

VII Congreso da Asociación Latinoamericana de Población e XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Asociación Latinoamericana de Población, Foz de Iguazú, 2016.

Análisis de las defunciones por accidentes de tránsito en los registros oficiales de La Rioja - Argentina 2011 - 2014.

Andrada, Marcos Javier y Bertone, Carola Leticia.

Cita:

Andrada, Marcos Javier y Bertone, Carola Leticia (2016). *Análisis de las defunciones por accidentes de tránsito en los registros oficiales de La Rioja - Argentina 2011 - 2014*. VII Congreso da Asociación Latinoamericana de Población e XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Asociación Latinoamericana de Población, Foz de Iguazú.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/marcos.andrada/49>

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



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

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

Análisis de las defunciones por accidentes de tránsito en los registros oficiales de La Rioja - Argentina 2011 - 2013

Andrada, Marcos Javier¹
Bertone, Carola Leticia²

Resumen

Los accidentes de tránsito implican la pérdida de 1.3 millones de personas en el mundo cada año, convirtiéndose con ello en una de las principales causas de defunción y la principal causa en la población joven ente 15 y 29 años. .

En este trabajo descriptivo se indaga acerca de la situación de la mortalidad en la provincia de La Rioja, entre los años 2011 y 2013 provocadas por los accidentes de transporte e intenta aproximarse al subregistro de las defunciones que posicionarían a esta causa en una situación sanitaria crítica. El foco de la atención estará en las muertes producidas por estas causas, dado que este grupo de causas se han incrementado considerablemente en los últimos años. Dichas defunciones se consideran reducibles e impactan fuertemente en la esperanza de vida al nacer, ya que afecta principalmente a personas jóvenes y de ahí el interés en abordar las defunciones de este grupo de causas sobre las cuales se hipotetiza presentan un alto grado de subdeclaración.

Se trata en un estudio descriptivo y exploratorio a partir de la comparación de una base de datos confeccionada Ad Hoc, con los registros de los siniestros viales cubiertos por los medios de comunicación y el registro oficial de defunciones por estas causas del Ministerio de Salud. Esta comparación pretende valorar el registro de este grupo de causas y obtener así una evaluación de la declaración de las defunciones por siniestros viales y un nivel del sub-registro de los mismos.

Palabras Claves: Mortalidad - Noroeste – Transición Demográfica – Siniestros Viales

¹ CIECS-CONICET; UNLaR. marcosandrada80@gmail.com. Argentina

² CIECS-CONICET-UNC. carolabertone@gmail.com. Argentina

"Trabalho apresentado no VII Congresso de la Asociación Latinoamericana de Población e XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, realizado em Foz do Iguaçu/PR – Brasil, de 17 a 22 de outubro de 2016"

Introducción:

Una política pública destinada a reducir las defunciones por causas externas, particularmente las acontecidas por siniestros viales requiere, en primer lugar, un registro cabal del impacto de las mismas en la esperanza de vida, y luego un abordaje integral, que excede las medidas que se puedan aplicar únicamente desde el ámbito sanitario. La reducción de las mismas implica medidas sociales y de ordenamiento urbano. Dichas defunciones factibles de ser reducidas impactan fuertemente en la esperanza de vida al nacer, ya que afecta principalmente a personas jóvenes y allí radica el interés en abordar las defunciones de este grupo de causas de muerte sobre las cuales se hipotetiza presentan un alto grado de subdeclaración en los registros oficiales.

Se utilizan para las estimaciones los datos provistos por la Dirección de Estadísticas e Información de Salud de la Nación- Argentina. Además se empleará una base de datos Ad Hoc, la cual se compone de los casos de personas fallecidas, presumiblemente, por accidentes de transporte en la provincia de La Rioja. Dicha base de datos fue construida a partir de datos publicados en medios periodísticos gráficos.

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

Se espera, con esta fuente inédita, valorar el registro de defunciones provisto por el Ministerio de Salud, particularmente de los óbitos por accidentes de transporte o como algunos autores prefieren certeramente llamarlos: siniestros viales. En este caso se conserva la denominación accidentes viales establecida en la CIE10 revisada, aún cuando se comparte el criterio de que se trataría de acciones que son provocadas por negligencia e impericias dejando la cuestión accidental solo a un reducido número de casos.

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

Material y Método:

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

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

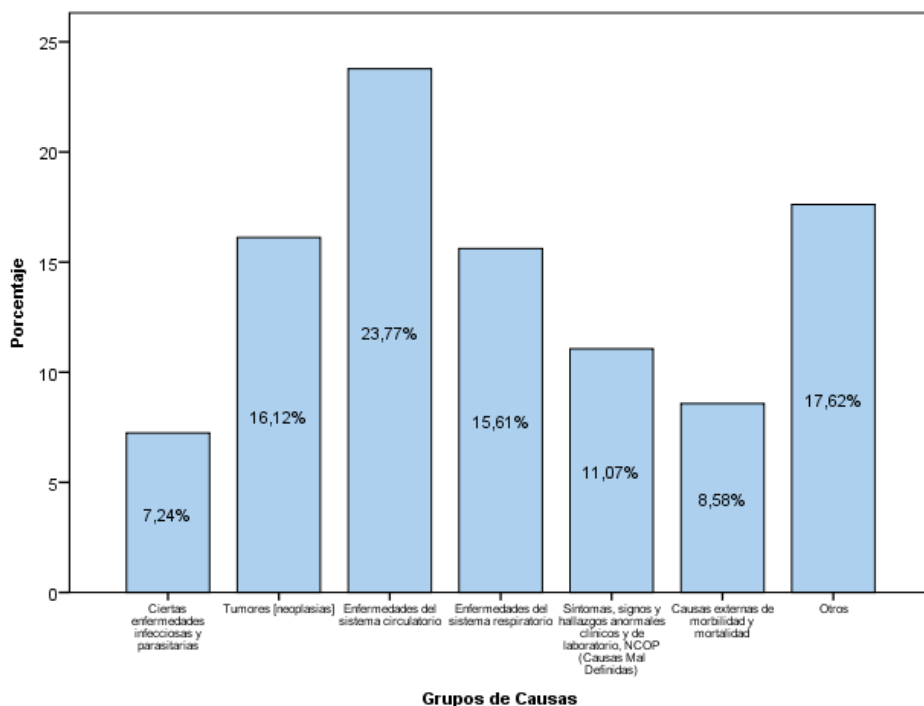
Este tipo de noticias de siniestralidades viales, al ser del interés del lector, implica el seguimiento de los mismos y la constatación de los decesos, incluso después de un considerable periodo de tiempo, con lo que consecuentemente pueden tener un registro de la causa básica de muerte identificada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

Análisis de datos:

Una primera aproximación requiere, descomponer las defunciones en los grandes grupos de causas que contempla la CIE 10, a fin de comprender la magnitud del gran grupo de causas externas. En la jurisdicción provincial se registraron en el lapso del periodo estudiado un total de 6181 defunciones, lo que da un promedio de 2060 muertes anuales, de las cuales el 55 % fueron hombres, mientras que el restante 45% fueron mujeres, el porcentaje de valores perdidos para esta variable es ínfimo.

En el análisis de las causas de defunciones, como puede verse en el gráfico siguiente, el grupo de causas de las enfermedades del sistema circulatorio, seguidas de las defunciones provocadas por neoplasias y luego por las enfermedades del sistema respiratorio constituyen las tres principales causas de muerte. Las causas externas de mortalidad implican la mortalidad de casi 9% de la población provincial de aproximadamente 370 mil habitantes.

Mortalidad por grandes grupos de Causas de Muerte. 2011-2013. La Rioja



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la DEIS

El número de defunciones por causas externas en el periodo estudiado ascendió, según el registro oficial de la DEIS, a 519 defunciones, de las cuales el 29% son fruto de accidentes de transporte mientras que el resto de defunciones son fruto de diversos hechos tales como

agresiones, caídas, lesiones autoinflingidas y eventos de intención indeterminada.

En términos porcentuales, a pesar de no ser un cifra tan alarmante, a priori; este grupo de causas interesan por el sector etario de la población que afecta, predominantemente joven y por las implicancias que dichas defunciones provocan, dado que implican un costo social altísimo y por supuesto también costos económicos directos, derivados de la hospitalización, daños provocados en los accidentes, etc; y los indirectos que suponen los ingresos que la sociedad deja de percibir, además de los que se producen el sistema previsional cuando las víctimas quedan incapaces de realizar alguna actividad laboral. Una encuesta realizada por la OMS reveló que la relación entre muertos y personas con lesiones graves (no mortales) alcanza una razón de 1 sobre 20. (Escanes, 2015). Si se utiliza tal comparación para el caso provincial y sólo con el registro de estadísticas oficiales implicaría la internación de por lo menos 10 personas diarias por año. Los registros proporcionados por esta investigación, sin embargo, reflejan un panorama aún más complicado en materia de emergencia sanitaria cuando se consideran el porcentaje de omisión de este grupo de causas de muertes.

Las Causas externas constituyen el quinto de grupo que más defunciones provoca en el ámbito provincial, precedidas de las enfermedades de las enfermedades del sistema circulatorio, las neoplasias, las enfermedades del sistema circulatorio y las llamadas causas mal definidas.

El número de personas fallecidas por accidentes de transporte en el trienio estudiado identificadas como personas que murieron en accidentes de transporte según los registros oficiales de la DEIS asciende a 152 personas, en tanto que el registro extra oficial elaborado Ad hoc permitió reconocer en el periodo bajo investigación a 268 personas fallecidas presumiblemente por accidentes de transporte, lo que implicaría que sólo se está registrando un 57% de las muertes por accidentes de transporte en las estadísticas oficiales.

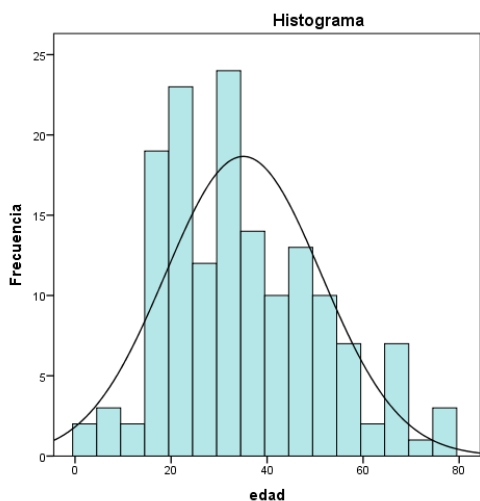
Al tener el país un buen nivel de cobertura de las defunciones se podría suponer que hay un considerable grupo de causas encuadradas en alguno de los otros grupos de causas cuya causa básica fue motivada por algún tipo de accidente de transporte. Probablemente, en primer instancia, estas defunciones se encuentren catalogadas en el grupo de causa mal definidas, o bien algún otro grupo de causa secundaria derivadas de los siniestros viales tales con infecciones.

En promedio según los registros oficiales se producen 51 accidentes letales por año, mientras que los registros propios refieren a la cifra de 89 accidentes anuales, lo que implicaría 7 muertes por mes, que para un población provincial que tiene un poco más de 370 mil habitantes resulta alarmante; y mucho más si se considera que el 75% de la población fallecida en estos accidentes no supera los cuarenta y cinco años.

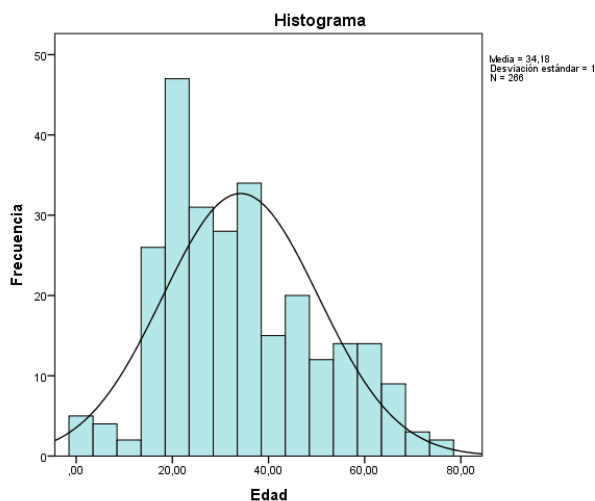
La edad de las víctimas

Precedentemente se señaló que la edad de las víctimas constituye uno de los motivos principales de este primer trabajo de tipo exploratorio descriptivo de los accidentes de transporte. Al respecto debe mencionarse que las víctimas de los accidentes de transporte tienen en promedio entre 34 y 35 años de edad según base propia y la Deis respectivamente. Ambas fuentes de datos consultadas coinciden en la distribución de las edades de las víctimas. La línea de tendencia permite inferir el comportamiento normal de la distribución de las muertes por edad concentrando el mayor número de muertos entre los 20 y los 40 años.

Distribución de las defunciones por edad de las Víctimas. 2011 - 2013. La Rioja



Base DEIS



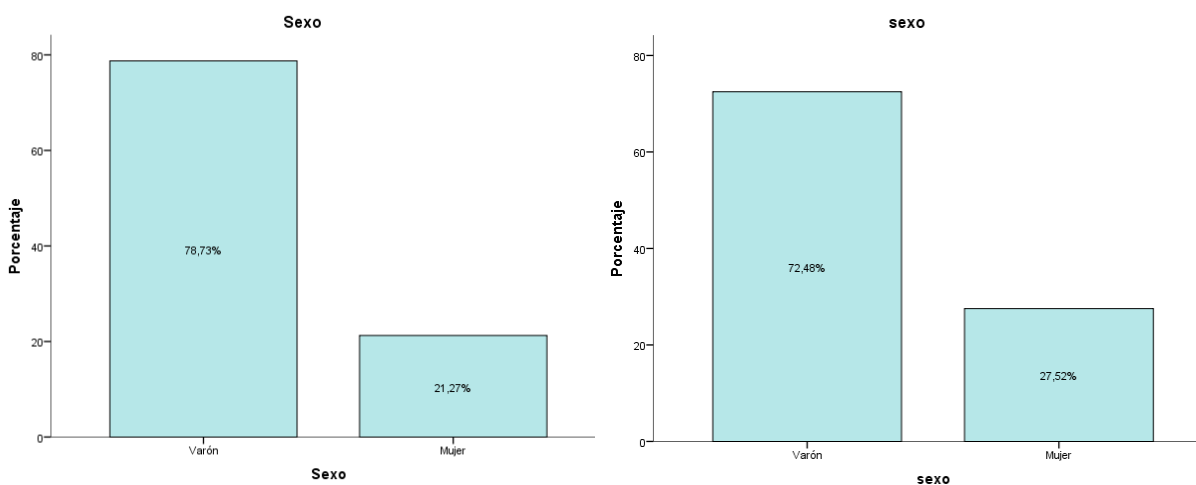
Base ad hoc

Señalar la edad de las defunciones y su impacto en las esperanzas de vida como un tema de crucial importancia se revela en el dato de las edades promedio de las defunciones.

Defunciones por género

La mortalidad por accidentes de tránsito es principalmente masculina. Si se analizan los datos provistos por la base de datos Ad Hoc y los registros oficiales comparativamente los resultados son aún más desfavorables para los hombres en el caso de los registros propios. Sin embargo, la distribución encontrada en los registros es bastante similar entre ambos. Los resultados muestran que, aproximadamente, 8 de cada diez defunciones pertenecen al sexo masculino.

Distribución de las defunciones por sexo de las Víctimas. 2011 - 2013. La Rioja



Fuente: Elaboración propia en base a datos Ad Hoc

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DEIS

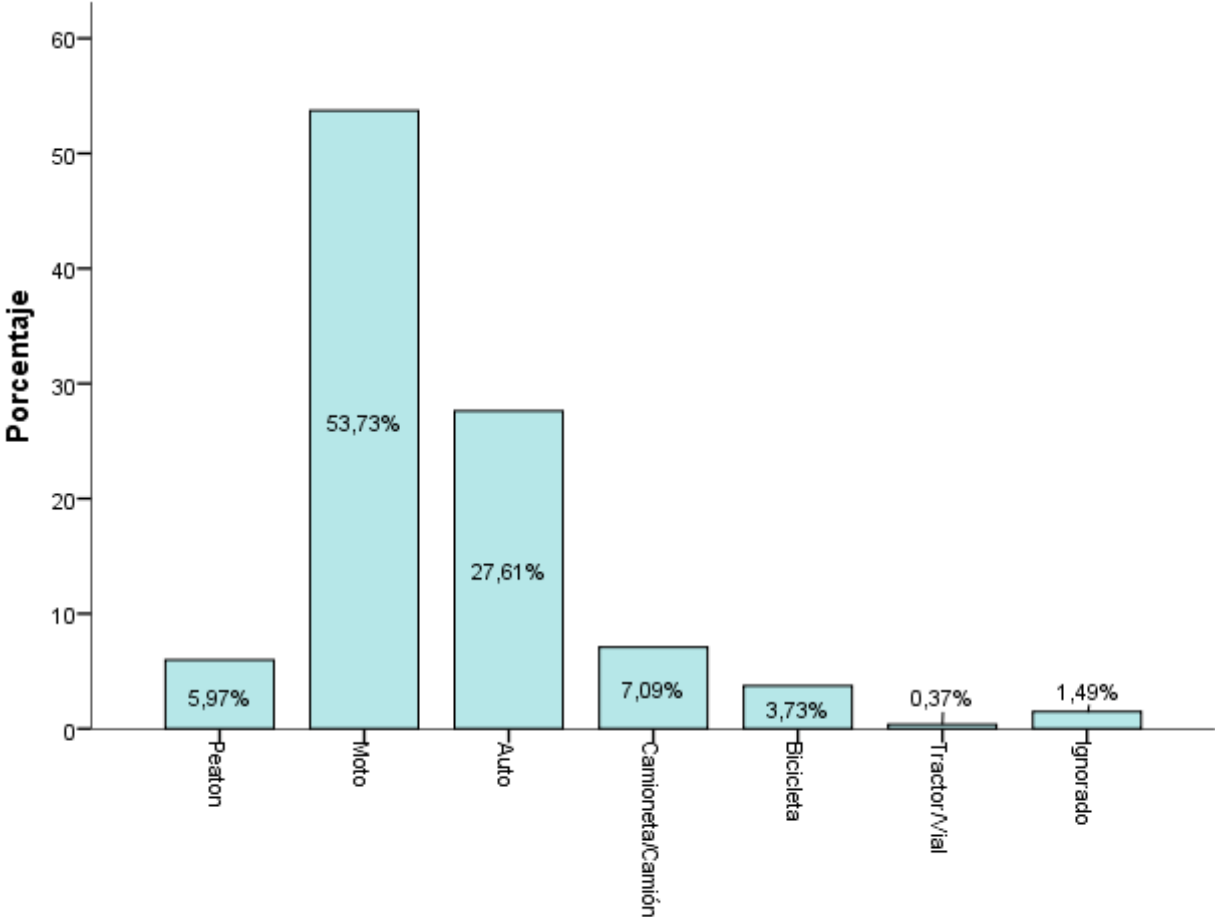
Medios de transporte de las Víctimas

El Informe Mundial sobre Seguridad Vial del año 2015, de la Organización Mundial de la Salud se informó que el número de muertes por siniestros viales se ha estabilizado desde el año 2007. Sin embargo el mismo documento indica que 68 países han registrado un aumento en el número de muertes por accidentes de tránsito desde 2010; de esos países el 84% son países de ingresos bajos o medios. Cabe mencionar que el 90% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, pese a que esos países únicamente concentren el 54% de los vehículos del mundo. (Organización Mundial de la Salud, 2015)

El registro de defunciones oficiales de defunciones posee muy poco nivel de especificación respecto al medio de movilidad y el tipo de accidentes que se produjo. Sin embargo, la base elaborada Ad hoc, permite realizar algunas afirmaciones: Al momento de analizar el vehículo en el que se desplazaban las víctimas al momento del siniestro vial se encuentra que las motocicletas ocupan el primer lugar, registrando el 54% de la mortalidad por accidentes de tránsito.

Según la organización Mundial de la Salud la mitad de las defunciones por accidentes de tránsito afecta a peatones, motociclistas y ciclistas. En nuestras observaciones esa combinación representa el 63,43% de las defunciones.

Porcentaje de muertes según medio de desplazamiento de las víctimas. 2011-2013. La Rioja



Fuente. Elaboración propia a partir de base de datos Ad Hoc

Al respecto conviene mencionar que es característico de todo el norte argentino, y La Rioja no es una excepción a ello, la proliferación de motocicletas como medio de transporte. Ello se debe, fundamentalmente, a que se trata de provincias con bajos ingresos, con una gran parte de su población que es empleada pública, con los sueldos más bajos del país, incluso para los trabajadores del ámbito privado. Bajos ingresos determinan la imposibilidad de adquirir un automóvil, siendo el costo de las motocicletas muy inferiores y con planes de financiación más acordes a los ingresos. Ello sumado a medios de transporte públicos ineficientes y condiciones climáticas benévolas, con temperaturas altas y escasas precipitaciones, hacen de las motocicletas el medio de transporte preferido para el desplazamiento en las ciudades.

Además las ciudades del norte argentino, fundadas por la corriente colonizadora del norte presentan un trazado urbano con calles angostas y cuadrículas de manzanas que muy fácilmente colapsan sobre todo en las horas pico, situación que nuevamente resulta favorable a la hora de elección de transporte urbano.

Omisión de las defunciones por causas de muerte registradas

En el intento de registrar el verdadero impacto que las defunciones por accidentes de tránsito están produciendo en esta ciudad del norte argentino, planteo el ensayo hipotético de identificar “teóricamente”, la causa de defunción con la se registró oficialmente la defunción en los registros oficiales. El pareo directo de los datos identificando a los individuos entre ambas fuentes de datos no es factible dado que para evitar incumplir la ley nacional N°17622 la DEIS no suministra datos que hagan factible la identificación del individuo.

Por ello estas estimaciones son hipotéticas, dado que a partir de la fecha de defunción, la edad y el sexo, se identifica un gran número de casos que presume podrían, eventualmente, tratarse de las mismas personas.

En la tabla precedente se presentan datos agrupados de los individuos según grupo de causas. Un 17% de los casos no es posible identificarlos ni siquiera presumiblemente.

Del total de muertes registradas en la base de datos propia, aún cuando pudieran existir omisiones se registra un 26% de los casos bajo el grupo de causas denominadas “eventos de intención indeterminada”.

En un estudio de Ribotta y Escanes sobre los códigos de defunciones denominados basura, los autores sostiene que: “la complejidad del proceso que da lugar al registro estadístico de la causa básica de defunción, explicaría en parte la dificultad para obtener datos de elevada precisión o exactitud. Como señala la OMS, existen diversos factores que afectan la calidad de los registros, entre los que se pueden mencionar: a) falta de claridad en el instrumento de recolección de datos (certificado y/o cuestionario estadístico), b) existencia de muertes informadas por agentes no médicos (generalmente, las que ocurren fuera de los establecimientos de salud), c) insuficiente capacitación de los médicos en el uso de la CIE, d) dificultad para establecer las causas de muerte relacionadas con ciertas características del fallecido (especialmente, en niños y ancianos) o de la defunción misma, entre otros. En este último caso, las limitaciones pueden asociarse con aspectos técnicos (determinación de muertes maternas), legales (por ejemplo, en el caso de muertes violentas) o sociales (estigmatización social de ciertas patologías como el caso del HIV/SIDA)”. (Ribotta & Escanés, 214)

Porcentaje de muertes por grupos de muertes seleccionadas. 2011-2013. La Rioja

Grupos de Causas de Muerte	Frecuencia	%	% válido	% acumulado
Otras enfermedades agrupadas	5	1,9	2,2	2,2
Causas Mal Definidas	3	1,1	1,3	3,6
Accidentes de Transporte	129	48,1	57,6	61,2
Caídas	23	8,6	10,3	71,4
Lesiones Autoinflingidas	3	1,1	1,3	72,8
Agresiones	2	0,7	0,9	73,7
Eventos de intención Indeterminada	59	22	26,3	100
Total	224	83,6	100	
Perdidos por el sistema	44	16,4		
Total	268	100		

Fuente. Elaboración propia a partir de base de datos Ad Hoc

La vinculación con posibles problemas legales en la certificación de las defunciones y en ocasiones el tiempo transcurrido desde el accidente hasta la defunción hacen que al

momento de la certificación de la defunción no se tengan precisiones sobre el tipo de accidente que produjo el deceso, evento que termina impactando que se registre un tan alto porcentaje de defunciones bajo el grupo de “eventos de intención indeterminada.

Conclusiones

El registro y la construcción de la base de datos que se utilizó para indagar los niveles de sub-registros de los accidentes de tránsito si bien fue realizada de manera minuciosa es limitada para analizar la mortalidad por causas, sin embargo sirve para darnos la pauta de la omisión de esta causa de muerte propia de la vida en sociedades, además nos da el indicio que existen un importante número de defunciones cuya causa básica son los siniestros viales y que están siendo registrados en el grupo de causas de eventos indeterminados de intención indeterminada..

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

Una primera aproximación al registro nos permite vislumbrar, en principio, que los siniestros viales afectan principalmente a los hombres, menores de 45 años y que utilizan como medio de transporte las motocicletas, en zonas urbanas, y que al momento del siniestro eran conductores de esos vehículos.

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

Mejorar el registro de las defunciones de los accidentes por transporte no implica solamente una cuestión de identificación de la causa básica de muertes, sino de cambios en la forma de declarar las muertes, ampliando el plazo que se considera para identificar la causa básica; recién ahí, con una verdadera dimensión que los siniestros viales tienen sobre la esperanza de vida de las poblaciones, se podrá pensar políticas públicas adecuadas.

Bibliografía

- Aidar, T. (2006). Desigualdade, vulnerabilidade social e a mortalidade por causas violentas no contexto metropolitano: o caso de Campinas. En J. M. Cunha, *Novas Metr6poles Paulistas: popula73o, vulnerabilidade e segregac3o*. Campinas: NEPO/UNICAMP.
- Aidar, T., Alvarez, M. F., Pelaez, E., & Ribotta, B. (2007). Violencia urbana y mortalidad entre los j6venes. comparaci3n de C3rdoba (argentina). *IX Jornadas Argentinas de Estudios de Poblaci3n*. Huerta Grande: Asociaci3n Argentinas de Estudios de Poblaci3n.
- Arriaga, E. (1996). Comentarios sobre algunos 6ndices para medir el nivel y el Cambio de la mortalidad. *Estudios demogr3ficos y urbanos*, 5-30.
- Arriaga, E. (1996). Comentarios sobre algunos 6ndices para medir el nivel y el Cambio de la mortalidad. *Estudios demogr3ficos y urbanos*, 5-30.
- Arriaga, E. (1996). Los a7os de vida perdidos: su utilizaci3n para medir el nivel y el cambio de la mortalidad. *Notas de Poblaci3n*, XXIV(63).
- Arriaga, E. (2001). *El an3lisis de la poblaci3n con microcomputadoras*. C3rdoba: Facultad de Ciencias Econ3micas de la Universidad Nacional de C3rdoba.
- Arriaga, E. (2012). *Analisis Demogr3fico de la Mortalidad*. C3rdoba, C3rdoba: Universidad Nacional de C3rdoba.
- Arriaga, E., & Bocco, M. (1995). Decomposition of Life Expectancies and Its Relation . 9-52.
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (2010). *Plan Mundial para el Decenio de Acci3n para la Seguridad Vial 2011-2020* . OMS.
- Behm Rosas, H. (1992). *Las desigualdades sociales ante la muerte en Am3rica Latina*. Santiago de Chile: CELADE.
- Behm Rosas, H. (1992). Los determinantes de la mortalidad y las diferencias socioecon3micas de la mortalidad en la infancia. *Poblaci3n y Salud en Mesoam3rica*.
- Bolsi, A. (2004). Poblaci3n y territorio del noroeste argentino durante el siglo XX. *Travesia*, 9-52.
- Celton, D., & Arriaga, E. (1995). A7os de vida perdidos por causas de muerte en la provincia de C3rdoba. *CELADE*.
- Direcci3n de Estad6sticas e Informaci3n de Salud - Ministerio de Salud de. (2011, 2012, 2013, 2014 y 2015). Estad6sticas Vitales. Rep3blica Argentina. Argentina: DEIS.
- Escanes, G. (2015). Evoluci3n de la mortalidad por atropellos y colisiones de tr3nsito en Argentina entre 2001 y 2011. *Revista Brasileira de Estudios de Poblaci3n*, 49-71.
- Flores Cruz, R. (2004). La mortalidad en la Argentina en el a7o 2001. Principales caracter6sticas y factores asociados. Buenos Aires, Ciudad Aut3noma de Buenos Aires, Argentina.
- Gonz3lez Arango, E. M. (2008). *Contribuci3n de las causas de muerte evitable a la esperanza de vida Valle de Aburr3 sin Medell6n*. Medell6n. Antioquia: Universidad de Antioquia.
- Holland, W., & Fitzsimons, B. (1990). La mortalidad evitable: su uso en los pa6ses en desarrollo. *Bol Invest Serv Salud*.
- INDEC. (s.f.). Censos Nacionales de Poblaci3n, Hogares y Viviendas 2001 y 2010. . Argentina.

- Kaztman, R. (1999). *Activos y estructuras de oportunidades. Estudios sobre las raíces de la*. Montevideo: CEPAL.
- Macias, G. R., Filho, N. A., & Alazraqui, M. (2010). Análisis de las muertes por accidentes de tránsito en el municipio de Lanús, Argentina: 1998-2004. *6*(3), 313-328.
- Organización Mundial de la Salud . (2009). *SEGUNDO INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL*. OMS.
- Organización Mundial de la Salud. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Ginebra: OMS.
- Organización Mundial de la Salud. (2014). *Fortalecimiento de la legislación sobre seguridad vial: manual de prácticas y recursos para los*. Ginebra: OMS.
- Organización Mundial de la Salud. (19 de Octubre de 2015). A pesar de los progresos, el número de defunciones por accidentes de tránsito sigue siendo demasiado alto. (OMS, Ed.) Ginebra .
- Organización Mundial de la Salud. (Octubre de 2015). *Lesiones Causadas por el Tránsito*. OMS.
- Organización Mundial de la Salud. (s.f.). *Traumatismo Causado por el Tránsito*. (OMS, Ed.)
- Organización Mundial de la Salud; Organización Panamericana de la Salud. (s.f.). *Seguridad Vial*. (OPS, & OMS, Edits.)
- Organización Panamericana de la Salud. (2009). *“Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas”*. Washington: OPS.
- Schneider, M. C., Castillo-Salgado, C., Bacallao, J., Loyola, E., Mujica, O. J., Vidaurre, M., & Roca, A. (2002). Métodos de medición de las desigualdades de salud. *Revista Panamericana de Salud Pública*, *6*(12).