

Original

Años de vida perdidos por accidentes de tránsito, Honduras, 2013–2023

Years of Life Lost Due to Road Traffic Accidents in Honduras, 2013–2023

Augusto Alfonso Rosales Meléndez* 

Investigador independiente, Tegucigalpa, Honduras

*Autor corresponsal: rosalesaugusto1990@gmail.com



Este trabajo está bajo una licencia internacional Creative Commons Attribution 4.0 BY, NC.

Recibido: 13 de noviembre de 2025 / Aceptado: 11 de diciembre 2025 / Publicado: 18 de diciembre de 2025.

Citar: Rosales Meléndez, A. A. (2025). Años de vida perdidos por accidentes de tránsito, Honduras, 2013-2023. *Tekné: Ciencias Sociales y Humanidades*, 3(2), 1-8. <https://doi.org/10.69845/tekn.v3i2.537>

Resumen. Introducción. Los accidentes de tránsito son una causa relevante de mortalidad en Honduras. La estimación de los Años de Vida Perdidos (AVP) permite cuantificar la mortalidad prematura y orientar intervenciones preventivas cuando se estratifican por sexo, edad y rol de la víctima. **Métodos.** Se realizó un estudio descriptivo longitudinal retrospectivo para estimar los años de vida perdidos (AVP) secundario a accidentes de tránsito en Honduras entre 2013 y 2023. Los AVP se calcularon siguiendo la metodología del Global Burden Disease (GBD) con estratificación por sexo, grupo etario y rol de la víctima. Los datos se obtuvieron de registros anonimizados del Observatorio Nacional de la Violencia (ONV). Se analizaron patrones temporales y diferencias entre subgrupos poblacionales. **Resultados.** Entre 2013 y 2023, los accidentes de tránsito en Honduras ocasionaron 16,518 muertes y 362,198 AVP, de los cuales el 82.9% (n = 300,353) correspondieron a hombres. En este grupo, las mayores tasas de AVP estandarizadas se registraron en conductores de motocicleta (1,968.9) y peatones (1,830.0). En las mujeres, las tasas más elevadas provinieron de peatones (477.3) y pasajeras de vehículo (388.0). **Conclusión.** Los accidentes de tránsito generaron una alta carga de AVP en Honduras, con patrones diferenciados por sexo y rol en el accidente. Estos hallazgos resaltan la necesidad de intervenciones específicas basadas en el perfil de las víctimas. **Palabras claves:** Accidentes de tránsito, Honduras, Mortalidad, Prevención de accidentes, Seguridad vial

Abstract. Introduction. Road traffic accidents are a significant cause of mortality in Honduras. The estimation of Years of Life Lost (YLL) allows quantifying premature mortality and guiding preventive interventions when stratified by sex, age, and victim role. **Methods.** A retrospective longitudinal descriptive study was conducted to estimate the Years of Life Lost (YLL) due to road traffic accidents in Honduras between 2013 and 2023. YLL were calculated following the Global Burden of Disease (GBD) methodology, stratified by sex, age group, and victim role. Data were obtained from anonymized records from the National Observatory of Violence (ONV). Temporal patterns and differences across population subgroups were analyzed. **Results.** Between 2013 and 2023, road traffic accidents in Honduras resulted in 16,518 deaths and 362,198 YLL, of which 82.9% (n = 300,353) occurred among men. In this group, the highest age-standardized YLL rates were observed in

motorcycle drivers (1,968.9) and pedestrians (1,830.0). Among women, the highest contributions corresponded to pedestrians (477.3) and vehicle passengers (388.0). **Conclusion.** Road traffic accidents generated a high YLL burden in Honduras, with patterns differing by sex and victim role. These findings highlight the need for targeted interventions based on the victims' risk profiles.

Keywords: Accident prevention, Honduras, Mortality, Road safety, Traffic Accidents

Introducción

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de mortalidad a nivel mundial, para el año 2023, se estimó 1.9 millones de muertes por accidentalidad vial (OMS, 2022). Solo en la región de las Américas, se produjeron 5 millones de lesiones y 110,000 muertes, con costos directos estimados en un 3% al 5% del producto interno bruto (Ramírez & Scartascini, 2024). Particularmente, en Honduras, los accidentes de tránsito también son un importante problema de salud pública. Entre los años 2013 y 2020, se registraron 63,908 personas involucradas con una proporción del 17.0% de mortalidad asociada (Ávila Flores et al., 2024). Una alta proporción de las defunciones correspondió al género masculino, representando un 86% del total (Cáliz & Corea, 2022).

A pesar de la utilidad de los conteos de frecuencia de muertes por accidentes de tránsito, estos no capturan completamente la magnitud del impacto que representa la mortalidad vial. Para dimensionar de manera más integral esta problemática, se han desarrollado métricas que consideran no solo el número de defunciones, sino también aspectos como la edad en que estas ocurren. Una de las métricas más utilizadas son los años de vida perdidos (AVP), esta es una estimación de mortalidad prematura conceptualizada por el estudio GBD como una medida

basada en el tiempo para calcular los años de vida perdidos asociados con una muerte (Murray et al., 2012).

Adicionalmente, incorporar técnicas de estratificación por características clave como sexo, grupo etario y rol de la víctima en el accidente (conductor, pasajero o peatón) permite identificar con mayor precisión los grupos más vulnerables, facilitando el diseño de estrategias de intervención más específicas, equitativas y costo-efectivas, con mayor potencial de reducir la carga que esta problemática representa para la salud pública.

Por lo tanto, este estudio tuvo como objetivo estimar los años de AVP por mortalidad atribuible a accidentes de tránsito en Honduras durante el período 2013–2023, donde se realizó una estratificación según edad, sexo y rol de la víctima, teniendo como propósito identificar los grupos más afectados y aportar evidencia útil para orientar intervenciones específicas para su prevención.

Métodos

Se realizó un estudio descriptivo longitudinal retrospectivo, de enfoque cuantitativo, no experimental. La fuente de datos correspondió a registros anonimizados de defunciones por accidentes de tránsito ocurridos entre 2013 y 2023, los cuales incluían variables como edad, sexo y rol de la víctima en el hecho. Esta información fue proporcionada por el Observatorio Nacional de la Violencia (2025), que recopila y consolida datos de la Policía Nacional, la Dirección de Medicina Forense y el Registro Nacional de las Personas (RNP). Los datos son de acceso público y están disponibles en la siguiente página web: <https://iudpas.unah.edu.hn/areas/observatorio-de-la-violencia/datos-abiertos/> (IUDPAS, 2024).

Adicionalmente, para realizar un análisis estadístico más detallado se solicitó al Observatorio Nacional de la Violencia mediante correo electrónico los datos desagregados de las variables de interés. La estimación de los AVP se realizó conforme a la metodología de la Global Burden Disease (GBD), de Aragón et al. (2008).

A partir de los registros de muertes por accidentes de tránsito, se calculó la esperanza de vida estándar utilizando las tablas de vida de la ONU (2025) para Latinoamérica, asignando los valores correspondientes para la esperanza de vida al nacer según sexo y el año de la muerte de acuerdo con el Banco Mundial (2024). Para cada grupo etario, se interpoló la esperanza de vida estándar, con base en la edad promedio de fallecimiento, con el objetivo de obtener una estimación de los años esperados de vida. El cálculo se realizó mediante la siguiente ecuación:

$$ne_x^s = e_x^s + (na_x - x) \cdot \frac{e_{x+n}^s - e_x^s}{(x+n) - x}$$

Donde:

- x : Edad
- n : Longitud del intervalo de edad
- e_x : Esperanza de vida a la edad x
- e_x^s : Esperanza de vida estándar a la edad x
- ne_x^s : Esperanza de vida estándar para el intervalo de edad x a $x+n$
- na_x : Edad promedio de muerte para el intervalo de edad x a $x+n$

Los AVP se calcularon multiplicando el número de muertes, estratificadas por edad, año, sexo y rol en el accidente, por los años de vida esperados según la esperanza de vida estándar. Para cada grupo, se utilizó la edad promedio de fallecimiento y la esperanza de vida interpolada correspondiente, según la siguiente ecuación:

$$AVP = (nD_x) \left[\frac{KCe^{\beta na_x}}{(r+\beta)^2} \left(e^{(r+\beta)na_x} [(r+\beta)na_x - 1] - (r+\beta)na_x - 1 \right) + \frac{1-K}{r} (1 - e^{-rne_x^s}) \right]$$

Donde:

- AVP : Años de vida perdidos
- nD_x : Número de muertes en el intervalo de edad
- r : Tasa de descuento (usualmente $r = 0.03$)
- K : Constante de modulación por edad ($K = 0$ sin ponderación; $K = 1$ con ponderación)
- β : Constante de ponderación por edad ($\beta = 0.04$)
- C : Constante de ajuste para la ponderación por edad ($C = 0.1658$)
- na_x : Promedio de edad ($C = 0.1658$)
- ne_x^s : Años de vida esperados

Cabe mencionar que se utilizaron estimaciones conservadoras recomendadas por el GBD, como no aplicar descuento por edad, así como emplear una constante de ponderación por edad de 0.04 y un ajuste por edad de 0.165. Se calcularon también otras medidas derivadas.

La tasa cruda de AVP se obtuvo dividiendo el número de AVP entre la población acumulada por año y sexo, según las estimaciones del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2024) y multiplicando luego por 100,000 habitantes. Los AVP estandarizados se calcularon mediante el método de estandarización directa, utilizando como pesos la población estándar de la OMS (Ahmad, Boschi-Pinto, & López, 2001).

El AVP promedio para cada sexo se estimó dividiendo el número total de AVP entre el número de muertes reportadas, según los criterios de estratificación. Por último, la razón de AVP se calculó dividiendo los AVP de cada categoría entre los correspondiente a la categoría de referencia. Las métricas previas permitieron evaluar las desigualdades entre sexos y grupos etarios.

Los resultados de las ponderaciones se presentaron mediante gráficos de tendencia, diagramas de barras horizontales y tablas de frecuencias absolutas y relativas. Los análisis estadísticos se realizaron en RStudio (versión 2024.12.1; RStudio Team, Boston, MA, USA) y los gráficos se realizaron en Microsoft Excel 365 versión 2510.

El estudio se realizó conforme a los principios éticos establecidos en la Declaración de Helsinki para la investigación médica. Se garantizó la confidencialidad mediante el uso exclusivo de datos secundarios completamente anonimizados. Los registros utilizados provienen del Observatorio Nacional de la Violencia y se encontraban disponibles para análisis académico mediante solicitud de acceso, sin incluir información identificable ni requerir la aprobación de un comité de ética, conforme a lo establecido en las International Ethical Guidelines for Epidemiological Studies (Rose, 2009).

Resultados

Los accidentes de tránsito en Honduras generaron un

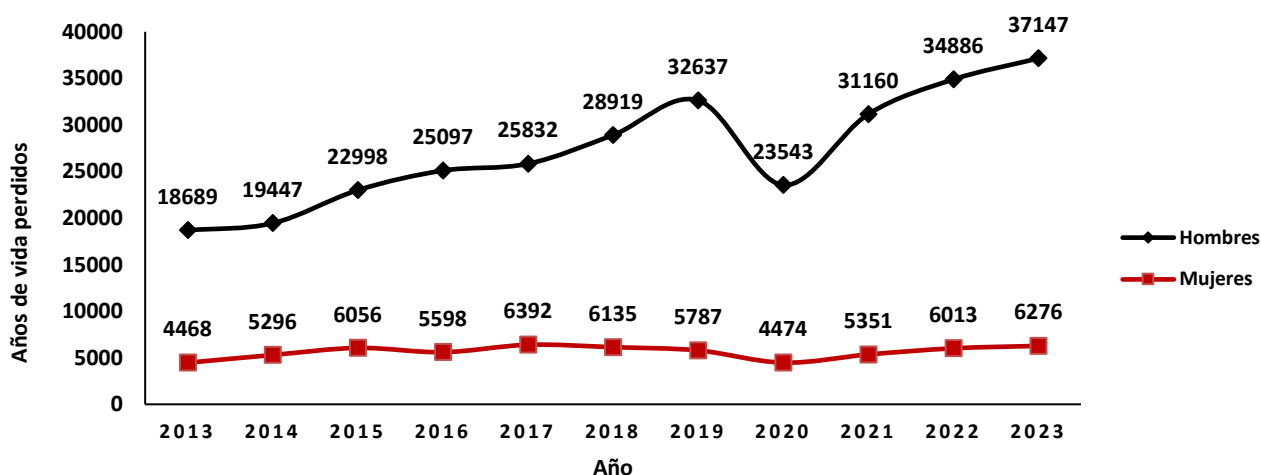


Figura 1. Años de vida perdidos por accidentes de tránsito en Honduras entre 2013 y 2023, distribuidos por sexo.

Estratificación de los AVP por sexo y grupo etario, Honduras, 2013-2023

Durante el período 2013–2023, se registraron 2,695 muertes en mujeres por accidentes de tránsito, que generaron un total de 61,845 AVP. La mayor carga se concentró en mujeres adultas jóvenes, destacando los grupos entre 20–24 años ($n=7,998.7$), 25–29 años ($n=6,862.3$) y 30–34 años ($n=6,392.4$). Las tasas de AVP por 100,000 habitantes más elevadas también se observó en estos grupos, con 161.1, 150.4 y 159.7 respectivamente. Este patrón se mantuvo al estandarizar las tasas, alcanzando un máximo de 132.3 AVP estandarizados en el grupo de 20–24 años (Tabla 1).

En los hombres, se registraron 13,823 muertes, que representaron 300,353 AVP. El grupo 20–24 años fue el más afectado, con 56,260.5 AVP, seguido por 25–29 años ($n=48,109.4$) y 30–34 años ($n=36,999.8$). Las tasas de AVP por 100,000 habitantes en estos grupos fueron de 1,202.6, 1,141.8 y 1,015.1, respectivamente, con valores estandarizados igualmente elevados, alcanzando hasta 988.2 en el grupo de 20–24 años.

total de 16,518 muertes y 362,198 AVP entre 2013 y 2023. De estos, el 82.9% ($n=300,353$) correspondió a hombres, mientras que el 17.1% ($n=61,845$) a mujeres.

Evolución temporal de los AVP por accidentes de tránsito, Honduras, 2013-2023 por sexo

En ambos sexos se observó una tendencia creciente a lo largo del período. En los hombres, los AVP se incrementaron en un 98%, pasando de 18,689 en 2013 a 37,147 en 2023. En las mujeres, el aumento fue del 40%, de 4,468 en 2013 a 6,276 en 2023 (Figura 1). La razón hombre-mujer de AVP en 2023 fue de aproximadamente 6:1. En el año 2020, debido a las restricciones por la pandemia de COVID-19, ambos sexos presentaron una disminución en los AVP.

En ambos sexos, la mayor carga de AVP se concentró en personas de 20 a 34 años, quienes presentaron los valores más altos tanto en AVP absolutos como en tasas crudas y estandarizadas. El grupo 20–24 años fue el más afectado en ambos casos, con 56,260.5 AVP en hombres y 7,998.7 AVP en mujeres, lo que representa una razón mujer-hombre de aproximadamente 1:7 para este grupo etario.

Estratificación de los AVP por sexo y rol, Honduras, 2013-2023

Al estratificar por sexo y rol los AVP, se observó que el rol de conductor fue el más frecuente entre los hombres. El mayor número de AVP estandarizados se registró en aquellos que conducían motocicleta, con 1,968.9 AVP por 100,000 habitantes, representando el 29.9% del total, seguidos por los peatones (1,830.0) con un 27.8%. Al tomar como referencia a los conductores de vehículos, se observa que los conductores de moto y los peatones contribuyen en conjunto 1.8 y 1.7 veces más AVP estandarizados, respectivamente. En promedio, cada

muerte por accidente de tránsito en hombres representó una pérdida de 21.7 años de vida.

En contraste, las mujeres presentaron mayor predominio de roles no asociados a la conducción en los AVP por accidentes de tránsito. El rol con mayor carga de AVP estandarizados fue el de peatón, con 477.3 AVP por 100,000 habitantes, representando el 38.4% del total. Le siguieron las pasajeras de vehículo, con 388.0 AVP

estandarizados (31.3%), y las pasajeras de moto, con 158.9 (12.8%). En comparación con las conductoras de vehículo (67.6 AVP), las peatones y pasajeras de vehículos contribuyeron en conjunto a 7.1 y 5.7 veces más AVP estandarizados. En promedio se perdieron 22.9 años de vida por cada muerte por accidente de tránsito en mujeres (Tabla 2).

Tabla 1. Años de vida perdidos por accidentes de tránsito según sexo y grupo etario, Honduras, 2013-2023

Edad	Mujeres				Hombres			
	Muertes	AVP ^a	Tasa de AVP ^b	AVP estandarizados ^c	Muertes	AVP	Tasa de AVP ^a	AVP estandarizados ^b
1-4	151	4490.3	85.5	75.7	181	5,272.0	96.8	85.7
5-9	138	4061.7	77.1	66.9	229	6,601.2	121.6	105.6
10-14	122	3510.3	65.6	56.4	293	8,233.5	152.5	131.1
15-19	222	6232.3	118.6	100.4	1,049	28,624.7	559.6	473.8
20-24	293	7998.7	161.1	132.3	2,129	56,260.5	1,202.6	988.2
25-29	260	6862.3	150.4	119.2	1,892	48,109.4	1,141.8	905.1
30-34	253	6392.4	159.7	121.4	1,525	36,999.8	1,015.1	772.2
35-39	200	4819.0	143.4	102.4	1,258	28,804.7	951.9	680.3
40-44	163	3696.8	132.9	87.5	922	19,717.2	792.7	522.2
45-49	153	3229.7	139.8	84.4	810	15,944.1	774.0	467.4
50-54	145	2801.0	146.7	78.7	749	13,357.9	784.6	421.2
55-59	132	2287.0	145.5	66.2	653	10,359.1	738.5	335.9
60-64	131	2004.8	156.9	58.3	589	8,118.0	715.7	266.2
65-69	123	1603.7	158.9	47.0	519	6,093.6	688.7	203.8
70-74	81	879.8	114.5	25.3	372	3,562.5	534.6	118.1
75-79	58	508.6	94.2	14.3	287	2,207.1	478.4	72.7
80-84	70	467.2	69.4	6.3	366	2,088.6	382.0	34.7
Total	2,695	61,845.6	2120.2	1,242.7	13,823	300,353.9	11,131.1	6,584.2

*Se excluyeron por inexistencia de designación de edad los casos de 212 hombres y 32 mujeres.

^a Años de vida perdidos

^b Tasa de años de vida perdidos por 100,000 habitantes.

^c Años de vida perdidos estandarizados por 100,000 habitantes.

Tabla 2. Años de vida perdidos por accidentes de tránsito según sexo y rol, Honduras, 2013-2023

Sexo	Rol	AVP ^a	Muertes	AVP promedio ^b	AVP estandarizado ^c	%	Razón AVP
Hombres	Conductor de vehículo*	48,505.9	2166	22.4	1,080.6	16.4	1
	Conductor de moto	96,938.5	4000	24.2	1,968.9	29.9	1.8
	Pasajero de moto	7,089.1	284	25.0	135.8	2.1	0.1
	Pasajero de vehículo	32,174.1	1384	23.2	661.1	10.0	0.6
	Peatón	75,825.9	4064	18.7	1,830.0	27.8	1.7
	Ciclista	19,184.4	967	19.8	453.6	6.9	0.4
	Desconocido	20,631.7	958	21.5	454.2	6.9	0.4
	Total	300,350	13,823	21.7	6,584	100	-
Mujeres	Conductor de vehículo*	3,355.6	143	23.4	67.6	5.4	1
	Conductor de moto	2,996.6	119	25.8	56.2	4.5	0.8
	Pasajero de moto	8,483.5	332	25.5	158.9	12.8	2.3
	Pasajero de vehículo	19,588.4	817	23.9	388.0	31.3	5.7
	Peatón	22,558.5	1077	20.9	477.3	38.4	7.1
	Ciclista	1600.0	63	25.3	30.3	2.4	0.4
	Desconocido	3,260.8	144	22.6	64.8	5.2	1
	Total	61,845	2,695	22.9	1,243	100	-

^a Años de vida perdidos

^b AVP Promedio= AVP entre número de muertes

^c Años de vida perdidos estandarizados

* Categoría de referencia

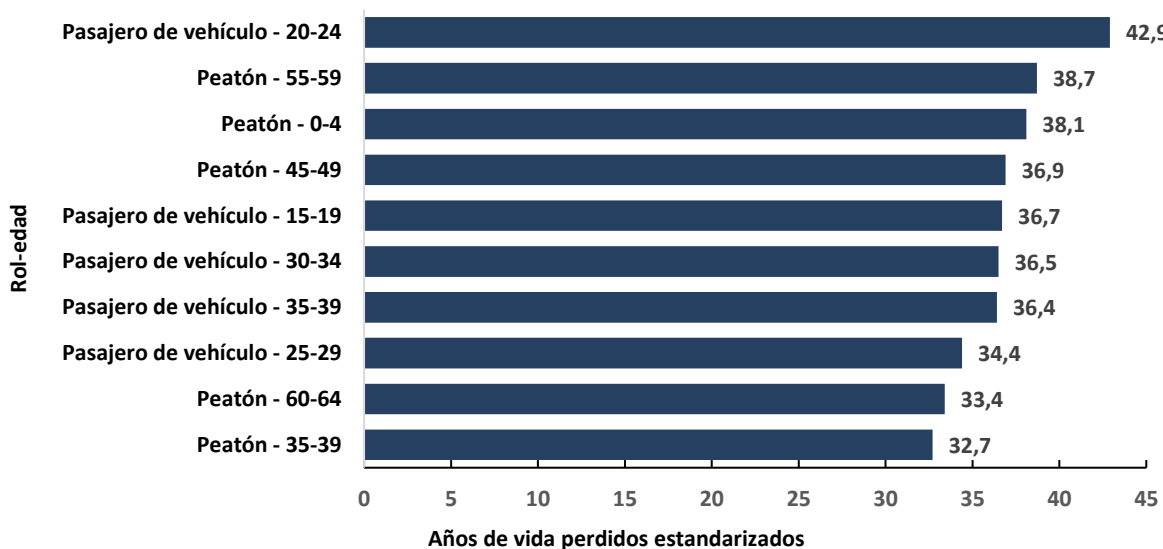


Figura 2. Grupos etarios y roles más afectados en mujeres por AVP estandarizados por accidentes de tránsito por 100,000 habitantes, Honduras, 2013–2023.

AVP estratificado por sexo, rol y grupo de edad en accidente de tránsito

Se identificaron los principales grupos etarios y roles más afectados en mujeres por accidentes de tránsito, según los AVP estandarizados durante el período 2013–2023. Los roles de peatón y de pasajero de vehículo fueron los más afectados, la distribución del grupo etario fue heterogénea. La mayor carga correspondió a mujeres entre 20 a 24 años en el rol de pasajero, con 42.9 AVP estandarizados por 100,000 habitantes, seguidas por las mujeres peatonas entre

55 a 59 años (38.7) y niñas peatonas entre 0 a 4 años (38.1) como se exponen en la Figura 2.

En el caso de los hombres, el rol y el grupo etario, que más contribuye a los AVP estandarizados son los conductores de moto en edades de 20-39 años. Destaca particularmente el grupo de 20 a 24 años, con 490.9 AVP estandarizados por 100,000 habitantes, seguido por los de 25–29 años (386.5), 30–34 años (278.7) y 35–39 años (213.2). También se registraron valores elevados en conductores de motocicleta de 15–19 años (198.3), ver Figura 3.

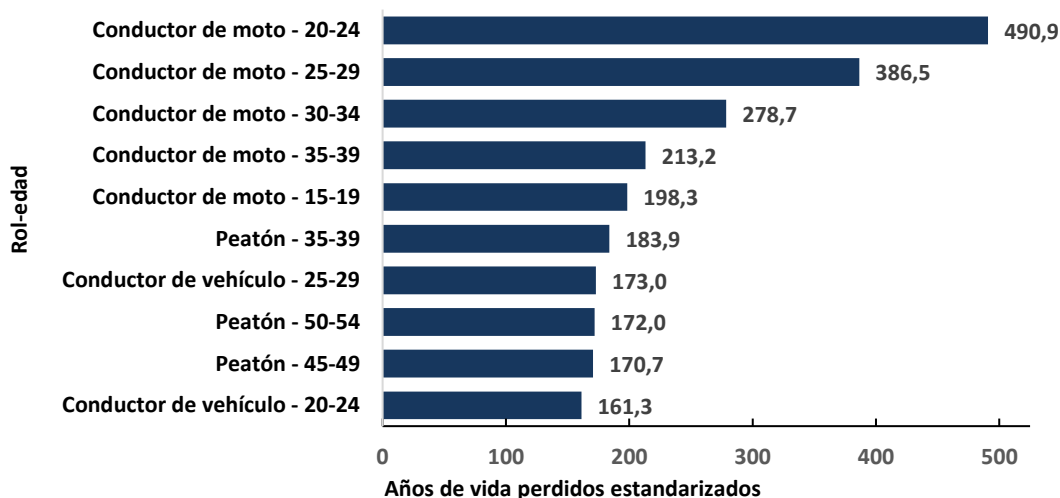


Figura 3. Grupos etarios y roles más afectados en hombres por AVP estandarizados por 100,000 habitantes por accidentes de tránsito, Honduras, 2013–2023.

Discusión

Los accidentes de tránsito en Honduras fueron responsables de 16,518 muertes y 362,198 AVP entre 2013 y 2023. Una alta proporción de estos correspondió a muertes de hombres en un 82.9% (n= 300,353). En ese mismo período, los AVP por accidentes de tránsito se incrementaron en un 40.0% en las mujeres y un 98.0% en los hombres.

El incremento de la morbimortalidad por accidentes de tránsito es multifactorial; entre las causas identificadas se encuentra la ampliación del parque vehicular en el país, pasando de 1.7 millones en 2017 a 2.4 en 2021 (INE, 2022), ya que se asocia una mayor densidad en el tránsito con mayor incidencia de accidentalidad vial (Retallack, 2020).

Las diferencias entre sexos, principalmente la predominancia de los AVP en hombres, pueden explicarse por diversos factores presentes en los conductores hombres como: una alta proporción de conductores de moto son hombres y este medio de transporte tiene más riesgo de accidentes (Chang et al., 2020), presencia de conductas de riesgo al conducir (Hadayeghi et al., 2010) y desobediencia más frecuente de las señales de tránsito (Russo, 2014). Es por ello, que los hombres tienen hasta tres veces más riesgo de morir por incidentes viales en comparación con las mujeres (OMS, 2024).

En ambos sexos, los adultos jóvenes (20-34 años) presentaron la mayor carga en AVP, este patrón es común a nivel mundial, presente en países como Irán (Azarbaksh et al., 2023) y Brasil (S. S. C. de A. Andrade & Mello-Jorge, 2016). En consonancia con lo anterior, según la OMS (2024), los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en adultos jóvenes. Esta concentración de AVP por accidentes de tránsito en adultos jóvenes, se debe a la combinación de diversos factores como inexperiencia en el manejo (Rolison & Moutari, 2020), consumo de alcohol (Romano et al., 2021) baja percepción del riesgo (Gomes-Franco et al., 2020) y exceso de velocidad al conducir (Forward, 2020).

En la estratificación por sexo y rol en los AVP por accidentes de tránsito, se encontraron diferencias entre sexos según roles, los hombres presentaron AVP más elevadas asociados a roles de conducción, principalmente conductor de moto, representando un 29.9% del total de AVP en hombres. En contraste en las mujeres, los roles predominantes fueron de peatón y pasajero.

Específicamente entre los hombres, los conductores de motocicleta presentaron las cifras más elevadas de AVP, concentrándose en el grupo etario de 20 a 34 años (490.9 AVP estandarizados por 100,000 habitantes). Un aspecto que contribuye a este fenómeno es la creciente proliferación del uso de motocicletas en países de ingresos medios, impulsada por su bajo costo en comparación con otros medios de transporte, así como por la limitada disponibilidad de alternativas más cómodas, convenientes y seguras, presentes en países de altos ingresos (B. S. Q. Andrade et al., 2020).

Además, se ha documentado una fuerte correlación entre la tasa de mortalidad por accidentes en motocicleta y el uso del casco, estimándose que el 54.0% de los fallecimientos en este tipo de siniestros ocurrieron en personas que no lo utilizaban (Neki et al., 2023). La combinación de la accesibilidad económica, el uso nulo o inadecuado del casco y una conducta de conducción más temeraria entre los hombres los hace especialmente propensos a una alta carga de mortalidad.

En el caso de las mujeres, las mayores cifras de AVP se observaron en el rol de pasajeras y peatones, lo cual está relacionado con una menor participación de las mujeres como conductoras en los accidentes de tránsito. La mortalidad en peatones se asocia no solo al consumo de alcohol y al género masculino del conductor, sino también a factores como la iluminación deficiente, las condiciones ambientales adversas, la ocurrencia del siniestro durante la noche y el tipo de vehículo involucrado (Pai et al., 2019).

Es importante aclarar que los AVP estandarizados son más elevados en los hombres que en las mujeres, comportamiento que no puede atribuirse a los roles de conducción, sino a las propias conductas de los peatones. Los hombres, en el rol de peatón, en promedio, presentan un tiempo de espera un 88% menor que las mujeres al momento de cruzar vías de tránsito, además de generar más conflictos con vehículos durante el cruce (Ferenchak, 2016). Asimismo, se ha reportado una mayor participación de los hombres en accidentes ocurridos durante la noche, franja horaria con mayor proporción de muertes por accidentes de tránsito (Leo et al., 2021).

En términos de estrategias para reducir los AVP y mejorar la seguridad vial, se proponen las siguientes intervenciones diferenciadas por sexo. En el caso de los hombres, es fundamental promover el uso obligatorio del casco entre conductores de motocicleta, ya que representa una de las medidas más eficaces y accesibles para reducir la mortalidad por accidentes de tránsito en este grupo (Kim et al., 2015).

La OMS (2022), en sus directrices para la seguridad vial de vehículos de dos y tres ruedas, también sugiere la implementación de vías exclusivas para motocicletas, las cuales han demostrado una reducción del 40.0% en la ocurrencia de accidentes (Radin Sohadi et al., 2000). Otras recomendaciones estructurales incluyen la ampliación del ancho de las vías (Radin Sohadi et al., 2000) y la disminución de los límites de velocidad en zonas urbanas, (Milling & Hiller, 2015) Asimismo, se aconseja el uso de ropa reflectante y protectora, como chaquetas y guantes, con el propósito de mejorar la visibilidad del conductor y reducir la gravedad de las lesiones por abrasión (Khan et al., 2015).

En ambos sexos, con el objetivo de reducir la mortalidad en peatones, la OMS (2022) ha emitido una serie de recomendaciones dirigidas a mejorar la seguridad peatonal. Entre estas se incluyen: la provisión de aceras, la instalación y el mantenimiento adecuado de señalización vial para peatones, el uso de medianas elevadas, la

implementación de pasos peatonales debidamente señalizados, y el establecimiento generalizado de límites de velocidad de 30 km/h en zonas urbanas. Asimismo, se recomienda la instalación sistemática de señales que indiquen cruces peatonales y, en aquellos tramos donde no existan aceras, promover que los peatones circulen en sentido contrario al flujo vehicular, especialmente en condiciones de visibilidad reducida (Pai et al., 2019).

Entre las principales limitaciones de este estudio se encuentra la posible disminución en la calidad de los datos debido a errores humanos durante la digitación, lo que ha resultado en algunos registros sin información sobre la edad, impidiendo el cálculo de AVP en esos casos. Asimismo, no se incluyeron detalles específicos sobre las circunstancias del accidente, tales como el consumo de bebidas alcohólicas por parte del conductor o las causas directas del siniestro, como conducción temeraria o exceso de velocidad.

No obstante, al disponer de registros acumulados durante un período de 11 años, este estudio ofrece estimaciones robustas mediante un análisis estratificado, con un tamaño muestral representativo para el país. Asimismo, hace uso de una metodología estandarizada, precisa y reproducible, utilizada por la GBD.

Conclusiones

Los accidentes de tránsito representan una causa significativa de mortalidad prevenible en Honduras, presentando un incremento sostenido en los AVP entre 2013-2023. La carga de AVP se distribuye de forma distinta entre sexos: en los hombres predomina la participación como conductores de motocicleta, mientras que en las mujeres son más frecuentes roles como peatones o pasajeras. Estas diferencias sugieren patrones de exposición y riesgo que deben ser considerados en el diseño de estrategias de prevención.

En este sentido, los hallazgos subrayan la necesidad de implementar intervenciones específicas según el rol involucrado y el sexo, así como de fortalecer la normativa y los sistemas de registro vial para mejorar la respuesta institucional frente a la mortalidad por lesiones de tránsito.

Reconocimientos

Al Observatorio Nacional de la Violencia por facilitar el acceso a los datos utilizados en este estudio.

Conflictos de interés

El autor no reporta conflicto de interés.

Financiamiento

Ninguno.

Uso de IA

Se utilizaron herramientas de inteligencia artificial como ChatGPT con el objetivo de mejorar la redacción y gramática del manuscrito.

Referencias

- Ahmad, O. B., Boschi-Pinto, C., & Lopez, A. D. (2001). Age standardization of rates: A new WHO standard (GPE Discussion Paper Series No. 31, pp. 10–12). World Health Organization. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/gho-documents/global-health-estimates/gpe_discussion_paper_series_paper31_2001_age_standardization_rates.pdf
- Andrade, B. S. Q., Fabio, G., Tiana, de P. A., & Matheus, M. (2020). Is there a relationship between the use of motorcycles and the level of development of countries? *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series, 50*(50), 43–53. <https://doi.org/10.2478/bog-2020-0031>
- Andrade, S. S. C. de A., & Mello-Jorge, M. H. P. de. (2016). Mortality and potential years of life lost by road traffic injuries in Brazil, 2013. *Revista de Saúde Pública, 50*. <https://doi.org/10.1590/S1518-8787.2016050006465>
- Aragón, T. J., Lichtensztajn, D. Y., Katcher, B. S., Reiter, R., & Katz, M. H. (2008). Calculating expected years of life lost for assessing local ethnic disparities in causes of premature death. *BMC Public Health, 8*(1), 116. <https://doi.org/10.1186/1471-2458-8-116>
- AzARBakhsh, H., Rezaei, F., Dehghani, S. S., Hassanzadeh, J., Dehghani, S. P., & Mirahmadzadeh, A. (2023). Mortality Rate and Years of Life Lost Due to Road Traffic Accidents in Fars Province, 2004–2019. *Iranian Journal of Public Health, 52*(9), 1995–2003. <https://doi.org/10.18502/ijph.v52i9.13581>
- Ávila Flores, J. C., Reyes Flores, L. G., Herrera Funes, J. A., & Fonseca Andrade, G. Y. (2024). Accidentalidad vial y mortalidad por accidentes de tránsito en Honduras período 2013 al 2020. *Revista Médica Hondureña, 92*(1), 17–21. <https://doi.org/10.5377/rmh.v92i1.18246>
- Banco Mundial. (s. f.). *Datos abiertos del Banco Mundial*. Recuperado el 18 de julio de 2025, de <https://data.worldbank.org>
- Cáliz, A. P. P., & Corea, N. R. (2022). Determinantes sociales de la salud en los accidentes de tránsito en Honduras 2019. *Revista Médica Hondureña, 90*(1), 15–21.
- Chang, Y.-H., Li, C.-Y., Lu, T.-H., Artanti, K. D., & Hou, W.-H. (2020). Risk of Injury and Mortality among Driver Victims Involved in Single-Vehicle Crashes in Taiwan: Comparisons between Vehicle Types. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 17*(13), Art. 13. <https://doi.org/10.3390/ijerph17134687>
- Ferenchak, N. N. (2016). Pedestrian age and gender in relation to crossing behavior at midblock crossings in India. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition), 3*(4), 345–351. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2015.12.001>
- Forward, S. E. (2020). Speeding behaviour of adolescents and the image of a typical person who speeds. *Transactions on Transport Sciences, 11*(3), 12–24.
- Gomes-Franco, K., Rivera-Izquierdo, M., Martín-de los Reyes, L. M., Jiménez-Mejías, E., & Martínez-Ruiz, V. (2020). Explaining the Association between Driver's Age and the Risk of Causing a Road Crash through Mediation Analysis. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 17*(23), 9041. <https://doi.org/10.3390/ijerph17239041>
- Hadayeghi, A., Shalaby, A. S., & Persaud, B. N. (2010). Development of planning level transportation safety tools using Geographically Weighted Poisson Regression. *Accident Analysis and Prevention, 42*(2), 676–688. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.10.016>
- Instituto Nacional de Estadística. (2022). *Parque vehicular 2017–2021*. <https://temp.ine.gov.hn/wp-content/uploads/2025/05/Parque-Vehicular-2017-2021.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística. (2024). *Proyecciones poblacionales 2015–2030*. <https://www.ine.gov.hn/>
- Instituto Universitario en Democracia, Paz y Seguridad. (2024). *Datos abiertos*. <https://iudpas.unah.edu.hn/observatorios/observatorio-de-la-violencia/datos-abiertos/>
- Khan, U. R., Bhatti, J. A., Shamim, M. S., Zia, N., Razzak, J. A., & Joona, R. (2015). Clothing-related motorcycle injuries in Pakistan: Findings from a surveillance study. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion, 22*(4), 308–313. <https://doi.org/10.1080/17457300.2014.908221>

- Kim, C.-Y., Wiznia, D. H., Averbukh, L., Dai, F., & Leslie, M. P. (2015). The Economic Impact of Helmet Use on Motorcycle Accidents: A Systematic Review and Meta-analysis. *Traffic Injury Prevention, 16*(7), 732–738. <https://doi.org/10.1080/15389588.2015.1005207>
- Leo, C., Rizzi, M. C., Bos, N. M., Davidse, R. J., Linder, A., Tomasch, E., & Klug, C. (2021). Are There Any Significant Differences in Terms of Age and Sex in Pedestrian and Cyclist Accidents? *Frontiers in Bioengineering and Biotechnology, 9*. <https://doi.org/10.3389/fbioe.2021.677952>
- Millington, D., & Hiller, P. (2015, 14–16 octubre). *Infrastructure improvements to reduce motorcycle crash risk and crash severity* [Conferencia]. 2015 Australasian Road Safety Conference, Gold Coast, Australia.
- Murray, C. J., Ezzati, M., Flaxman, A. D., Lim, S., Lozano, R., Michaud, C., Naghavi, M., Salomon, J. A., Shibuya, K., Vos, T., Wikler, D., & Lopez, A. D. (2012). GBD 2010: Design, definitions, and metrics. *The Lancet, 380*(9859), 2063–2066. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(12\)61899-6](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(12)61899-6)
- Neki, K., Mitra, S., Wambulwa, W. M., & Job, R. F. S. (2023). Profile of low and middle-income countries with increases versus decreases in road crash fatality population rates and necessity of motorcycle safety. *Journal of Safety Research, 84*, 129–137. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.10.014>
- Observatorio Nacional de la Violencia. (2025). *Datos abiertos—Instituto Universitario en Democracia, Paz y Seguridad*. <https://iudpas.unah.edu.hn/areas/observatorio-de-la-violencia/datos-abiertos/>
- Organización de las Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población. (s. f.). *Tablas de vida modelo*. Recuperado el 18 de julio de 2025, de <https://www.un.org/development/desa/pd/data/model-life-tables>
- Organización Mundial de la Salud. (2022). *Powered two- and three-wheeler safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners* (2.ª ed.). Ginebra: OMS.
- Organización Mundial de la Salud. (2025, 19 de julio). *Seguridad vial: Niños y jóvenes*. Recuperado el 19 de julio de 2025, de <https://www.who.int/multi-media/details/children-and-young-people>
- Organización Mundial de la Salud. (2025, 18 de julio). *Lesiones causadas por el tránsito*. Recuperado el 18 de julio de 2025, de <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Pai, C.-W., Chen, P.-L., Ma, S.-T., Wu, S.-H., Linkov, V., & Ma, H.-P. (2019). Walking against or with traffic? Evaluating pedestrian fatalities and head injuries in Taiwan. *BMC Public Health, 19*(1), 1280. <https://doi.org/10.1186/s12889-019-7588-1>
- Radin Sohadi, R. U., Mackay, M., & Hills, B. (2000). Multivariate Analysis of Motorcycle Accidents and the Effects of Exclusive Motorcycle Lanes in Malaysia. *Journal of Crash Prevention and Injury Control, 2*(1), 11–17. <https://doi.org/10.1080/10286580008902549>
- Ramírez, I., & Scartascini, C. (2024). *Increasing Road Safety in Latin America and the Caribbean: Lessons from Behavioral Economics*. IDB Publications. <https://doi.org/10.18235/0005540>
- Retallack, A. E., & Ostendorf, B. (2020). Relationship Between Traffic Volume and Accident Frequency at Intersections. *International Journal of Environmental Research and Public Health, 17*(4), 1393. <https://doi.org/10.3390/ijerph17041393>
- Rolison, J. J., & Moutari, S. (2020). Combinations of factors contribute to young driver crashes. *Journal of Safety Research, 73*, 171–177. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.02.017>
- Romano, E., Fell, J., Li, K., Simons-Morton, B. G., & Vaca, F. E. (2021). Alcohol-related deaths among young passengers: An analysis of national alcohol-related fatal crashes. *Journal of Safety Research, 79*, 376–382. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.10.004>
- Rose, S. (2009). International Ethical Guidelines for Epidemiological Studies. *American Journal of Epidemiology, 170*(11), 1451–1452. <https://doi.org/10.1093/aje/kwp334>
- Russo, F., Biancardo, S. A., & Dell'Acqua, G. (2014). Road safety from the perspective of driver gender and age as related to the injury crash frequency and road scenario. *Traffic Injury Prevention, 15*(1), 25–33. <https://doi.org/10.1080/15389588.2013.794943>