

CARTAS DE LOS LECTORES

El Boletín se complace en publicar cartas de los lectores dirigidas a estimular el diálogo sobre los diversos aspectos de la salud pública en las Américas así como a esclarecer, discutir o comentar de manera constructiva las ideas expuestas en la revista. Las cartas deben estar firmadas por el autor y especificar su afiliación y dirección postal. Cuando se trate de comentarios sobre un artículo que requieran contestación del autor, se procurará conseguir esa respuesta con el fin de publicar ambas cartas. La Redacción se reserva el derecho de editar las cartas recibidas y resumirlas para mayor claridad.

Accidentes de tránsito en las Américas

Señores: Deseo transmitirles algunas observaciones en relación con el artículo "Accidentes de tránsito. Problema de salud en países en desarrollo de las Américas", de Shrikant I. Bangdiwala y Elías Anzola Pérez (*Bol Of Sanit Panam* 103(2):130-139, 1988). A pesar del tiempo transcurrido desde la publicación, estimamos que vale la pena señalarlas.

En el texto del artículo aparecen varias afirmaciones inexactas, por ejemplo, en este párrafo (pág. 131):

En todos los países sobre los cuales se contó con información, excepto Cuba, se observó un aumento, que va desde 12,2% en el Uruguay a 875% en la República Dominicana.

En primer lugar, al calcular (de la manera como lo indican los propios autores) el índice de motorización de Cuba para los años 1969 y 1980 obtuvimos cifras de 0,028 y 0,038, respectivamente, en vez de 0,035 y 0,032 como aparece en el cuadro 2. Por lo tanto, el incremento porcentual durante el período considerado es de 35,7% y no, como afirman ellos, de -8,6%. De hecho, esto se puede deducir de los datos

consignados en el cuadro 1, pues si entre 1969 y 1980 la población cubana creció 5% y el número de vehículos aumentó 39,7%, ¿cómo es posible que el incremento de la relación entre vehículos y habitantes sea negativa?

En segundo lugar, si bien el menor incremento correspondió al Uruguay y el mayor a la República Dominicana, los valores correspondientes no son 12,2 y 875% como dicen los autores, sino 21,1 y 254,5%. En consecuencia, el gráfico de la figura 1 está distorsionado.

Basándonos en los datos del cuadro 1, volvimos a calcular los índices de motorización del cuadro 2; en el año 1980 la única discrepancia que identificamos fue la anteriormente señalada para el caso de Cuba (0,038 en vez de 0,032). Por el contrario, las discrepancias fueron absolutas con respecto al año 1969, según se indica en el cuadro A anexo. Como puede verse, al variar las cifras del año 1969 para todos los países y la de 1980 para Cuba, la columna de incremento del cuadro 2 está totalmente distorsionada.

CUADRO A. Discrepancias entre los índices de motorización para el año de 1969 informados por los autores^a y los calculados por nosotros

País	Lo publicado	Nuestro cálculo
Argentina	0,076	0,071
Brasil	0,028	0,023
Canadá	0,373	0,340
Colombia	0,013	0,011
Costa Rica	0,032	0,026
Cuba	0,035	0,028
Chile	0,027	0,025
Ecuador	0,010	0,008
El Salvador	0,014	0,012
Estados Unidos	0,500	0,467
Guatemala	0,011	0,009
México	0,031	0,024
Panamá	0,039	0,032
Perú	0,024	0,020
República Dominicana	0,004	0,011
Trinidad y Tabago	0,085	0,080
Uruguay	0,082	0,076
Venezuela	0,086	0,072

^a Cuadro 2 del artículo comentado.

Existen otros errores en el caso de Cuba. En el cuadro 3, si bien la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito corresponde a la cifra oficialmente notificada a la Organización Panamericana de la Salud en 1969, no sucede lo mismo para el caso de 1980. En efecto, la tasa real de nuestro país fue mayor que la indicada por los autores, y los cálculos de defunciones por 10 000 vehículos son completamente erróneos pues las cifras reales fueron más altas en ambos años; desgraciadamente, la variación entre 1969 y 1980 fue mucho mayor que la calculada por ellos.

Lamentamos haber tenido que señalar estas deficiencias, pero lo consideramos un deber para con la Organización, a la que Cuba pertenece desde su fundación a principios de este siglo.

Dr. Juan R. Menchaca Montano
Director, Relaciones Internacionales,
Ministerio de Salud Pública, Cuba

Respuesta:

Los autores agradecemos las observaciones hechas con respecto a nuestro artículo. Asimismo, queremos presentar los siguientes comentarios a la carta.

a) Al revisar el cuadro 2 en el artículo publicado, advertimos cálculos incorrectos en el índice de motorización de Cuba para el año 1980 y de todos los países para 1969. En efecto, los índices correctos son los mencionados por el Dr. Menchaca. Por lo tanto, también son acertadas sus observaciones sobre el efecto de dichos errores sobre los porcentajes de incremento y sobre las afirmaciones contenidas en el texto. Sin embargo, las discrepancias absolutas entre los índices publicados y los corregidos correspondientes a 1969 varían solamente entre 0,002 y 0,014, con la excepción de un valor de 0,033 para el Canadá y los Estados Unidos de América. Estas diferencias son pequeñas y no alteran en forma apreciable el rango relativo de cada país (cuadro B anexo).

b) En la carta se afirma, incorrectamente, que el gráfico de la figura 1 está distorsionado, al parecer porque se ha supuesto que está basado en los índices de motorización de 1969. En realidad, se basa en los índices de 1980, los cuales están correctos en la publicación, excepto el de Cuba. Aun así, el cambio de 0,032 a 0,038 para este país no altera su posición relativa en el gráfico.

CUADRO B. Discrepancia absoluta entre los índices de motorización para el año 1969 publicados y los corregidos, y su efecto sobre el rango relativo de los países

País	Valor		Discrepancia absoluta	Rango relativo	
	Publicado	Corregido		Publicado	Corregido
Argentina	0,076	0,071	0,005	13	13
Brasil	0,028	0,023	0,005	8	7
Canadá	0,373	0,340	0,033	17	17
Colombia	0,013	0,011	0,002	4	4
Costa Rica	0,032	0,026	0,006	10	10
Cuba	0,035	0,028	0,007	11	11
Chile	0,027	0,025	0,002	7	9
Ecuador	0,010	0,008	0,002	2	1
El Salvador	0,014	0,012	0,002	5	5
Estados Unidos	0,500	0,467	0,033	18	18
Guatemala	0,011	0,009	0,002	3	2
México	0,031	0,024	0,007	9	8
Panamá	0,039	0,032	0,007	12	12
Perú	0,024	0,020	0,004	6	6
República Dominicana	0,004	0,011	0,007	1	3
Trinidad y Tabago	0,085	0,080	0,005	15	16
Uruguay	0,082	0,076	0,006	14	15
Venezuela	0,086	0,072	0,014	16	14

c) Las cifras de mortalidad por accidentes de tránsito correspondientes a 1969 provienen del trabajo de C. Alfaro Alvarez y C. Díaz Coller que citamos en el artículo (*Bol Of Sanit Panam* 83(4):310-317, 1977); las de 1980 fueron suministradas por los propios países al Programa de Salud del Adulto de la Organización Panamericana de la Salud. Es posible que alguna parte de la información provista por los países haya estado incompleta a la fecha de su envío y que más tarde haya sido corregida, pero en el momento de redactar el artículo no tuvimos conocimiento de ninguna enmienda de esta clase.

Lamentamos cualquier inconveniente o malentendido que nuestro error involuntario haya ocasionado.

Shrikant I. Bangdiwala
Universidad de Carolina del Norte
en Chapel Hill, Departamento de
Bioestadística

Elías Anzola Pérez
Organización Panamericana de la Salud,
Programa de Salud del Adulto