las tasas de incidencia por aplicación de controles audiovisuales a los conductores. Medellín, Escuela Nacional de Salud Pública, 1974.
10. GIRALDO, César. Accidentes de tránsito fatales. Antioquia Médica 23: 63-89, 1973.
11. SUESCUN, David. Estudio estadístico de 338 necropsias médico legales en accidentes de tránsito. Revista del Instituto de Medicina Legal 1(1): 83, 1975.
12. GIRALDO, César. Alcohol y accidentes de tránsito. Tribuna Médica 47(8) 1973.
13. CANDAN, M.G. Los accidentes no son accidentales. Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana, 50: 359-60, abr. 61.