

Frecuencia de muerte traumática por atropellamiento en el servicio médico forense del puerto de Veracruz en el periodo 2014-2015

Artículo Original

Frequency of traumatic death due to run over in the forensic medical service of Veracruz in 2014-2015

Víctor Serrano Mera ¹, Guadalupe Melo Santiesteban ²

RESUMEN

Introducción: Dentro de las causas de muerte traumática, la muerte por atropellamiento se ha incrementado en fecha reciente; sin embargo, no se conoce con precisión su tendencia y datos estadísticos en la zona conurbada Veracruz-Boca del Río en años recientes.

Objetivo: Determinar la incidencia de muerte por atropellamiento en los casos ingresados al SEMEFO por muerte traumática en los años 2014-2015

Metodología: En este estudio observacional retrospectivo se analizaron casos ingresados al servicio médico forense (SEMEFO) con el diagnóstico de muerte traumática, específicamente atropellamiento en los años 2014 y 2015.

Resultados: Se registraron 849 muertes traumáticas entre los años 2014 y 2015 de

las cuales un total de 129 muertes fueron por atropellamiento. Los meses en los cuales se registró mayor número de casos por atropellamiento fueron Diciembre, Octubre y Noviembre. El sexo masculino fue el más frecuente. Los picos de incidencia fueron en las edades de 16 a 20 años, 26 a 30 y 61 a 65 años. La lesión mortal que más se presentó fue el traumatismo craneoencefálico (62% en el 2014 y 64% en el 2015).

Discusión: Los datos obtenidos en esta investigación muestran concordancia con lo analizado en la literatura mundial, demostrando que se trata de un gran problema de salud pública.

Palabras clave: Atropellamiento, Vehículo automotor, Servicio médico forense

Recibido: 19 septiembre 2017, Aceptado: 10 Octubre 2017, Publicado: 15 Enero 2017

¹ Médico Cirujano, práctica privada.

² Patóloga Forense, Instituto de Medicina Forense, Universidad Veracruzana

Corresponding author: Guadalupe Melo-Santiesteban, gmelo@uv.mx

SUMMARY

Introduction: Within the causes of traumatic death, death by road kill has increased recently; however, its trend and statistical data in the Veracruz-Boca del Río metropolitan area in recent years is not known.

Objective: To determine the incidence of death due to run over in the cases admitted to SEMEFO due to traumatic death in the years 2014-2015

Methodology: In this retrospective observational study, we analyzed cases admitted to the forensic medical service (SEMEFO) with the diagnosis of traumatic death, specifically run over in the years 2014 and 2015.

Results: There were 849 traumatic deaths between 2014 and 2015, of which a total of 129 deaths were due to run over. The months in which there was the highest number of cases due to running over were December, October and November. The male sex was the most frequent. The incidence peaks were in the ages of 16 to 20 years, 26 to 30 and 61 to 65 years. The most fatal fatal injury was head trauma (62% in 2014 and 64% in 2015).

Discussion: The data obtained in this investigation show concordance with what was analyzed in the world literature, demonstrating that it is a great public health problem.

Keywords: Run over, Automotive vehicle, Forensic medical service

INTRODUCCIÓN

En 1977 la OMS declaró que el hecho de tránsito o atropellamiento se debe tomar como un problema de salud pública ya que constituye una auténtica epidemia; 250,000 personas mueren cada año en las carreteras con un promedio de 15 a 25 años de edad. En algunos países el 10% de las camas en los grandes hospitales están ocupadas por las víctimas de los hechos de tránsito, por cada persona que fallece existen 10 y 15 heridos graves y entre 30 y 40 heridos leves. (1)

Los hechos de tránsito se han relacionado a diversas causas como el aumento descontrolado de la población de peatones como de personas, las deplorables condiciones en las que se encuentran las vías automovilísticas, la imprudencia de los conductores al momento de conducir, la falta de señalizaciones en la vía pública, el consumo de fármacos u otras drogas

ilegales, la corrupción de la expedición de licencias de manejo, etc (2).

En el año 2014 el total de defunciones en el país fue de 633 641 por lo que el aumento en comparación con el año anterior fue de 10 042 defunciones, las pertenecientes al estado de Veracruz obtuvo un total de 49 440, donde 27 192 fueron hombres, 22 238 fueron mujeres y 10 no se lograron identificar. (3)

Al enfocarnos en la entidad federativa de Veracruz de Ignacio de la Llave se registró una discreta elevación en los años 2012 y 2014; la cifra en el año 2011 fue de 6.5, en el 2012 se registró una elevación de una décima quedando en 6.6 para mantenerse igual en el 2013 y volver a aumentar una décima en 2014 quedando de 6.7 y en 2015 se mantuvo en el mismo valor. (4)

El aumento en la población del planeta aumenta diversas situaciones de muerte además de las orgánicas por lo que

en este estudio nos centramos en una en particular, la muerte por atropellamiento. Se ha registrado un aumento exponencial entre la población y los vehículos automotores, es decir existen mayores números de peatones y también mayor número de vehículos por lo que un aumento en los incidentes de tránsito debería tener relación directamente proporcional a dicho aumento. Se considera como un problema de salud pública al ser motivo de numerosas muertes en la población (5).

En esta investigación nos referimos a todos los hechos que involucren un daño, ya sean lesiones de muerte al peatón o peatones o también en donde se ocasiona un daño a las cosas materiales.(7-8) La tercera causa de muerte en el mundo son los accidentes de tránsito terrestre con una tasa de 17.7% por 100,000 habitantes(9), 1 254 435 muertes se calcula que suceden al año en el mundo (10), no solo la muerte es una consecuencia de estos hechos sino también las discapacidades o secuelas médico legales que se le ocasionen a la persona afectada. (11) Si se demuestra que el accidente se atribuye a un tercero, es decir que la culpa se le asigna a un involucrado en el suceso, esta persona se ve obligada a responder por las consecuencias a todos los involucrados en el hecho por orden penal, civil, laboral o contencioso-administrativo. (12-13)

Los lesionados que involucran la tasa más alta en los eventos por automóviles automotores son los peatones y sus consecuencias o lesiones suelen ser de mayor magnitud. En este estudio nos enfocamos principalmente en el atropellamiento automovilístico, el cual es un hecho violento para el peatón principalmente, que se origina entre un vehículo impulsado por motor con el cuerpo humano teniendo este último el

mayor impacto negativo por la diferencia de masa, peso y velocidad. La primera causa que se designa al atropellamiento es de carácter accidental dejando la suicida como segundo y la tercera como homicida; sin embargo, es de dificultad comprobar o corroborar la intencionalidad verdadera. Existen otros tipos de transporte como los vehículos racionados por animales, vehículos de trayecto obligatorio como tranvías, trolebuses, metro y ferrocarriles, todos estos capaces de provocar un evento que también se incluye en el término de atropellamiento. (7-8-11)

El encuentro violento entre el cuerpo humano y un medio de transporte automotor en movimiento genera lesiones en el cuerpo humano. Los vehículos que se consideran capaces de generar un atropellamiento deben cumplir con ciertas características mencionadas a continuación: presencia de ruedas ya sea con neumáticos o sin estos: por mencionar algunos ejemplos encontramos a las carretas que son ruedas de madera, en cuanto a las provistas de neumáticos podemos mencionar a la gran mayoría como automóviles, motocicletas, bicicletas, etc. (15)

MATERIAL Y MÉTODOS

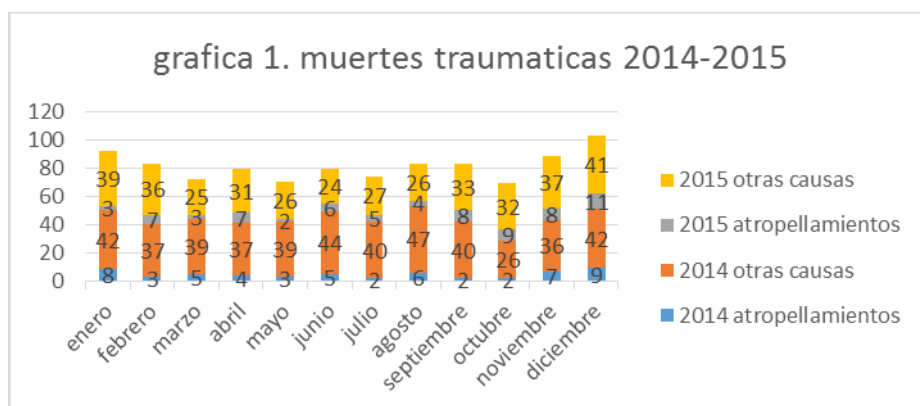
Tipo de estudio: retrospectivo, observacional, descriptivo. Se basó en una muestra que comprendió los cadáveres que aparecen en el registro del libro de necropsias del servicio médico forense en el periodo que comprende los años 2014 y 2015 a los cuales se les realizó autopsia confirmando el atropellamiento como causa de la muerte. La recopilación de los datos se registró en una hoja de Excel; en ella se recolectaron los datos en relación a las variables a estudiar: edad, sexo, traumatismos causantes de la muerte, el

mes y el año en el que sucedió. Los datos se procesaron con medidas de tendencia central para conocer la incidencia de las muertes violentas por atropellamiento y sus características y se presentaron en tablas y gráficos para su interpretación.

RESULTADOS

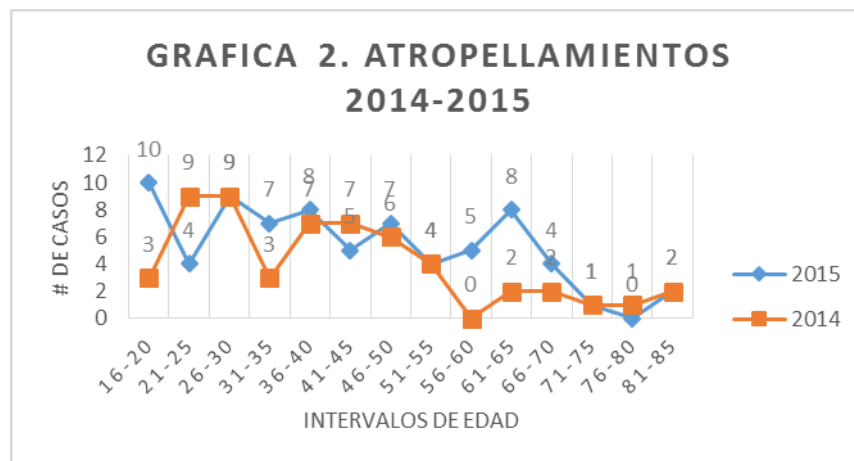
Se analizó el total de muertes traumáticas ocurridas durante los años 2014 y 2015 registradas por el SEMEFO (849 fallecimientos, 469 en 2014 y 377 en 2015); de ellas, 129 fueron por atropellamiento (56 en el 2014, 73 en 2015).

Los meses en los cuales se registró mayor número de casos por atropellamiento fueron Diciembre y Enero, en ambos años (gráfica 1).



El sexo preponderante fue el masculino (77 casos, 59.7%). Por edad, la mayor incidencia se presentó en los

intervalos 21-25 años y 26-30 años en el año 2014 y los intervalos 16-20 años y 61-65 años en el año 2015 (gráfica 2).



Enfocándonos en las lesiones mortales que se presentaron en los atropellamientos se observa que el traumatismo craneoencefálico fue la lesión mortal que más presencia tuvo en los casos de atropellamiento; en el 2014 el traumatismo craneoencefálico se presentó en 35 de los 56 casos de atropellamiento

que se presentaron, esto equivale al 62% del total del año. En el 2015 también fue el traumatismo craneoencefálico la lesión mortal de más presencia en los casos de atropellamiento representando 47 casos de un total de 73 lo cual se traduce al 64% de los casos presentados en dicho año.

DISCUSIÓN

Debido al aumento del número de vehículos automotores y la mayor velocidad que pueden alcanzar, las muertes por atropellamiento se han incrementado exponencialmente en los últimos 20 años. Son diversos los factores que pueden influir en lo anterior, además de los mencionados, como por ejemplo el uso de alcohol o drogas, la distracción provocada por el uso de celulares (tanto conductores como peatones) y la falta de cultura vial en los conductores y peatones. Llama la atención que el mes de Diciembre fue aquel en que se presentó el mayor número de casos por atropellamiento, que pudiera estar vinculado con el aumento en el consumo de alcohol por eventos festivos.

Aunque existe cierto predominio del sexo masculino, la frecuencia de atropellamiento parece ser la misma en

ambos sexos; de igual manera, no encontramos diferencias estadísticas en relación con la edad de los individuos atropellados. La muerte por atropellamiento sigue teniendo al traumatismo craneoencefálico como mecanismo directo, lo cual puede ser por contusión directa con el vehículo automotor o por la caída del peatón atropellado y su colisión con el pavimento o alguna estructura cercana, como árboles, paredes o banquetas.

Es evidente que la frecuencia de muerte por atropellamiento sigue siendo alta; en nuestro medio se ha observado un incremento de la misma en relación a años previos. Ello hace necesario que las autoridades de tránsito elaboren programas preventivos adecuados, con información amplia y clara, con la finalidad de mejorar la cultura vial tanto de peatones como de conductores vehiculares.

REFERENCIAS

1. Quiroz Cuarón A. Medicina forense. México: Editorial Porrúa; 1990.
2. Osorio y Nieto C. El homicidio. México: Porrúa; 2004.
3. Estadísticas por tema. www.inegi.org.mx. 2016 Consultado 3 oct 2016
4. Mortalidad. INEGI. www.inegi.org.mx. 2016 Consultado 3 oct 2016
5. Alva Rodríguez M. Compendio de medicina forense. 1st ed. México, D.F.: Méndez Editores; 2010.
6. Vargas Alvarado E. Medicina legal. 1a ed. México: Trillas; 2012.
7. Ramirez Muñoz J. Accidentes de tránsito terrestre. Medicina Legal de Costa Rica - Edición Virtual. 2013; 30(2).
8. Híjar-Medina, M. (2000). Utilidad del análisis geográfico en el estudio de las muertes por atropellamiento. Salud Pública de México, 42(3), pp.188-193.
9. World Health Organization. (2016). Global status report on road safety 2015. [online]. Consultado 3 octubre 2016.
10. Global status report on road safety 2015. (2015). 1st ed. Geneva, Switzerland: WHO. Consultado 3 octubre 2016.
11. Perez S. Manual de delitos en particular. 1st ed. Mexico: PORRUA; 2012.
12. Morales M, Mora E. Traumatismo craneoencefálico. Medicina General. 2010
13. Rodríguez-Hernández J, Campuzano-Rincón J, Híjar M. Comparación de datos sobre mortalidad por atropellamientos en la Ciudad de México: ¿se han presentado cambios en una década? Salud Pública de México. 2011; 53(4):320-328.

