

UNIVERSIDAD DE TECNOLOGÍA Y COMERCIO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES



Proyecto monográfico para optar al título de

Licenciado en Derecho:

Factores causales que inciden en los accidentes de tránsito, en la población motorizada en Río Blanco - Matagalpa enero a junio 2023

Autores:

1. Abser Antonio Salgado Quintana
2. Álvaro Vicente Membreño

Tutores:

1. Dra. Jossarys Gazo
2. Msc. Perla Marina Tablada

Managua, octubre 2023

AGRADECIMIENTO

A Dios, quien supo guiarnos por el buen camino, darnos fuerzas para seguir adelante ya que sin su voluntad nada de esto hubiese sido posible, enseñándonos a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento

A nuestras madres, porque siempre creyeron en nosotros, dándonos ejemplos dignos de superación y entrega, siempre estuvieron apoyándonos en los momentos más difíciles de la carrera, gracias a ellas hoy vemos alcanzada una de tantas metas por lograr.

A cada uno de los docentes, que hizo parte de este proceso integral de formación, que deja como producto terminado este grupo de graduados, y como recuerdo y prueba viviente en la historia, esta tesis que perdura dentro de los conocimientos y desarrollo de las demás generaciones que están por llegar.

DEDICATORIA

A Dios, por habernos concedido la oportunidad de culminar este trabajo y por bendecirnos cada día, llegando a cumplir este sueño tan anhelado.

A nuestras madres, gracias a ellas fue posible la realización de este trabajo, porque siempre estuvieron presentes apoyándonos para triunfar y salir adelante.

A nuestra tutora de proyecto monográfico de graduación Msc. Perla Marina Tablada Peralta quien nos guió con mucho esmero y dedicación en la realización de este trabajo.

CARTA DE AUTORIZACIÓN DEL TUTOR/A DEL PROYECTO DE MONOGRAFÍA DEL ACOMPAÑAMIENTO ACADÉMICO PARA LA INVESTIGACIÓN

La suscrita Prof. Msc. Perla Marina Tablada Peralta, tutora académica del proyecto Monográfico BCR. Abser Antonio Quintana Salgado y Álvaro Vicente Membreño López, hace constar que la investigación " Factores causales que inciden en los accidentes de tránsito, en la población motorizada en Río Blanco - Matagalpa enero a junio 2023", realizada en el curso de acompañamiento académico para la investigación para optar al título de licenciatura en derecho, presenta pertinencia y calidad científica requerida en el programa y sus autores han demostrado tener la aptitud de disciplina, responsabilidad y compromiso.

Asimismo, hago constar que la investigación cumple con lo estipulado en la Norma APA 7ma edición para citas y referencias, indicaciones contenidas en la guía para la presentación del proyecto de monografía del Programa.

Por lo anterior, **autorizo** a que la referida investigación monográfica sea defendida públicamente ante un Tribunal examinador.

En la ciudad de Managua, a los 13 días del mes de enero del año dos mil veinticuatro.

INDICE

AGRADECIMIENTO	2
DEDICATORIA	3
CARTA DE AUTORIZACIÓN DEL TUTOR/A DEL PROYECTO DE MONOGRAFÍA DEL ACOMPAÑAMIENTO ACADÉMICO PARA LA INVESTIGACIÓN	4
INDICE.....	5
RESUMEN	8
I. INTRODUCCIÓN	¡Error! Marcador no definido.
II. ANTECEDENTES.....	¡Error! Marcador no definido.
2.1 A Nivel Internacional	¡Error! Marcador no definido.
2.2 A Nivel Nacional	¡Error! Marcador no definido.
2.3 A Nivel Local	¡Error! Marcador no definido.
III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	¡Error! Marcador no definido.
IV. OBJETIVOS.....	¡Error! Marcador no definido.
4.1. Objetivo General.....	¡Error! Marcador no definido.
4.2 Objetivos Específicos	¡Error! Marcador no definido.
V. HIPOTESIS	¡Error! Marcador no definido.
VI. MARCO TEÓRICO.....	¡Error! Marcador no definido.
6.1.1 Factor.....	¡Error! Marcador no definido.
IMAGEN 1	24
6.1.2 Accidente.....	¡Error! Marcador no definido.
6.1.3 Accidente de tránsito	¡Error! Marcador no definido.
6.1.4 Consecuencia.....	¡Error! Marcador no definido.
6.1.5. Salud Pública	26
6.1.6. Clases de accidentes de tránsito:	27
6.1.7. Escala de gravedad.....	29
6.1.8. Causas más frecuentes de accidentes de tránsito en motorizados	30
VII. MARCO JURIDICO.....	¡Error! Marcador no definido.
7.1 La Constitución Política de Nicaragua	31
7.2 El Código Penal de Nicaragua	31
7.3 Justificación del plan	34
7.4 Objetivo de este plan	34
VIII. JUSTIFICACIÓN	¡Error! Marcador no definido.

IX.	METODOLÓGIA.....	38
9.1.	Paradigma.....	¡Error! Marcador no definido.
9.2.	Tipo de estudio.....	38
9.3.	Enfoque de investigación	¡Error! Marcador no definido.
9.4	Muestra/Población/ Unidades de análisis	39
9.5.	Criterios de la muestra teórica.....	40
9.6.	Matriz de operacionalización de variables (MÓVIL)	41
9.7.	Métodos, técnicas, herramienta, instrumento para la recolección de datos.....	45
9.9	Consentimiento previo informado	47
9.10.	Validación de los instrumentos	47
X.	ANALISIS DE DATOS.....	48
	Capitulo número 1. Identificar los factores causales psicosociales del manejo inadecuado en motorizados en Río Blanco -Matagalpa	50
	Capitulo número 2. Explicar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la salud publica.....	55
	Capitulo numero 3 Proponer mejoras a la cartilla de Educación Vial. Con los aportes de los involucrados. Intervención en la promoción de una cultura responsable. En la prevención de accidentes de tránsito en Río Blanco -Matagalpa.....	64
XI.	DISCUSIÓN DE RESULTADOS CUAL FUE EL RESULTADO	66
XII.	CONCLUSIONES	69
	Imagen 1.....	72
	Imagen 2.....	73
XIII.	RECOMENDACIONES.....	75
XIV.	REFERENCIAS	78
ANEXOS.....		84
	GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A	86
	A: Sub Comisionado William Moncada Palacios	89
	ENCUESTA DIRIGIDA A:.....	90
	BITACORA O LISTA DE COTEJO	95
	VALIDACION DE INSTRUMENTOS.....	97

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

A

ARTO: Artículos

C

CN: Constitución Política de Nicaragua

CPN: Código Penal de Nicaragua

P

P.N.: Policía Nacional

RESUMEN

Los accidentes de tránsito asociados al manejo inadecuado de motorizados y su incidencia como problemática de salud pública en Río Blanco - Matagalpa. Su alcance es cualitativo y cuantitativo, es decir busca conocer los factores causales y consecuencias de este problema y también la reducción de los accidentes de tránsito y la concienciación a la ciudadanía de Río Blanco, el cual se ha convertido en uno de las primeras causas de muertes en Motorizados, siendo víctimas y victimarios. Desde el punto de vista social los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar de mortalidad a nivel nacional, se considera una epidemia en Río Blanco – Matagalpa, que limita el comodidad y desarrollo de las personas, el desarrollo económico y no permite la participación activa en el entorno social. El plan de gobierno de nuestro país consiste en vivir sano, vivir bien y vivir bonito sin problemáticas sociales y que los jóvenes tengan oportunidades de recrearse sanamente, movilizarse, transitar libremente, permanecer en espacios público, participar en los eventos sociales y culturales que se desarrollan en Río Blanco - Matagalpa, estos son derechos de todos los ciudadanos, siempre y cuando no haya alteración al orden público.

Palabras Claves: Accidentes de tránsito, víctimas y victimarios, factores causales, efectos y consecuencias homicidio imprudente.

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo forma parte de la culminación de estudios de proyecto de graduación para optar al título de licenciatura en derecho, perteneciendo a la línea de investigación de Factores causales que inciden en los accidentes de tránsito, en la población motorizada en Río Blanco - Matagalpa Enero a junio 2023, abordando los accidentes de tránsito asociado al manejo inadecuado de motorizados y su incidencia como problemática de salud pública en la ciudad de Río Blanco - Matagalpa. Dicha investigación pretende contribuir al mejoramiento de la seguridad ciudadana, es por ello que se enfoca en la seguridad vial.

Así como también, valorar la percepción y repercusión ciudadana, reconociendo la connotación social del problema y su impacto en la situación social de Río Blanco – Matagalpa, para finalmente realizar una propuesta para el desarrollo de una cultura responsable en prevención de accidentes de tránsito por manejo inadecuado en la población de Río Blanco – Matagalpa. Más allá del padecimiento emocional que provocan los accidentes de tránsito, también pueden llevar a conflictos personales, laborales y sociales, el hacer frente a las tragedias de un accidente de tránsito o consecuencias a corto y largo plazo.

Muchas de las medidas establecidas para reducir los accidentes de tránsito están dirigidas a la protección de quienes ocupan los vehículos (motocicletas). Sin embargo, la policía nacional de tránsito de Río Blanco – Matagalpa, reporta que más de la mitad de los fallecidos por accidentes de tránsito en la ciudad durante el periodo de enero a junio son peatones, jóvenes motorizados, ciclistas y en menor medida los usuarios de transportes públicos; por lo que es una prioridad para las autoridades, realizar

estrategias de seguridad vial, conforme a las obligaciones establecidas por la ley, incluyendo la participación de la población.

La Alcaldía Municipal de río blanco - Matagalpa (AMM) ha estado trabajando para mejorar las señalizaciones en la ciudad, de igual manera reducir el porcentaje de los accidentes de tránsito, dado que en los años anteriores el índice de accidentes de tránsito era debido a la poca señalización de tránsito y el deterioro de las mismas. Esto no indica que se va a erradicar los accidentes de motorizados debido al desacato de los jóvenes que infringen las leyes de tránsito, pero es una buena forma de contribuir a los otros conductores que si respetan las señales de tránsito.

II. ANTECEDENTES

2.1 A Nivel Internacional

Se han realizado estudios sobre los factores de riesgo detrás de los accidentes de tráfico que tienen como objetivo general determinar y comprender los factores de riesgo que contribuyan a lesiones y muertes en accidentes de tráfico relacionados con los accidentes en motocicletas a través de revisión exploratoria; el método de estudio fue de tipo descriptivo, relacional. Quien encontró los resultados, donde la fatiga representa el factor de riesgo más prevalente (42,5%), seguido del estrés (35%) y, en tercer lugar, consumo de alcohol y drogas (17,5%), exceso de velocidad, incumplimiento de normas de tránsito, somnolencia y turnos de trabajo entre otros (Espín, 2019).

En el año 2013-2014 la academia nacional de medicina de México, realizó un documento de postura sobre los accidentes como un problema de salud pública; en el que señala la gama de accidentes que provocan lesiones, discapacidad o en el peor de los casos la muerte, es muy amplia y abarca todos los rangos de edad, pueden ocurrir en todo momento y en todo lugar teniendo como consecuencias algún tipo de accidentes. Puede llegar a ser múltiple tanto para quien lo padece como para los familiares y los centros laborales.

lesiones fatales y no fatales; estas requerirán cirugía por traumas, tratamiento y rehabilitación que como individuos desatan gastos no considerados, costos que necesariamente impactan en la sociedad y en los sistemas de salud cuando el lesionado sufre discapacidad. Una rápida indicación de salud nos muestra que entre los accidentes con mayor impacto se encuentran los de tránsito. En el entorno internacional cada año se produce cerca de 1.24 millones de muertes, no obstante

que estas cifras no han aumentado desde el 2010, siguen siendo inaceptablemente alta (Academia Nacional de Medicina, 2013-2014, p. 18).

La Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT), informa sobre la situación que está pasando en Honduras, este informe muestra que los accidentes de tránsito (AT) se han incrementado en los últimos años, representando un problema para la salud pública nacional y mundial. Las muertes por AT en motocicletas, el informe actual muestra que los accidentes de tránsito en motociclista incrementaron en 23% entre el 2020 y 2021.

La inseguridad vial es otra de las pandemias que azotan a América Latina desde el año 2021. Los últimos datos disponibles para América Latina indican que 107.000 personas perdieron la vida a causa de accidentes de tránsito solo en 2016. El mayor problema es que América Latina y el Caribe es una de las regiones con mayor tasa de mortalidad por accidentes viales, detrás de África y Oriente Medio. Además, de su posición en el podio, es la región que menos avances registra hacia el descenso de este indicador, la OMS afirma que los accidentes de tránsito duplicarán para el año 2030.

En Quito Ecuador en el 2019, Espín, realizó un estudio titulado “Factores de riesgo detrás de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo” tuvo como objetivo general determinar y comprender los factores de riesgo que contribuyan a lesiones y muertes en accidentes de tráfico relacionados con los accidentes en motocicletas a través de revisión exploratoria; el método de estudio fue de tipo descriptivo, relacional y transversal. Quien encontró los resultados, donde la fatiga representa el factor de riesgo más prevalente (42,5%), seguido del estrés (35%) consumo de alcohol y drogas (17,5%).

La Organización Mundial de la Salud (**OMS**), informó sobre la situación mundial de la seguridad vial en el periodo del año 2022, en la cual establece que la proporción de pacientes que mueren antes de llegar a un hospital en los países de ingresos medios es más del doble que en los países de ingresos altos. A pesar del enorme impacto potencial de la atención prehospitalaria, el informe actual muestra que solo el 55% de los países pertenecientes a la OMS tienen un proceso formal para capacitar y certificar a los proveedores prehospitalarios.

La Organización Panamericana de la Salud (**OPS**), la seguridad vial en la región de las Américas: Datos claves del año 2022, informa que el noventa por ciento muertes por accidentes de tránsito países de bajos ingresos y medios. Los accidentes de tránsito cuestan a los países el tres por ciento de su PIB, casi la mitad del 49% de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclista y motociclista.

2.2 A Nivel Nacional

Según la **Comisionada General Vilma Reyes** jefa de la dirección de Tránsito Nacional informó que el promedio de accidentes de tránsito por días a nivel nacional es de 2, el de muerte es de 2.5 y el de lesionados es de 6.8. a nivel nacional cuenta con un parque vehicular de 339.610 de los cuales el 60% son motorizados, y son los primeros involucrados en los accidentes de tránsito. En los últimos meses los accidentes de tránsito en Nicaragua han sido los causantes del fallecimiento de 453 personas.

Según un análisis de datos oficiales. Durante el período comprendido entre enero a junio 2023 la Dirección de Tránsito de Nicaragua contabiliza un total de 22 mil 559

colisiones a nivel nacional. En promedio los datos reflejan que por cada 50 accidentes viales ocurre una muerte un cálculo promedio del 44%. En nuestro país se registran hasta la fecha 134 casos. De allí se podría explicar por qué los conductores encabezan la lista de víctimas mortales (244), en este sentido 112 personas que viajaban como pasajeras a bordo de motocicletas. También se suman a las estadísticas de decesos, 97 peatones también están entre las víctimas.

Hay estudios como el realizado sobre el perfil epidemiológico de los pacientes lesionados por accidentes de tráfico en el hospital Lenin Fonseca y Fernando Vélez Paiz en Managua el cual revelaba que los diagnósticos de ingreso más frecuentes por AT en motocicletas y las consecuencias más comunes eran, heridas y contusiones leves, lesiones graves el tiempo que tardaban los pacientes en ser atendidos era de 15 a 30 minutos, el sexo más afectado era el masculino, la edad de predominio era de 15 a 30 años. Además, se analiza también desde una perspectiva asistencial como la satisfacción del usuario r (García, 2005).

En el año 2011 en Nicaragua el Instituto de Estrategias y Políticas Públicas (IEEPP) realizó una investigación sobre accidentes de tránsito, una problemática de salud pública y su incidencia en la seguridad vial. Se registraron como principales causas de accidentes de tránsito en Managua en orden descendente: No guardar distancia represento el 28% para un total de 4,607 accidentes, 979 más que los reportados del 2010.

En segundo lugar, y con un comportamiento descendente; lo ocupa invadir el carril (19%) con 3,199 casos. En tercer lugar, la falta de precaución al retroceder (14%) con 2,259 y con un descenso de 39 accidentes respecto al 2010. Y finalmente, desentender las señales de tránsito que ascendió a un 13 % al 2011. Estas 4 causas

concentran el mayor peso ocupando el 74 % de la accidentalidad registrada en Managua (Zepeda, 2014).

En el año 2011 realizó una investigación UNAN-LEÓN en los accidentes de tránsito provocados por el consumo de bebidas alcohólicas en Managua, departamento que tiene comprendido en su perímetro a vías de gran circulación como son la Carretera Norte, la Carretera Nueva a León, y otras, respecta a los accidentes de tránsito Managua es el departamento en donde más accidentes se reportan y en donde extraoficialmente se dice que la ingesta de alcohol es la principal causa de muerte en los accidentes de tránsito accidentes asociados al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública en la población motorizada , (González, 2018)

En el año 2014 en la asignatura de investigación cualitativa se realizó un protocolo de investigación con el tema enfocado a los factores psicosociales de riesgos asociados a las carreras ilegales en jóvenes motorizados de la ciudad de Estelí. Entre los resultados se reflejan como principales causas: Problemas de drogadicción, problemas de alcoholismo, influencia de amigos, desacato a las autoridades de la ley, apuestas ilegales, influencia de los medios de televisión; y como consecuencias de esto: muertes a temprana edad, pérdidas económicas, trastornos psicológicos e Inseguridad ciudadana (González, Gutiérrez, Rugama, & Talavera, 2014).

2.3 A Nivel Local

En el año 2023, los accidentes viales continúan siendo una preocupación para la población nicaragüense, quienes reconocen la importancia de conducir con precaución respetando las señales de tránsito, en el periodo de enero a junio en Río Blanco - Matagalpa se han registrado al menos cinco accidentes de tránsito por día y tres de ellos donde se ve involucrado un motociclista. El resultado ha sido pérdidas de vidas humanas, al menos dos personas mueren a diario en accidentes de tránsito en circunstancias y lugares diferentes del territorio de Matagalpa.

En el año 2020, por el diario barricada reporta que, en Matagalpa, San Isidro, kilómetro 109 carretera Sébaco, falleció Eddy Ariel García Calderón, de 24 años de edad, a consecuencia de accidente de tránsito a bordo de su motocicleta. Equipo técnico de investigación de accidentes, constató que Calderón, conducía en estado de ebriedad y sin casco de protección, una motocicleta placa ES 27838, de sur a norte, invadió carril contrario e impactó con el automóvil placa CH 26370, conducido por Juan Potosme Jirón de 40 años de edad, al ser examinado el cuerpo por médico forense de Matagalpa, se determinó que la causa de la muerte fue: Trauma craneoencefálico severo.

En el año 2020, por la página 19 digital, en la comarca Tepeyac, kilómetro 176 ½ carretera San Ramón-Muy Muy, falleció José Adán Ruiz Blandón de 60 años de edad, a consecuencia de accidente de tránsito, cuando conducía su motocicleta. Reporta el

equipo técnico de investigación de accidentes, constató que José Adán Ruiz Blandón, conducía motocicleta placa MT- 2946, a exceso de velocidad, con dirección de sur a norte, impactó con semoviente que cruzó la vía, al ser examinado el cuerpo por médicos forenses del departamento de Matagalpa, determinaron que la causa de muerte fue: Trauma Craneoencefálico Severo.

En el año 2022, el motociclista identificado preliminarmente como Carlos Omar Calero González, de 64 años, murió al chocar la moto que manejaba a exceso de velocidad, contra el costado de un cabezal en el sector de San Pablo, kilómetro 139 de la carretera de Matagalpa hacia el municipio El Tuma-La Dalia. Calero González manejaba una moto con placa ES 34461. Mientras que el cabezal con placa MT 22683 era manejado por Marvin Antonio González Zamora, de 44 años, reporta la página (Mosaico CSI).

Publicado en la página (19 Digital en el año 2021), en el departamento de Matagalpa, municipio Muy Muy, barrio Los Rojas, de la rotonda 500 metros al oeste, a las 2:30 de la madrugada, falleció Ángel Orlando Zúñiga Hernández, de 28 años de edad, a consecuencia de accidente de tránsito. Equipo técnico de investigación de accidentes constató que Ángel Orlando Zúñiga Hernández, conducía motocicleta de norte a sur, contra la vía, en estado de ebriedad y a exceso de velocidad, impactó con camioneta placa MT 18978, conducida por Eslin Cecilio Zeledón Loza de 38 años de edad. médico forense de Matagalpa determinó causa de muerte: Trauma craneoencefálico severo.

III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La frecuencia de los accidentes de tránsito se debe al manejo inadecuado y factores psicosociales de motorizados, son causales de la problemática de impacto social y de salud pública en la población de Río Blanco - Matagalpa. Los accidentes de tránsito constituyen un factor de inseguridad y riesgo a la integridad física de las personas, siendo las principales causas de accidentes de tránsito, el exceso de velocidad, conducir en estado de ebriedad, desatender las señales de tránsito, sobresaliendo como víctimas más frecuentes, los conductores, pasajeros de motos y peatones.

La problemática de los accidentes en Nicaragua ha ido en aumento en los últimos años, en especial los accidentes producidos por motocicletas, siendo uno de sus principales factores, el uso de este medio de transporte por jóvenes inexpertos o imprudentes, así como el avance abrumador de la globalización que trae consigo que muchas casas comerciales oferten distintos modelos de motocicletas y a precios accesible con facilidad de pago.

La problemática de los accidentes en Nicaragua ha ido en aumento en los últimos años, en especial los accidentes producidos por motocicletas, siendo uno de sus

principales factores, el uso de este medio de transporte por jóvenes inexpertos o imprudentes, así como el avance abrumador de la globalización que trae consigo que muchas casas comerciales oferten distintos modelos de motocicletas y a precios accesible con facilidad de pago.

Un estudio de IEEPP (Instituto de Estudios Estratégico y Políticas Públicas) los accidentes de tránsito la principal causa de muerte en Rio Blanco, los accidentes de tránsito representan un impedimento para el desarrollo económico, puesto que un considerable número de fallecidos y de lesionados, según registros, son personas que sustentan los hogares. Estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), señalan que los accidentes de tránsito ocuparían en el 2023 el tercer lugar entre las 10 principales causas de muerte en todo el mundo (Zepeda, 2014, p. 5).

¿Cuáles son los factores causales que están incrementando los accidentes de tránsito en motorizados Matagalpa Río Blanco?

IV. OBJETIVOS

4.1. Objetivo General

1. Analizar los factores causales que inciden en los accidentes de tránsito, en la población motorizada para el fortalecimiento del plan de tránsito en Río Blanco – Matagalpa, enero a junio 2023.

4.2 Objetivos Específicos

1. Identificar los factores causales psicosociales del manejo inadecuado en motorizados en Río Blanco - Matagalpa.
2. Explicar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la salud pública Río Blanco - Matagalpa.

3. Proponer mejoras a la cartilla de educación vial, con los aportes de los involucrados, intervención en la promoción de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito, en Río Blanco - Matagalpa.

V. HIPOTESIS

El factor humano y las causales de accidentes de tránsito en motorizados de Río Blanco Matagalpa enero a junio 2023 son: el abuso de bebidas alcohólicas, irresponsabilidad, y el irrespeto a las señales de tránsito que están presente en la vía pública, esto trae consigo efectos y consecuencias a raíz de un accidente de tránsito, las consecuencias lesiones leves, graves y hasta la muerte, uno de los efectos puede ser, un efecto social, el involucrado puede desarrollar una condición psicológica debido al trauma de su accidente, puede resultar difícil involucrarse con otras personas en entornos sociales futuros

VI. MARCO TEÓRICO

La seguridad vial y el tránsito de vehículos y patones, en general, son hoy temas prioritarios para organizaciones internacionales y gobiernos nacionales, debido al alarmante crecimiento en las cifras de muertes y lesiones en carreteras alrededor del mundo (organización panamericana de la salud, 2004).

6.1 Accidentes de tránsito en motociclistas

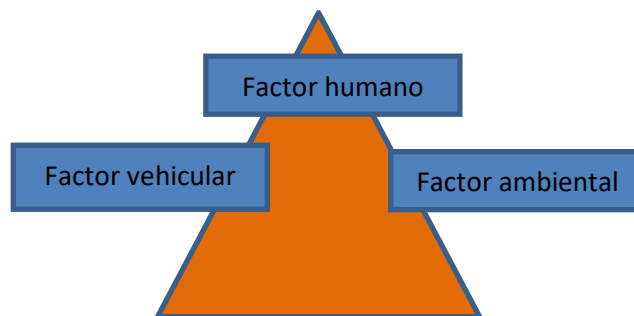
6.1.1 Factor

En términos generales, un factor es un elemento que juega un rol determinante en un resultado, es decir que resulta influyente en algún aspecto de la realidad, y por lo tanto debe ser tomado en cuenta a la hora de estudiarla, en el sistema de tránsito se combinan tres factores o componentes: humano, vehicular y ambiental. Estos factores se conocen como la trilogía vial. El factor vehicular hace referencia al móvil que circula por la vía pública, sea un vehículo automotor o de tracción de sangre, motocicletas, carros, bicicletas etc. Consideraciones del factor humano en el sistema vial para la reducción de accidentes de tránsito y su severidad.

El factor ambiental está integrado por el camino, su estructura vial, las señalizaciones de tránsito, vertical, luminosos y horizontal: el camino debe estar en perfectas condiciones para ser circulado por todo tipo de vehículos. Aquí se incluyen, las condiciones del medio ambiente y los fenómenos naturales peligrosos. El factor humano, (conductor), se define como aquel sujeto que va al mando de un vehículo se podría decir que el conductor es el cerebro del vehículo. Cada uno de los factores antes mencionados tienen responsabilidad en los accidentes de tránsito, pero la mayor responsabilidad a recaído generalmente en el factor humano, siendo la causa dominante de los accidentes de tránsito, (Tesis de pregrado en Ingeniería Civil 2016). Universidad de Piura. Facultad de Ingeniería. Programa Académico de Ingeniería Civil. Piura, Perú (Ruesta, 2016).

IMAGEN 1

Factores o Componentes: Humano, Vehicular y Ambiental



Un factor de riesgo es un elemento o actividad que aumenta el peligro sobre la salud humana o el entorno. En tránsito esto se clasifica en tres grandes causas: el factor humano, ambiental y automotriz, a los que se le conoce como el triángulo accidente lógico y son las principales causas del siniestro, que han causados los accidentes de tránsito, donde se ven involucrados los motorizados, Organización Mundial de la Salud, (Norza Granados, Useche Romero y Moreno 2014, p, 161).

6.1.2 Accidente

Es aquel que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables “evento generalmente involuntario generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daños a personas y bienes involucrados en el, igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía (Lascarro & Carrascal, 2006-2008, p 11).

Se entiende por accidente a un suceso repentino no planeado ocurrido por causas involuntarias que produce daños o lesiones en las personas o en las cosas. Con respecto al accidente de tránsito puede decirse que, es un hecho eventual, producido como consecuencia del tránsito vehicular en el que interviene, por lo menos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas y/o daños en las cosas (Ley de Reforma Adicionales a la Ley 431, 2014).

6.1.3 Accidente de tránsito

Acción u omisión culposa cometida por cualquier conductor, pasajero o peatón en la vía pública o privada ahusando daños materiales, lesiones o muerte de personas, donde interviene por los menos un vehículo en movimiento. Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas (Ley 431,2014, art 3, p.2).

6.1.4 Consecuencia

Podemos determinar que las consecuencias de los accidentes de tránsito a nivel mundial, nacional y local es un fenómeno social, se han visto involucrados los peatones, conductores de motos entre otros, esto se ha convertido en la vida de humanidad un problema de inseguridad vial. Unas de las consecuencias principales de este accidente de tránsito es la muerte o lesiones permanente parciales para la sociedad.

6.1.5. Salud Pública

Los traumatismos causados por accidentes de tránsito constituyen un problema creciente de salud pública que afecta de forma desproporcionada a los grupos más vulnerables, en particular a los pobres. Según un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) más de la mitad de las personas fallecidas por causa de choques en la vía pública son adultos jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 44 años, y muchas de ellas eran el sostén de sus familias. Pero los choques y los traumatismos en la vía pública son prevenibles.

En los países de ingresos altos, mediante una serie de intervenciones de reconocida eficacia, se ha contribuido a reducir significativamente la incidencia y las repercusiones (legislación para controlar la velocidad y el consumo de alcohol, uso obligatorio de cinturones de seguridad y cascos, diseño más seguro de la vía pública). El informe sintetiza aspectos centrales: “La prevención de los traumatismos causados por el tránsito debe formar parte integrante de una amplia variedad de actividades.

Entre ellas, el desarrollo y la gestión de la infraestructura vial, la producción de vehículos más seguros, la aplicación de la ley, la planificación de la movilidad, la prestación de servicios sanitarios y hospitalarios y servicios de protección infantil, y la planificación urbana y ambiental. La colaboración del sector sanitario en este proceso es importante. Sus funciones consisten en fortalecer la base científica, dispensar servicios adecuados de atención previa a la hospitalización, de asistencia hospitalaria y de rehabilitación, desplegar actividades de promoción y contribuir a la aplicación y la evaluación de las intervenciones”.

6.1.6. Clases de accidentes de tránsito:

1.Colisión

Cuando las trayectorias de dos vehículos se encuentran, generando graves daños a los vehículos y numerosas pérdidas humanas. Raspado: El roce violento que daña la superficie del auto de dos vehículos o un vehículo contra una estructura. Sucede por la inexperiencia o imprudencia de un conductor. perjuicios materiales y daños a terceros que en muchas ocasiones o terminan en lesiones o ocasionan la muerte del conductor o peatón.

2.Choque

El impacto de un vehículo en movimiento contra otro u otros vehículos, estén o no en movimiento o contra un objeto fijo.

3.Atropellamiento

Es el accidente donde un peatón es inicialmente impactado por un vehículo; esta clase de accidente es una de las más presentadas dentro del área urbana y la que registra el mayor índice de mortalidad con respecto a las otras clases de accidentes.

4.Volcamiento

Es el accidente en el cual las llantas de un vehículo dejan de estar en contacto con la superficie del suelo, por causas ajenas a la voluntad del conductor. Algunos de los volcamientos son producto de la maniobra que realizan los conductores antes de iniciar una frenada.

5.Caída de ocupante

Esta se presenta cuando el ocupante pierde el equilibrio, ya sea al subir o bajar del vehículo de transporte en movimiento, precipitándose hacia la vía, sin que ello sea generado por choque o volcamiento.

6.Incendio

Se produce como consecuencia de intervenciones mecánicas mal efectuadas, fallas eléctricas o mecánicas o similares, dando lugar a una conflagración o al incendio del vehículo, sin que ello sea consecuencia de un accidente previo.

7.Otros

Son los accidentes que no se enmarcan dentro de las clases descritas, tales como el evento en el cual, con la llanta de un vehículo es expulsada una piedra u objeto, generando daños a otros vehículos o lesiones a las personas y otras situaciones diferentes a las expuestas en la clasificación anterior.

6.1.7. Escala de gravedad

Los accidentes de tránsito se clasifican dependiendo del tipo de daños causados en el accidente, teniendo en cuenta la gravedad de los mismos.

1. Solo daños

Se dice que es un accidente de solo daños cuando se producen únicamente perjuicios de origen material, donde no hay víctimas, heridos o muertos.

2. Con heridos

Un accidente de tránsito con heridos es el caso donde en el accidente además se producen lesiones, o lesiones y daños materiales. En un accidente de tránsito donde existen heridos por lo general se debe brindar asistencia médica a las víctimas y los vehículos son inmovilizados.

3. Con muertos

Cuando se producen muertos y heridos, o éstos se presentan combinados con daños materiales. Este es el accidente que nadie quisiera tener, es recomendable solicitar asistencia de abogado al sitio para que le brinde la asesoría necesaria.

6.1.8. Causas más frecuentes de accidentes de tránsito en motorizados

Las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito son muchas y el vehículo más relacionado son las motocicletas y están se relacionan con factores propios del conductor, del vehículo y de las vías. Los factores humanos pueden constituir hasta el 90% de la causalidad, entre estos factores se encuentran:

1. El abuso de sustancias incluyendo el alcohol,
2. El exceso de velocidad,
3. No respetar las señales de tránsito,
4. La fatiga,
5. Factores propios de personalidad.

La ingestión de bebidas alcohólicas es un factor de riesgo fuertemente asociado a los accidentes de tráfico, de acuerdo con la información reportada tránsito Nacional de la Policía y el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (**RNAT**), el exceso de velocidad fue la causa principal reportada de los accidentes con muertos en vías urbanas y la segunda causa en sucesos con víctimas fatales en vías rurales.

6. **Aventajamiento:** Acción y efecto de aventajar un vehículo a otro sobre la marcha.
7. **Conducción temeraria:** Operación de vehículos con manifiesto desprecio por la vida, con notoria y deliberada transgresión a las normas de tránsito, poniendo en peligro concreto la vida o integridad física de las personas y sus bienes.
8. **Condiciones atmosféricas:** Conjunto de factores o condiciones climáticas que dificultan la visibilidad del conductor, tales como neblina, lluvia, polvo, humo, entre otros. (Normas Jurídicas de Nicaragua, 2014).

VII. MARCO JURIDICO

7.1 La Constitución Política de Nicaragua

Es la carta magna, a ella se subordinan las leyes, decretos, disposición y reglamentos. Esta constitución en su Artículo 97: este refiere a que la Policía Nacional, tiene a su cargo la totalidad de la actividad policial y se organiza en un modelo preventivo, proactivo y comunitario, con la participación protagónica de los habitantes, la familia y la comunidad. Tiene por misión garantizar el orden interno, la seguridad de las personas y sus bienes, la prevención, persecución e investigación del delito, entre sus actividades esta la prevención y la investigación de los accidentes de tránsito.

7.2 El Código Penal de Nicaragua

Establece penas privativas de libertad para la persona que cause un homicidio por imprudencia

Refiere el artículo 141 del código penal que el Homicidio imprudente por imprudencia temeraria, entendiéndose como tal la violación de las normas elementales de cuidado, siempre y cuando violen la ley 431 " **ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito**". **con sus reformas incorporadas**, los responsables se castigarán con la pena de uno a cuatro años de prisión. Cuando sea por imprudencia temeraria bajo los efectos de fármacos, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas será penado con prisión de cuatro a ocho años. Además de la pena señalada en este artículo, se impondrá la de inhabilitación especial por el período de la condena.

El código penal en su artículo 154 habla de las lesiones imprudentes, las cuales están calificadas como lesiones Leve, Graves y Gravísimas, lesiones leves; nueve meses a dos años, de lesiones graves, uno a tres años, de lesiones gravísimas. Cuando los hechos referidos en este artículo se hayan cometido utilizando un vehículo automotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos automotores o del derecho a la tenencia y portación de armas plazo de uno a tres años. Cuando las lesiones se cometan por imprudencia profesional, se impondrá asimismo la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo un período de uno a tres años.

La policía en sus labores tendrá que actuar de acuerdo a los establecido en la ley de la policía nacional ley 872 ley de organización, funciones, carrera y régimen especial de seguridad social de la policía nacional, la cual establece en su artículo número 2.

la policía nacional tiene entre sus misiones de proteger la vida e integridad y seguridad de las personas y sus bienes; y una de ellas es regular el tráfico y realizar las investigaciones de los accidentes de tránsito a nivel nacional, de garantizar el régimen de circulación vehicular en el territorio, la seguridad y educación vial, además de **sancionar las faltas o contravenciones de tránsito, todo de conformidad con la ley de la materia.**

En cuanto a la ley 431 " ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito". con sus reformas incorporadas.

Faculta a la Policía Nacional para investigar el origen, causas y factores de los accidentes de tránsito, en su **Artículo 24: faculta la policía de tránsito la Investigación de accidentes, este articulo le da facultades al investigador de accidentes de tránsito para realizar diligencias y procedimientos que efectúa en el lugar donde ocurrió un accidente de tránsito, en su carácter de auxilio judicial o con el**

fin de determinar la aplicación de una multa establecida por la ley o cualquier otra de tipo administrativo.

En lo que concierne en el **Arto 47 de la ley 431**, habla de las sanciones administrativas como es la Suspensión de licencia. Que es la acción administrativa que ejerce la Especialidad de Seguridad de Tránsito de la Policía Nacional, en cumplimiento de la ley, a aquellos conductores que violan o infringen la ley de forma reiterada o peligrosa, especialmente por cometer infracciones de tránsito tales como: conducir en estado de embriaguez, multiplicidad de infracciones peligrosas o muy peligrosas o provocar accidentes mortales en embriaguez.

Por orientaciones de las autoridades de gobierno se implementó el plan para la prevención de accidentes de tránsito en Río Blanco – Matagalpa los días viernes, sábado y domingo. En cumplimiento a lo ordenado por el presidente de la República y la Vice Presidenta de la República de Nicaragua, jefes Supremos de la Policía Nacional, se elaboraron estos planes con la finalidad de coadyuvar esfuerzos para garantizar que los usuarios de la vía pública se movilicen en Paz, Tranquilidad, Seguridad, por caminos, calles y carreteras del país.

7.3 Justificación del plan

Con este plan se demostró según estadísticas del de enero a junio 2023, que el índice de accidente a nivel nacional se ha incrementado considerablemente y que en Río Blanco - Matagalpa es el municipio donde más se reportan los accidentes de tránsito con personas fallecidas y donde interviene una moto como parte involucradas en el accidente de tránsito el comisionado general Jaime Vanegas inspector general de la policía nacional dio a conocer en conferencia de prensa que en Río Blanco – Matagalpa según estadísticas hasta la fecha se han registrado 1.271 accidentes en moto y se han suspendido 620 licencias de conducir las cuales corresponden a motociclista dijo el jefe policial.

7.4 Objetivo de este plan

- Prevenir el incremento de accidentes de tránsito con personas fallecidas y lesionadas en carreteras (entradas y salidas municipales), calles, caminos y puntos críticos de 10 municipios del país identificados de mayor peligrosidad.
- Para la elaboración del presente Plan se han tomado en cuenta estadísticas, días, horarios, lugares (Puntos críticos y micro localización S/O).
- Según las estadísticas de personas fallecidas en el país, los municipios que presentan mayor peligrosidad son: Matagalpa, Jinotega, Nueva Segovia y Estelí,

En conferencia de prensa, el comisionado general Jaime Vanegas inspector general de la policía nacional, presento la campaña nacional para la protección de la vida de motociclista **¡salva tu vida!** que tiene como objetivo general reducir el 15% las personas fallecidas en accidentes de tránsito con motociclista. El inspector general de la institución detallo que a nivel nacional las motocicletas representan el 50% del parque vehicular, con un crecimiento anual del 12% utilizando como medio transporte

familiar, laboral y alternativa viable por su bajo costo diversidad de ofertas y facilidad de mantenimiento.

VIII. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación es importante conocer las causas de los accidentes de tránsito, debido que es un impacto para el estado y las familias es alto ya que el presupuesto de rehabilitación en los centros médicos es destinado para los sobrevivientes de accidentes de tránsito. Los resultados del presente estudio permitieron conocer cuáles son los tipos de accidentes más frecuentes que ocurren en Río Blanco - Matagalpa, Igualmente ayudó a identificar los factores que inciden para que ocurran los accidentes y finalmente poder implementar medidas preventivas que disminuyan las probabilidades de ocurrencia, así mismo el número de personas lesionadas y fallecidas por esta causa, de tal forma que se pueda tener vías de tránsito más seguras.

Se pretende valorar factores causales que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública en la población motorizada, debido al manejo inadecuado en Río Blanco - Matagalpa. Siendo este un problema de interés es conveniente transmitirles conocimientos de precaución, límites, medidas y afectaciones que esta problemática de salud pública (disciplina encargada de la protección de la salud de la población humana) tiene como objetivo mejorar la salud.

La población tiene el compromiso en la prevención y conservación de sus vidas de una manera saludable especialmente basados en la responsabilidad para la atención de los problemas de salud pública. El motorizado no dimensiona el riesgo, entre ellos determinamos 4 elementos importantes: vulnerabilidad, transcendencia, magnitud y costos la idea es que los conductores tomen conciencia del problema y adopten las medidas correspondientes para evitar los accidentes de tránsito.

El propósito de la investigación se enfoca en conocer el impacto psicosocial de la ciudadanía (como relevancia social), y en brindar información a la población para que

identifiquen los riesgos que está causando esta problemática en la salud pública, las afectaciones hacia personas inocentes y ellos mismos (lesiones y búsqueda de su propia muerte). Los principales afectados son los peatones, ciclistas y motociclistas que transitan en las zonas vulnerables de la ciudad, ya que estas personas no pueden esquivar cualquier atentado.

Se puede decir que uno de los factores de riesgo de los accidentes de tránsito son las personas motorizadas, ya que muchas veces, estos conductores tienen problemas en sus hogares, ingieren sustancias como el alcohol, estupefacientes psicotrópicos donde se refleja la ira, y conducen sin control causándose daño a las personas a su alrededor siendo esta una conducción temeraria sin darse cuenta que al conducir en esta de ebriedad una motocicleta es como andar un arma en sus manos.

La investigación se profundiza como un tema pertinente como implicación práctica para el ejercicio del trabajo social, dado que es un problema de salud pública que le concierne a toda la población en general; siendo necesario sensibilizar y promover una cultura responsable hacia los conductores. Esto conlleva a una ciudad segura de accidentes de tránsito, para prevenir lamentables pérdidas que traen consigo luto y dolor a las familias nicaragüenses de tantos conductores que no siguen las instrucciones indicadas por la Policía Nacional. Quienes trabajan para el resguardo de la seguridad vial de todos los ciudadanos.

La sociedad representa un vínculo de convivencia entre los individuos donde se establecen normas con un equilibrio entre los miembros que la integran. Las relaciones humanas se manifiestan como una necesidad armónica entre las personas, es por ello, que surge la intervención necesaria en la problemática que hoy en día vivimos, los accidentes de tránsito por el manejo inadecuado de motorizados, con nuestra investigación podríamos ayudar a crear nuevos proyectos impulsados por nuestro gobierno como planes de prevención y programas de gobierno (GRUN).

IX. METODOLOGÍA

9.1. Paradigma

Se seleccionó el paradigma constructivista. Porque con esta investigación se pretende aportar datos e información para mejorar los planes estratégicos relacionados a evitar los accidentes de tránsito con los motorizados: Paradigma es una concepción de objeto de estudio de una ciencia, de los problemas para estudiar. De la naturaleza de sus métodos y de la forma de explicar, interpretar o comprender los resultados de la investigación realizada (Capra, 1996).

9.2. Tipo de estudio

El presente estudio corresponde explicativo sobre los factores causales de los accidentes de tránsito, es un proceso que sigue mediante la aplicación de un método, técnicas, procedimientos y conocimiento científico, aplicada a los accidentes de tránsito alcanza una función relevante, esta investigación no sólo en lo relativo al proceso de conocimiento científico de la realidad sino también para la acción, ya que debe estar inserta dinámica y científicamente en todo el proceso metodológico profesional, vinculando la teoría y práctica integradas en un solo movimiento retroalimentado, sirviendo la teoría de orientación a las acciones y la práctica de elemento cuestionador y discriminador de la teoría.

La investigación y acción deben desarrollarse como momentos de un mismo proceso, encaminado a aportar instrumentos científicos para la transformación social. La investigación entonces, no puede ser conocimiento para el investigador, sino para los

grupos sociales vulnerables de la sociedad, conocimiento que debe serles a la vez, útil para modificar crítica y organizadamente la problemática.

9.3. Enfoque de investigación

La investigación pertenece al enfoque mixto ya que se busca comprender la perspectiva de los participantes (individuos o grupos pequeños de personas a los que se investiga) acerca de los fenómenos que los rodean, profundizar en sus experiencias, perspectivas, opiniones y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad. Enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio, en una serie de investigaciones para responder a un planteamiento del problema, o para responder a preguntas de investigación de un planteamiento del problema. (Gómez, 2007, p. 72).

9.4 Muestra/Población/ Unidades de análisis

En enero a junio los accidentes de tránsito en rio Blanco han sido los causantes del fallecimiento de 23 personas, según un análisis de datos oficiales. Durante el período comprendido entre enero a junio 2023 la Dirección de Tránsito de Nicaragua contabiliza un total de 22 mil 559 colisiones en Rio Blanco. En promedio los datos reflejan que por cada 50 accidentes viales ocurre una muerte un cálculo promedio del 44%. En nuestro país se registran hasta la fecha 134 casos.

De allí se podría explicar por qué los conductores motorizados encabezan la lista de víctimas mortales (244), en este sentido 112 personas que viajaban como pasajeras a bordo de motocicletas. También se suman a las estadísticas de decesos, 97 peatones también están entre las víctimas. Y según estadísticas Río Blanco – Matagalpa cuenta

con un parque vehicular de 44.000 vehículos de los cuales 22.000 son motos. Han ocurrido 49 accidentes de tránsito motocicletas con resultados personas fallecidas.

9.5. Criterios de la muestra teórica

Los datos se obtuvieron mediante fuente de información primarias y secundaria en donde se procedió a realizar entrevistas, encuestas y revisar expediente relacionados a los accidentes de tránsito:

1. 15 hombres jóvenes: motorizados habitantes de Río Blanco Matagalpa, con motocicleta propia, 8 de ellos son estudiantes que la utilizan para transportarse al centro de estudio y los otros 7 jóvenes la utilizan para su trabajo. Cabe resaltar que es de gran ayuda la disponibilidad que brinden los conductores para obtener la información que se requiere.
2. 12 peatones de ambos sexos: habitantes de la ciudad de Matagalpa, seleccionados al azar para la aplicación de las entrevistas sobre la percepción ciudadana de los accidentes de tránsito por el manejo inadecuado de los conductores, 2 agentes de tránsito y el jefe de tránsito del departamento de Matagalpa de la policía nacional.
3. 15 expedientes terminados relacionados a accidentes de tránsito ocurridos durante el Periodo de Enero a junio 2023.

Tabla 2

9.6. Matriz de operacionalización de variables (MÓVIL)

Título de la Investigación:					
Factores Causales que Inciden en los Accidentes de Tránsito en la Población Motorizada, Río Blanco Matagalpa, 2023					
Objetivo específico	Variable	Definición de variable	Subvariables	Indicadores o variables operativas	Método/instrumento/técnica para recolectar información
1. Identificar los factores causales psicosociales del manejo inadecuado en motorizados en Río Blanco - Matagalpa	Factores Humano	<p>Conductor</p> <p>Peaton</p> <p>Es un elemento que juega un rol determinante en un resultado, es decir que resulta influyente en algún aspecto de la realidad, y por lo tanto debe ser tomado en cuenta a la hora de estudiarla.</p>	Víctimas graves, críticas o fallecidas	<p>1. % conductor</p> <p>2. % peatón</p> <p>3. % Manejo temerario</p> <p>4. % Irrespeto a las señales de tránsito</p> <p>5. % Embriaguez</p> <p>6. % Estado físico del conductor</p>	Encuestas, entrevistas, bitacora

Factores causales que inciden en los accidentes de tránsito

	Vehicular	Es todo tipo de vehículo automotor que circule en la vía	Motocicletas	1.%Desperfecto mecánico	
	Ambiental	Son diversos elementos y condiciones presentes en el entorno natural que pueden influir en los seres vivos y en los ecosistemas en general	Estructura y tamaño de la población Cambio de uso del suelo.	%Estado del clima %El estado del pavimento, que puede estar en mal estado, con baches, grietas o deslizamientos	
	Motorizados	Es toda persona a bordo de una motocicleta	Edad Procedencia Accidentados	Rango (18-25 años) (30-40 años) Río Blanco-Matagalpa %Victimario %Victima	

Factores causales que inciden en los accidentes de tránsito

2. Explicar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la salud pública	1. Accidentes de tránsito	Es un suceso que ocurre generalmente cuando un vehículo colisiona con uno o más sectores de la vialidad u otra obstrucción estacionaria como un poste, un edificio, un árbol entre otros	Tipos de accidentes de tránsito de motorizado	Colisión entre vehículo Accidente con semoviente Atropello de peatones Accidente con objeto fijo	Encuestas, entrevistas, bitacora
3. Proponer mejoras a la cartilla de Educación Vial. Con los aportes de los involucrados.	Educación vial	Es el proceso de adquisición, desarrollo e integración de las capacidades o competencias destinadas a	Capacitación	Seminario Cursos	Encuestas entrevistas bitacora

Factores causales que inciden en los accidentes de tránsito

<p>Intervención en la promoción de una cultura responsable. En la prevención de accidentes de tránsito en Río Blanco - Matagalpa</p>	<p>Cultura responsable</p>	<p>promover la seguridad en el tránsito, mejorar las relaciones y conductas viales y prevenir los siniestros en las vías.</p> <p>Un modelo sustentable de utilización de recursos para asegurar la perpetuidad de las vías, unir esfuerzos para evitar los accidentes de tránsito.</p>	<p>Reglamentos internos</p>	<p>Cumplimiento de los reglamentos</p>	
--	----------------------------	--	-----------------------------	--	--

9.7. Métodos, técnicas, herramienta, instrumento para la recolección de datos

Métodos Empírico Aquí se describen los métodos y técnicas utilizadas para recolectar los datos (encuesta, entrevista, revisión de expedientes). Se utilizó el método de investigación documental al revisar fuentes primarias y secundarias, se habla de método empírico por que las técnicas utilizadas se realizaron sin recibir algún curso o capacitación únicamente se tiene conocimientos aprendidos por cuenta propia viendo a otras personas.

Encuestas: Es una técnica de recopilación de información donde el investigador interroga a los investigados los datos que desea obtener. Se trata de conseguir información, de manera sistemática y ordenada de una población o muestra, sobre las variables consideradas en una investigación, las variables consideradas en estas encuestas fueron los accidentes de tránsito vinculadas a los motorizados. La encuesta permite obtener información de un grupo socialmente significativo de personas relacionadas con el problema de estudio; que posteriormente mediante un análisis cuantitativo o cualitativo, generar las conclusiones, (Ander, 1995).

Se alabaron la encuesta organizada a partir de 16 ítems con preguntas cerradas dirigida a los 15 jóvenes motorizados, abordando la percepción ciudadana y el impacto de la frecuencia de los accidentes de tránsito y las causas que lo originan. La importancia de las medidas de protección adecuadas, el uso del casco de seguridad por parte de los conductores y sus acompañantes, respetando las señales de tránsito conociendo las vías y la velocidad permitida en las calles, el consumo de alcohol u otras sustancias al momento de conducir, si han sufrido un accidente de tránsito.

Entrevistas: La entrevista consiste en una conversación entre dos personas: entrevistador y entrevistado, dialogan entre sí en base a ciertos esquemas o temas específicos teniendo un propósito profesional, obtener información de un tema de investigación mediante métodos y técnicas dirigida a dar con el resultado esperado en el tema de investigación. Modalidades de la entrevista: estructurada cuando previamente ya tenemos un formulario preestablecido con preguntas y en la cual apuntamos las respuestas textualmente, (Ander, 1995).

1. Se elaboró la guía de entrevista dirigida a oficiales de tránsito miembros de la Policía Nacional, conteniendo 14 ítems a través de preguntas abiertas entre ello se abordó la problemática de los accidentes de tránsito por el manejo inadecuado de motorizados y sus principales causas. Así mismo los planes, actividades e iniciativas que desarrollan para contribuir a prevenir y reducir los accidentes de tránsito.
2. También se trabajó con la guía de entrevista a personas civiles abordando 14 ítems con preguntas abiertas, enfatizando en cuales son los factores causales de los accidentes de tránsito y sus consecuencias como problemática de salud pública.

9.8. Método, técnica, herramienta, instrumento para el procesamiento de datos

Estas son elaboradas al inicio de la investigación de acuerdo a la problemática en estudio para dar salida a cada uno de los objetivos planteados: encuestas, entrevistas, computadora, impresora, papelería, cámara fotográfica y uso del internet.

9.9 Consentimiento previo informado

Para esta investigación se realizó el consentimiento previo informado de un formulario donde los entrevistado accedieron de manera voluntaria y sin ningún costo brindar información que fue utilizada en la presente investigación.

9.10. Validación de los instrumentos

1. Para el procesamiento de las entrevistas y encuestas, en primer lugar, fueron tabuladas en el programa de Excel. Se elaboró un cuadro comparativo, de las respuestas entre los participantes y los colaboradores destacando los puntos críticos, estos se redactaron de acuerdo a cada pregunta dándole salida a los objetivos de la investigación.
2. Se utilizó el método de análisis de datos para el procesamiento de datos.

IX. ANALISIS DE DATOS

El análisis de datos es la ciencia que se encarga de examinar un conjunto de datos con el propósito de sacar conclusiones sobre la información para poder tomar decisiones, o simplemente ampliar los conocimientos sobre diversos temas. El análisis de datos consiste en someterse los datos a la realización de operaciones, esto se hace con la finalidad de obtener conclusiones precisas que nos ayudaran a alcanzar nuestros objetivos, dichas operaciones no pueden definirse previamente ya que la recolección de datos puede revelar ciertas dificultades.

Para poder explicar este proceso, se utilizará la pirámide del conocimiento. Esta jerarquía sigue el siguiente orden: datos, información, conocimientos y sabiduría. Se trata de un proceso en el que se evoluciona desde los conceptos más abstractos (datos) hasta los más específicos (sabiduría). Cada capa implica unas características en la información que va añadiendo valor en cada fase hasta encontrar un final determinante en el análisis (Gu & Lingling, 2014, p.9).

Los datos son el nivel más básico, se tratan de conceptos que aún no tienen una interpretación, son datos desorganizados y desestructurados. Por lo que, el siguiente nivel, la información, es la etapa que da sentido a los datos, los pone en contexto para poder entender el contenido. El siguiente paso, es el conocimiento, el conjunto de datos e información, al que se añade opiniones de expertos que busca ayudar en la toma de decisiones. Y, por último, la sabiduría, se trata de utilizar el conocimiento que se va acumulando para entender cómo aplicar conceptos desde la teoría hasta llegar a solucionar problemas o situaciones. (Baskarada & Koronios, 2013).

Sin embargo, para entender mejor las nuevas tendencias, vamos a realizar una comparación con la pirámide del conocimiento. Se mencionará el siguiente concepto: el big data y data science: el big data es la recolección de datos tanto de fuentes tradicionales como no tradicionales (digitales) que representan un tema para poder sacar conclusiones sobre ello. Por lo tanto, este primer concepto se puede asemejar con la primera fase de la jerarquía del conocimiento, los datos (Rivera, 2015).

Respecto al data science, se trata de la ciencia que estudia los datos, como su propia traducción indica, pero lo que hace es dar sentido al big data, trata de entender mejor los datos a través de programas estadísticos, matemáticos, de visualización de datos y programación, entre otras. Por lo que, se puede entender que la data science tiene un parecido con el conocimiento, la segunda capa de la pirámide (Gu & Lingling, 2014).

Y, por último, el análisis del plan de accidentes de tránsito, se basa en aprovechar bien la información que obtiene de la investigación de los accidentes de tránsito en motos para tomar mejores decisiones en los planes a ejecutar, tomando relación con la capa de sabiduría, ya que ambos procuran sacar conclusiones en el ámbito de tránsito, como dice el propio concepto, el análisis del plan de accidentes de tránsito y así actuar según lo que mejor conviene al plan en ejecución.

Este concepto es aplicable a cualquier departamento del área de tránsito y en particular en Río Blanco – Matagalpa. Se trata del departamento que más se ha visto afectado en el incremento de los accidentes de tránsito en motorizados y ha sido beneficiado por este plan de gobierno, que, respecto al análisis de datos, es el proceso de recolección, análisis y ejecución que fueron deducidos del big data para alentar la relación con los conductores y peatones, la medición de la fiabilidad por parte de la población (Rivera, 2015).

Para el análisis e interpretación de los datos, seguiremos a Taylor y Bogdan (1986), quienes plantean el tratamiento de los datos a través de un análisis comprensivo, articulado sobre la comprensión y rastreo de los mismos, mediante la búsqueda de categorías fundamentales en los hechos que se han descritos a lo largo de los diferentes instrumentos utilizados en la investigación cualitativa. Entendiendo las categorías como: ideas, temas, conceptos, interpretaciones, proposiciones, topologías (surgidas de los datos observados o de los criterios del evaluador) (SANTOS, 1990, p.130).

Capítulo número 1. Identificar los factores causales psicosociales del manejo inadecuado en motorizados en Río Blanco -Matagalpa

Se utilizaron fuentes primarias: constituidos por 15 jóvenes motorizados, 12 peatones, 2 oficiales de tránsito Policía Nacional. el jefe de tránsito del departamento de Matagalpa de la Policía Nacional, dentro de estas fuentes, también se utilizaron fuente de información secundaria, donde se procedió la revisión de expedientes de accidentes de tránsito ocurridos en todo el periodo de enero a junio 2023, figuran expediente relacionados a los accidentes de tránsito, al hacer contacto con los sujetos participantes se comunicó sobre la investigación, objetivos de esta, aclarando los datos recolectados son confidenciales y son utilizados únicamente para fines académicos.

Al analizar los datos recolectados sobre el factor humano se logra identificar que los accidentes de tránsito muchas veces dependen de las actitudes y aptitudes de conductor y peatón. El factor técnico: depende del buen estado de todos los elementos del vehiculó. Factor ambiental: depende de la vía y de las condiciones meteorológicas. El ser humano ocasiona entre el 70% y el 90% de los accidentes de tránsito en Río Blanco – Matagalpa.

El factor humano se refiere a las personas en sus situaciones de vida y de trabajo: a su relación con las maquinas. Con los procedimientos y con los ambientes que los rodean: y se refiere también a su relación con los demás, por lo que se puede observar que en Río Blanco – Matagalpa no hay buena comunicación entre los ocupantes de la vía que son los conductores y peatones, los conductores no respetan las señales de tránsito, no hay respeto por la señal del pase peatonal, no se respeta la luz roja del semáforo y en cuanto al peatón no utiliza su pase peatonal camina en medio de la vía aplicando la ley del más fuerte.

El campo de la seguridad vial es uno de los aspectos de especial importancia en el desarrollo de nuestro país. Día a día, la prensa se ve colmada de noticias sobre accidentes de tránsito, los cuales oscilan desde la colisión más simple hasta situaciones complicadas y violentas en las que seres humanos pierden su vida o quedan irremediablemente lisiados para el resto de sus días. En un país como el nuestro, cuyos recursos económicos son limitados, es preciso establecer las causas y situaciones comunes que presentan los percances en Río Blanco -Matagalpa, de tal manera que sea posible orientar las políticas correctivas en forma eficiente.

Según las entrevistas, los accidentes de tránsito son atribuidos al factor humano y se señala al conductor o al peatón como causante. Este enfoque tradicional es bastante objetivo, ya que hay detalles que pueden contribuir a demostrar que al transitar los vehículos por las vías de Río Blanco -Matagalpa o por cualquier tramo o punto de una vía, el conductor pone en riesgo de que el siniestro sea mayor. Entre estos, sin tomar en cuenta irregularidades en la superficie de rodamiento, inadecuada rugosidad en ésta, mala iluminación de la vía, obstáculos en la calzada, ancho de los carriles, ausencia de espaldones, falta de una buena señalización, condiciones climáticas de la zona, etc.

El objetivo de las entrevistas fue para tratar de determinar las causas reales de los accidentes, y estudiar el problema por medio de un registro que permita al investigador interpretar, de una forma cercana a la realidad, el modo en que suceden los accidentes de tránsito en Río Blanco -Matagalpa. Así será posible establecer las razones que los accidentes tienen en común, para tratar de corregir el problema, disminuir su incidencia y, si es posible, eliminarlo.

En los accidentes de tránsito se presentan tres fases: la de percepción, la de decisión y la de conflicto. La primera de estas fases sucede en una zona más o menos amplia, que puede o no coincidir con las zonas de las fases siguientes. La fase de decisión sigue inmediatamente a la de percepción, aunque hay ocasiones en las que no precede a la de conflicto. Por último, la fase de conflicto es la única que puede presentarse sin que previamente hayan sucedido las dos anteriores que es la falta de cortesía por parte del conductor y la irresponsabilidad de los peatones al no respetar las señale en las vías

Fase de percepción: Como se expuso anteriormente, una fase de accidente de tránsito se compone de varias posiciones, las cuales están constituidas por puntos y momentos. La fase de percepción se compone básicamente de dos posiciones, las cuales comprenden los puntos de percepción posible y el de percepción real. Estos se ubican dentro de la denominada área de percepción. El punto de percepción posible es aquel en el cual el conductor debe percatarse de que una circunstancia anómala se presenta y que la misma puede provocar un accidente.

Este punto se ubica en un lugar tal que un conductor que viaja a la velocidad de diseño, puede reconocer la situación que se está dando. El punto de percepción real es aquel en el cual el conductor se da por enterado de que tiene ante sí la circunstancia

desfavorable que puede desencadenar un accidente de tránsito y sin embargo sigue conduciendo temerariamente hasta producir el siniestro. Es claro que el punto de percepción posible es meramente teórico, mientras que el de percepción real es objetivo.

Fase de decisión: Una vez que el conductor tiene una percepción consciente o inconsciente del peligro que se presenta, se produce una fase de decisión en la cual se determina qué acción se debe emprender para hacer frente a la situación presentada. El punto en el cual se define la acción evasiva por emprender es el punto de decisión, y el punto de iniciación de la acción evasiva es aquel en el que se emprende la determinación tomada. Aunque los dos anteriores puntos son diferentes.

Pueden considerarse coincidentes, principalmente por la imposibilidad práctica de diferenciarlos. La acción que ejecuta el conductor para evitar el accidente se conoce como acción evasiva y se realiza en un espacio denominado área de acción. En realidad, esta área comienza en el teórico punto en el que el conductor puede iniciar con comodidad una acción que lo lleve a evadir el peligro que se presenta y no lo hace esto ocurre en Río Blanco – Matagalpa. El punto de decisión se encuentra siempre dentro del área de acción y los puntos de percepción posible y real también pueden hallarse dentro de la misma.

Fase de conflicto: El último período de la evolución del accidente es la fase de conflicto. Se produce en el área del mismo nombre, la cual comprende el espacio en el que se desarrolla la posibilidad del siniestro. El punto de conflicto es aquel en el que el accidente se consume y corresponde a la posición de máximo efecto. Se encuentra siempre localizado dentro del área del mismo nombre. No obstante, esta situación, en los accidentes que se producen como consecuencia de otro, o con el fin de evitar el primero (accidentes reflejos), el área de conflicto del principal será una, mientras que el punto de conflicto real puede estar situado fuera de aquélla.

Una vez que el siniestro se produce en el punto de conflicto, los vehículos o motocicletas, objetos o personas implicados en el percance no quedan instantáneamente inmóviles, sino que sobre ellos continúan actuando las fuerzas de reacción, e incluso, algunas que se derivan de dicha acción. La posición final es aquella que adoptan los vehículos y objetos cuando llegan a la inmovilidad o al que llamamos estado de reposo.

Esta más que claro que en Río Blanco – Matagalpa, los factores causales de los accidentes de tránsito según las encuestas son: el conductor como factor humano y las causas son el irrespeto a las señales de tránsito, conducir en estado de ebriedad y el exceso de velocidad siendo esta la primera causa de los accidentes de tránsito con consecuencias como lesiones leves y graves y en algunos casos con resultados fatales que han dejado luto y dolor a las familias de Río Blanco – Matagalpa.

Se trabajó discriminando y atendiendo los análisis de acuerdo a las categorías y subcategorías registrados en los diferentes instrumentos: encuestas; entrevistas y revisión de expedientes, observación participante: notas de campo, y, por último, Informes emitidos por el investigador de accidentes de tránsito. Para posteriormente hacer diferentes triangulaciones, tanto de personas como de instrumentos.

En lo que respecta a las entrevistas se ha aplicado procesamiento estadístico elemental, calculando frecuencias de respuesta y porcentajes que representan estas. Las preguntas abiertas han sido leídas para reducirlas a las categorías que aparecen en los cuadros y calcular las frecuencias entendemos que la intención de estas entrevistas tiene un carácter exploratorio de los fenómenos resaltantes de esta investigación, se presentan los datos agrupados en las categorías de análisis fundamentales de cada instrumento y se presenta un análisis breve de las ideas más relevantes, con estas entrevistas, queremos presentar la realidad que se manifiesta en Río Blanco – Matagalpa.

Capítulo número 2. Explicar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la salud pública

Según las entrevistas y encuestas realizadas las repercusiones de los accidentes de tránsito en Río Blanco – Matagalpa. Son: los efectos y consecuencias que estos accidentes dejan a los conductores de motocicletas, los efectos son la problemática de salud pública en la población y las consecuencias a los accidentados son múltiples

Traumatismo craneoencefálico: Son golpes o lesiones que reciben los pacientes en la cabeza. “Es cualquier tipo de traumatismo en el cuero cabelludo, el cráneo o el cerebro. La lesión puede ser solo un pequeño abultamiento en el cráneo o una lesión cerebral”. (medlineplus.gov, 1997-2018).

Entre las consecuencias también tenemos, **Laceraciones** Es una ruptura que se produce en la piel, la cual puede ser de variada gravedad. Y estas se clasifican en:

Leves: son raspones, (quemadura de fricción) superficiales en la dermis. **Graves:** son las laceraciones más profundas que perforan la epidermis. En la que abundan los capilares sanguíneos. **Agudas:** son las más profundas que perforan la hipodermis la capa de la piel más profunda, que es la encargada de almacenar las grasas y mantener la temperatura corporal.

Amputación de miembro. La amputación traumática completa se define como la separación total de un segmento del miembro del resto del cuerpo. Es un procedimiento quirúrgico que se trata de una remoción extirpación o recepción de alguna parte o totalidad de una extremidad por medio de una o más estructuras Oseas. Existen dos tipos: Las de miembro superiores conocida como amputaciones de mano. Las de miembro inferiores son conocidas como femorales. Muerte Se conoce por la cesación de la vida. La muerte se puede originar por diferentes causas, pero en estos casos es producto del accidente.

Agentes de tránsito y Jóvenes motorizados, expresan entre las consecuencias de los accidentes de tránsito las muertes a temprana edad, las pérdidas económicas, trastornos psicológicos, inseguridad ciudadana, repercusiones en la salud pública. Importancia de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados. Según los agentes de tránsito entrevistados el manejo inadecuado es un problema de actitud del conductor, más que de conocimiento, porque la ley 431 establece la forma de cómo conducir defensivamente.

pero los mismos conductores no acatan esta ley (realizan giros indebidos, conducen a exceso de velocidad, porque tal vez llevan prisa y no respetan las señales Los conductores en un 75%(9) identifican que la mayoría de los accidentes de tránsito se dan en la panamericana y que los motorizados son los conductores con más desventajas, también recalcan con un 17 %(2) la irresponsabilidad por parte de algunos conductores, porque la mayoría de los accidentados no portan casco de seguridad y 8%(1) coinciden el estado fisiológico al momento de conducir Si se manejara correctamente se evitaría muchos accidentes de tránsito.

Destacando que los accidentes de tránsito Si se podrían llegar a reducir: incorporando la educación vial como una materia más en el pensum académico, que el conductor

maneje adecuadamente con una buena actitud atendiendo y respetando las señales de tránsito. que se dan en los altos por no respetar las señales preventivas de tránsito. La consecuencia del manejo inadecuado implica la trascendencia, alcance, efecto, secuela eco, resonancia, reverberación, retumbo que provocan con los ruidos de las motos los jóvenes cuando pasan por las calles. Esto afecta a la ciudadanía y no miden el peligro de lo que les ocasiona sus actitudes de conducir inadecuadamente.

el exceso de velocidad es la causa de accidentalidad en la ciudad, muchas veces el padre de familia es culpable por permitir a sus hijos menores de edad, conducir motocicletas sin licencias, incumpliendo las leyes de tránsito, el peligro en la ciudad se azota, porque en cualquier momento eres sorprendido por un tipo de conductor que posiblemente valla conduciendo en estado de ebriedad o alguna sustancia psicotrópica que no le permita proveer el peligro y las consecuencias ante un accidente de tránsito.

Vías con más frecuencias de accidentes Panamericana, Semáforos, Altos. los motorizados no miden el riesgo en el que conducen, no solo el personal, sino también el social al impactar a cualquier individuo. El conducir adecuadamente es auto protegerte y proteger a las demás personas de tu alrededor, hoy en día el conductor no calcula el riesgo que se ocasiona y que ocasiona a la ciudadanía en el momento de un accidente, es impactante para la población la frecuencia de los accidentes de tránsito que se viven a diario. Conducir con precaución te puede salvar la vida.

Percepción ciudadana sobre la atención y prevención que se realiza ante la problemática del manejo inadecuado

Relevancia de la atención y prevención que se realiza ante la problemática del manejo inadecuado: entre las actividades que desarrollan los agentes de tránsito en su plan de trabajo para contribuir a la prevención de los accidentes de tránsito son:

Micro localizar los accidentes y los días para una mejor prevención de accidentes, regulaciones operativas en centros escolares, cruces peatonales, calles transitadas) y coordinaciones de educación vial para promover una cultura responsable.

Apreciación - Valoración de la atención y prevención que se realiza ante la problemática del manejo inadecuado

Los agentes de tránsito confirmaron que no existen estadísticas sobre percepción que tienen los ciudadanos sobre los accidentes de tránsito por qué no lo ven importante, sin embargo, los responsables del área de educación vial en conjunto con los agentes de tránsito están promoviendo en los centros escolares de primaria, secundaria y universidades una cultura responsable de prevención de accidentes de tránsito, a través de capacitaciones, materiales didácticos, etc.

La población entrevistada reconoce que al conducir pocos usan medidas de seguridad

Entre las actividades que desarrollan los agentes de tránsito en su plan de trabajo para contribuir a la prevención de los accidentes de tránsito son: Micro localizar los accidentes y los días para una mejor prevención de accidentes, regulaciones operativas en centros escolares, cruces peatonales, calles transitadas) y coordinaciones de educación vial para promover una cultura responsable. Teniendo como resultados de acuerdo a las actividades realizadas en el plan de trabajo.

Cabe señalar que se reduce en un cierto porcentaje, pero es impredecible y difícil en su totalidad, a pesar de las capacitaciones, talleres y charlas que se imparten a la población de educación vial. Medidas de protección adecuadas Chaquetas, Chequeo

mecánico, revisar el aceite Líquido de freno usar guantes. Las iniciativas consideradas que se deben de tomar para reducir estos accidentes están: Involucrar a las instituciones y toda la sociedad para realizar campañas de sensibilización.

la presencia policial en horas pico, mayor señalización tanto vertical como horizontal, brindar un continuo mantenimiento de los semáforos de la ciudad para verificar que este funcionen a la perfección. Algunos de los entrevistados opinan que los agentes de tránsito si están realizando un buen trabajo para la promoción de una cultura responsable y protección de los conductores desde los centros educativos de primaria hasta la universidad. Sin embargo, otros no están de acuerdo al respecto pues opinan que la policía no está filtrando bien a los conductores.

ya que muchas personas pagan un costo más alto por las licencias para no hacer ningún trámite. Fue importante consultarles a los grupos participantes las propuestas para la implementar acciones de prevención dirigidas a la práctica de una cultura responsable de tránsito. Los entrevistados enfatizan que la cultura responsable de manejo se vincula con los procesos de auto cuidado y de autoprotección y prevención de riesgos que los seres humanos vinculan con diferentes experiencias y vivencias de vida,

Usar medidas de seguridad es quererte, es buscar la manera de siempre estar bien, de cuidarte, mantenerse actualizado con la revisión del vehículo no es solo para el beneficio personal, sino también para el acompañante, cuando llevas a alguien no solo está en tus manos tu vida, sino el de la persona que llevas, es por eso que el deber de cada conductor mantenerse al día con la revisión.

Los jóvenes motorizados de igual manera que los policías hacen énfasis en las responsabilidades personales y ciudadanas, ya que el conducir no solamente tiene que ver con riesgos personales, si no que implica un proceso colectivo de riesgos. Siendo relevante acciones personales y dirigidas a la ciudadanía para la asunción de prácticas responsables en los conductores, autoridades reguladoras de las leyes de tránsito y los peatones.

Todos enfatizan en que la propuesta debe dirigirse al cambio de concepciones, actitudes y prácticas ya que los accidentes de tránsito son una vivencia cotidiana que involucra a diferentes sectores poblacionales, los conductores, lo peatones, las autoridades son ciudadanos de diferente orígenes y con diferentes características personales y experiencias familiares, muchos asumiendo roles diferentes desde cada experiencia como víctimas y como culpables, de manera general a todos los ciudadanos nos ubica en condiciones de riesgo y vulnerabilidad constantes, son diversas las razones de los accidentes entre ellas se pueden mencionar.

Peatones

Conductores

Incumplimiento de normas de tránsito

- 1- Desconocimiento de responsabilidades legales del manejo inadecuado. Actitud desafiante y temeraria para conducir (acción egocéntrica).
- 2- Aplicación inadecuada de las leyes.
- 3- Tráfico de influencias para realización de trámites.
- 4- Corrupción ciudadana se considera que es mejor evitar los procedimientos, por ejemplo, no hacer el examen de manejo, no usar los medios.
- 5- Negatividad para los procesos de denuncia.
- 6- Imprudencia desconocimiento de las leyes.

7- Negligencia No se visualizan riesgos - riesgo actitud.

La policía de tránsito tiene una estrategia o propuesta pero es virtual aperturar un grupo de discusión en Facebook en el que se construye y se plantea una propuesta de promoción de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito y requiere acciones de cambios de concepciones, actitudes y prácticas de orden cultural, la ciudadanía ha valido acciones que no son las adecuadas entre ellas la cultura de conducir inadecuado, incumpliendo las normativas según ley, prácticas que han sido normalizadas cotidianamente, aunque ocasionen riesgos, hasta el punto de asumirlos los riesgos generados, pero no asumir acciones para evitarlos.

la que implica a diferentes sectores poblacionales, rescatando lluvias de ideas, alternativas, sugerencias para la argumentación de la problemática de manejo inadecuado. La estrategia de la propuesta es virtual y requiere acciones de cambios de concepciones, actitudes y prácticas de orden cultural, la ciudadanía ha valido acciones que no son las adecuadas entre ellas la cultura de conducir inadecuado, incumpliendo las normativas según ley, prácticas que han sido normalizadas cotidianamente, aunque ocasionen riesgos, hasta el punto de asumirlos los riesgos generados, pero no asumir acciones para evitarlos.

la propuesta se ha estructura en los siguientes aspectos: introducción, contexto, descripción de propuesta de intervención, misión, visión, objetivos, metas, beneficiarios, énfasis, estrategias y actividades aquí es válido destacar la necesidad de brindar información pertinente sobre el tema que sensibilice y motive al desarrollo de una conciencia crítica y proactiva que disminuya los riesgos ciudadanos ante los accidentes de tránsito.

Clases de accidentes De acuerdo a Lascarro & Carrascal, (2006-2008) las clases de accidentes son las siguientes: Colisión: Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento. Atropello: Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento. Volcamiento: este accidente sucede cuando un vehículo sale de la vía sin intención del conductor.

En cadena: estos son los accidentes enlazados entre sí, considerando cada uno de ellos como consecuencia del anterior. Múltiple: en este tipo accidentes se ven involucrados dos o más vehículo. Los términos colisión y atropello, atropello y vuelco y colisión y vuelco: Se usan para definir una serie de accidentes relacionados entre sí, considerándose para la elaboración estadística, como un solo accidente, de acuerdo al orden de ocurrencia. Caída de persona o cosa del vehículo en marcha: Se refiere al caso en que una persona o cosa cae de un vehículo en marcha y esa caída ocasiona daños personales o a la propiedad. Accidentes de tránsito fatales:

Es todo aquel en el cual una o más personas resultan muertas. Vehículo: todo aparato sobre ruedas que permite transportar a personas animales, o cosas de un punto a otro por vía terrestre, pública o privada abierta al público Conductor implicado: Es toda persona que conduce un vehículo en la vía pública y que resulta involucrado en un accidente de tránsito. Vía: zona de uso público o privado es toda calle, avenida, camino o carretera destinados para el tránsito de vehículos. Incluye, además, sitios para el estacionamiento de vehículos.

Víctimas: Se refiere a las personas heridas o muertas en accidentes de tránsito. Se considera herida a la persona lesionada, grave o leve, en accidente de tránsito; y muerta a la que fallece como consecuencia del accidente. En Intersección: Es el área en donde se cruzan dos o más vías. Entre Intersección: Es el área donde no se cruzan las vías. Motocicleta, moto: Vehículo automóvil de dos ruedas y manubrio, que tiene

capacidad para una o dos personas. Motociclista: Persona que conduce una motocicleta.

Muchas de las consecuencias de estas repercusiones en el manejo inadecuado en motorizados se debe a que en Río Blanco – Matagalpa hay poca presencia de por parte de la policía de tránsito y los únicos días en que hacen presencia son los días viernes sábados y domingos por lo que los otros días de la semana los motorizados caminan sin casco y no respetan las señales de tránsito Superar el límite de velocidad: Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurren por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora en motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior.

El consumo de alcohol o drogas: Aunque muchas personas no parezcan notarlo, conducir un vehículo bajo los efectos de estas sustancias altera los sentidos, lentifica la capacidad de reacción, disminuye la coordinación, afecta la capacidad de tomar decisiones, entre otras reacciones, lo que genera accidentes muy importantes en la vía siendo estas una de las causas según las encuestas tomadas a las personas que habitan en las zonas del Barrio las lomas, parque municipal y la esquina la bendición siendo estas las calles más transitadas en Río Blanco – Matagalpa.

No portar el casco de seguridad: El casco es el complemento más importante al momento de viajar en moto. Puede considerarse un salvavidas para el conductor y su acompañante, ya que disminuye las secuelas de un accidente de tránsito. “Pieza que cubre la cabeza, especialmente para proteger contra golpes sin impedir la visión periférica, adecuada con las especificaciones y las personas encuestadas manifestaron que nunca usan cascos los motorizados de la zona.

Capitulo numero 3 Proponer mejoras a la cartilla de Educación Vial. Con los aportes de los involucrados. Intervención en la promoción de una cultura responsable. En la prevención de accidentes de tránsito en Río Blanco -Matagalpa

Al analizar a las personas entrevistadas y encuestadas llegamos a la conclusión de que en Río Blanco – Matagalpa debe de haber más participación por las autoridades competente y dar seguimiento a que las instituciones encargadas de dar capacitaciones, como seminarios, cursos etc. Se mantenga constantemente y que la población en general este en contacto con las nuevas vías en la infraestructura vial y de cómo deben comportarse en la vía y controlar los factores causales de los accidentes de tránsito como son.

Control de la velocidad: se deben de establecer y hacer respetar límites de velocidad una velocidad limite máxima de 30 kilómetros por hora en carreteras con altas concentraciones de peatones, hacer respetar el límite de velocidad mediante el uso de cámaras y construir o modificar carreteras para dotarlas de características que limiten la velocidad por ejemplo semáforos, glorietas y reductores de velocidad o topes.

Evitar la conducción bajo efectos de alcohol: para lograrlo se debe de establecer y hacer respetar los límites de concentración de alcohol en sangre de 0.05g/dl o menos para todos los conductores, y limites más bajos para los conductores jóvenes; colocar puestos de control y pruebas aleatorias de alcoholemia y prohibir la venta de alcohol a menores de edad, en los locales o establecimientos donde se vendan bebidas alcohólicas prohibir la venta a las personas que andan en moto.

Uso de casco por ciclistas y motociclistas: el uso de casco es la estrategia individual más eficaz para reducir el riesgo de traumatismo craneal cuando se conducen bicicletas o motocicletas independientemente de la edad el uso adecuado del casco reduce el

riesgo de traumatismo craneal entre los ciclistas en un 69% mientras que entre los motociclistas reduce el riesgo de defunción en un 40% y el traumatismo craneal grave en más del 70%.

Las muertes por accidentes de tránsito suman cada año alrededor de 1.24 millones. Es la octava causa de fallecimiento más común a nivel mundial y la principal causa en jóvenes de entre 15 y 29 años de edad, de acuerdo con estadísticas de la (OMS) en Río Blanco–Matagalpa el 50% del parque vehicular son moto lo cual aumente aún más el riesgo de que por cada 5 accidentes de tránsito los involucrados en 03 de ellos este un motorizado de por medio.

X. DISCUSIÓN DE RESULTADOS CUAL FUE EL RESULTADO

El trabajo de esta investigación, busca alternativas para intervenir en la problemática encontrada con la participación de las/os involucradas/os. Al actuar en una situación/problema, se inserta en ella como una variable interviniente para conocerla transformarla. La investigación opera en esa unidad intervención, en distintos niveles de profundidad, a través de los cuáles la comprobación y producción de conocimientos, se va logrando en sucesivas aproximaciones a la realidad. La cual son una secuencia imprevista.

Este proceso no obligatoriamente da perjuicios también es intratable al anunciar el momento, lugar o como se manifestará tales acciones, totalmente irremediable pronosticar una acción de alto riesgo, alguna índole insegura y acciones con hechos inesperados, una eventualidad de tránsito es el daño que puede suceder a una persona, en el movimiento de un lugar a otro, debido su actividad de nivel alto en riesgo, exceso de confianza o desinterés del chofer, a veces en bastantes situaciones los incidentes han llegado a producirse por desperfectos inesperado del automóvil, consumo de bebidas alcohólicas, equivocaciones cuando transportan cargas..

La causa humana contribuye de varias maneras en su persuasión, depende de cuál es la acción en la interpretación del tránsito: Chofer, transeúnte, etc. Choferes y transeúntes son fundamentos operantes, lo contrario sucede con pasajeros porque estos no están manejando, pero incrementan o minimizan estos efectos depende de sus conductas ante sucesos comunes y cuando existen emergencias. Es una acción, que en la mayoría de los incidentes intervienen, como factor específica o general, al

menos un divisor conexasionado a diferentes bases del individuo transporte, como en circunstancias inexcusables que formaron el incidente.

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos mediante las técnicas e instrumentos aplicados a los sujetos participantes como son: encuestas, entrevistas y bitácoras. Los resultados se han organizado en títulos, atendiendo los objetivos, las categorías y sub categorías. Los resultados de las encuestas dirigidas a jóvenes motorizados están reflejados en gráficos de pastel, contienen las frecuencias porcentuales, variables, nombres de las categorías, comparando las respuestas de los entrevistados y la presentación narrativa de los datos.

Las entrevistas a conductores motorizados y oficiales de tránsito de la Policía Nacional, están organizados por categorías en cuadros comparativos se identifican las similitudes y diferencias de los grupos entrevistados permitiendo observar las comparaciones.

Factores psicosociales de riesgo asociado al manejo inadecuado de los motorizados

Para identificar los factores de riesgo cuanto al manejo inadecuado, se trabajó con la técnica de realizar encuestas, los participantes lograron simbolizar con palabras sus percepciones las que clasificaron en tres dimensiones, según el modelo sistémico, referente teórico que permite analizar e identificar la realidad o las perspectivas desde los distintos sistemas, para este análisis se evidencian las responsabilidades personales en función de los accidentes de tránsito, destacando las implicaciones o las incidencias desde el plano personal a una problemática colectiva con implicaciones sociales y públicas como son los accidentes de tránsito.

En esta interacción, nos indica que el sistema es tan importante como el medio, ya que ambos son lo que son como producto de su interacción, de forma que cualquier Cambio en el medio afecta al sistema, y cualquier cambio en el sistema afecta al medio como

refiere, por tal razón se debe trabajar en coordinación buscando que los elementos en la vía se pongan de acuerdo de cómo deben comportarse en la misma (Álvarez Bueno, 2015).

Responsabilidad ante las señales de tránsito

Es un indicio que los conductores respetan las señales y con esto evitan los accidentes, las señales de tránsito se hicieron para respetarse y de tal modo evitar accidentes culposos por no respetar las señales establecidas, es una lástima que aun existan conductores que anden en las vías infragantemente y ocasionen algún tipo de accidentes, sabiendo que se pueden evitar manejando adecuadamente. Es importante analizar el porcentaje de motorizados que no respetan las señales de tránsito, lo que representan riesgos considerables en cuanto a la cultura del manejo de inadecuado.

Causas más frecuentes de accidentes de tránsito Los entrevistados opinaron que las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito, en primera instancia y con un porcentaje de 67%(2) es el exceso de velocidad, seguido de las prácticas irresponsables de los conductores irrespetando las señales de tránsito con un 33% (1) que conducen en estado etílico. Las prácticas irresponsables de los conductores motorizados son un factor de riesgo para la ciudadanía, porque en cualquier momento los peatones y la ciudadanía en general son sorprendidos por este tipo de conductores que no miden el riesgo social al impactar a cualquier individuo.

Las experiencias de accidentes de tránsito, podría estar relacionado a la práctica responsable de los entrevistados, sin embargo, en los accidentes de tránsito las implicaciones y responsabilidades son individuales y colectivas por lo tanto se requiere de prácticas más consecuentes. En el caso de los entrevistados estos no se han visto afectados con accidentes de tránsito, o bien no han sido sorprendidos por personas que alteran el orden público en las vías.

XI. CONCLUSIONES

Se cumplió con el objetivo general de Analizar los factores causales que inciden en los accidentes de tránsito, en la población motorizada para el fortalecimiento del plan de tránsito en Río Blanco – Matagalpa, enero a junio 2023, esto se logró mediante entrevista realizada a dos oficiales del departamento de Matagalpa y la jefa de la dirección de tránsito nacional.

Tuvimos acceso a quince expedientes policiales de accidente de tránsito con fallecidos ocurridos en Río Blanco – Matagalpa, enero a junio 2023, donde pudimos observar y detallar el contenido de los expedientes y la realización de bitácoras.

Tras la investigación llevada a cabo, se pudo determinar que los factores causales que inciden en los accidentes de tránsito, en la población motorizada para el fortalecimiento del plan de tránsito en Río Blanco – Matagalpa, enero a junio 2023, fue realizada correctamente, validando así nuestra hipótesis. Otro aspecto a considerar es la falta de medidas coercitivas para los peatones y conductores que no utilizan adecuadamente las medidas de seguridad, como puentes y pasos peatonales, semáforos peatonales, entre otros.

Los accidentes de tránsito representan la principal problemática que se vive en Río Blanco Matagalpa, como un problema emergente de salud pública que nos encamina a visualizar las posibles acciones dirigidas a reducir la accidentalidad y sus secuelas dentro de la ciudad. Los accidentes de tránsito pueden reducirse, cumpliendo con las medidas de protección, evitando conducir bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, irrespeto a las señales de tránsito, falta de educación vial e irrespeto a las leyes, normas y reglamentos de tránsito.

La Policía Nacional ha promovido varias campañas de sensibilización y protección en los conductores motorizados, con acciones que se han ejecutado para prevenir los accidentes de tránsito, con el objetivo de promover en los conductores, peatones y pasajeros una cultura de educación vial, de protección a la vida, reduciendo la peligrosidad de los accidentes que han dejado personas muertas y lesionadas

Valorar los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública en la población motorizada debido al manejo inadecuado en Río Blanco Matagalpa, los accidentes de tránsito constituyen un factor de inseguridad y riesgo a la integridad física de las personas. Las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito problemas de drogadicción, problemas de alcoholismo, desacato a las autoridades de la ley, modos de llamar la atención pública como consecuencias muertes a temprana edad, pérdidas económicas, trastornos psicológicos, inseguridad ciudadana, repercusiones en la salud pública.

Los conductores están conscientes que las medidas de protección como el casco de seguridad les pueden salvar la vida, pero que va más allá de la irresponsabilidad de cada conductor de no protegerse personalmente tampoco a sus acompañantes al momento de ir al volante, en cambio la policía nacional consideran que les corresponde a cada conductor a que use las medidas de protección, hacen mención que debe de ser de manera personal (autoprotección), y califican una mayor exigencia en cuanto a campañas de sensibilización, la presencia policial en horas pico, mayor señalización tanto vertical como horizontal.

El impacto psicosocial de la sociedad en cuanto al manejo inadecuado se muestra del proceso dinámico de la falta de cultura (estilos de vida compartidos por un grupo de personas), asumiendo que hay falta de cultura por el incremento de los accidentes de

tránsito, esto se ha convertido en una preocupación que está afectando a la sociedad en Río Blanco-Matagalpa.

La realidad es que el conductor no posee una realidad concreta de sus acciones y se puede observar a partir de cómo el individuo actúa y vive. El equilibrio de los accidentes se altera y esto hace que toda la cultura se desestabilice, también implica la transculturización de algunos conductores (moda) esto afecta a temperamentos de la sociedad, creencias y valores, competencias intelectuales, sociales e interpersonales, y afecta en el contexto de vida profesional, ansiedad familiar, roles, afrontamientos en la conducta del conductor ante la sociedad.

Imagen 1

A continuación, se gráfica esta clasificación:



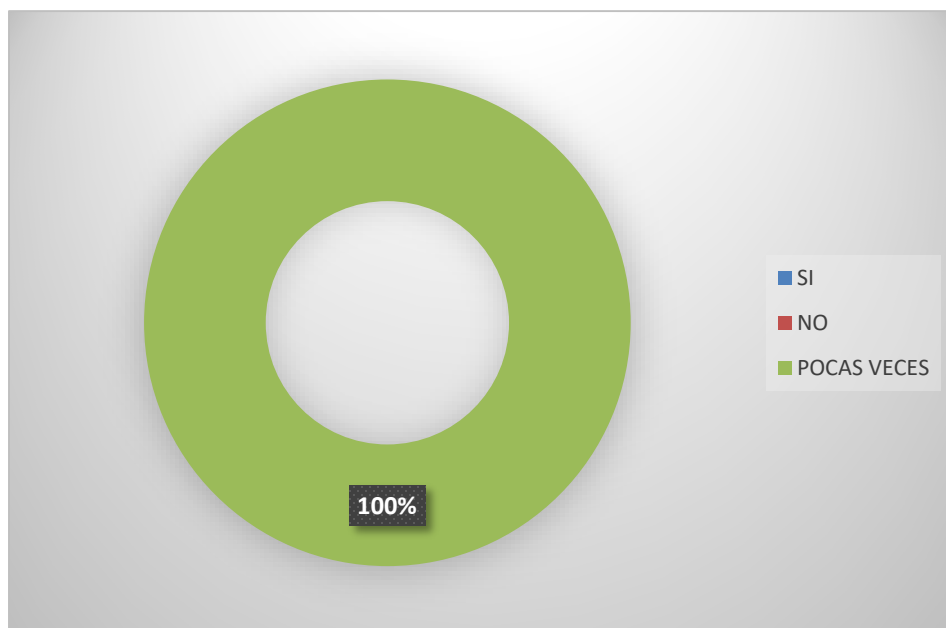
Autoprotección ciudadana ante accidentes de tránsito A. Uso del equipamiento según los encuestados el 100% (12) de los jóvenes motorizados confirmaron que usan el casco de seguridad al conducir. Aunque la policía nacional sigue enfatizando en que los conductores no portan casco de seguridad, ni les exigen a sus acompañantes hacerlo.

Las casas comerciales corroboran la información y añaden a que es una obligación del conductor tomar medidas de autoprotección, así mismo los peatones EXOSISTEMAS Inseguridad peatonal MICROSISTEMAS Desatender señales, giros indebidos, invadir carril personal No usar casco, accidente, muerte, lesiones, discapacidad, desacato a la Ley, trauma 68 opinan que se sienten inseguros al transitar las calles de la ciudad de

Río blanco- Matagalpa debido a que los conductores no están acatando lo establecido por la ley.

Imagen 2

Autoprotección (uso de casco)



Estos resultados son importantes de analizar porque la mayoría de los conductores no usan el casco de seguridad, en cambio todos los motorizados (12) entrevistados aseguraron que si usan el casco de seguridad. Es relevante destacar que en la mayoría de los accidentes es un denominador común la falta de medios de autoprotección como el casco en los conductores y en los acompañantes.

Hoy en día los motorizados no usan el casco de seguridad; no porque no lo tengan, sino porque no les gusta, también se dejan influenciar por la moda que usar el casco “es andarlo en el codo”, o “bien que se dañan el peinado”. Más no recuerdan que un

casco te puede salvar la vida. Todo esto se vincula con las prácticas irresponsables de incumplimiento de las normativas establecidas para el uso de motocicletas, a pesar que todos los motorizados para obtener su documentación según las leyes asumen la responsabilidad de cumplir con el uso del equipamiento.

Exige a su acompañante que porte su casco de seguridad En las encuestas se identifica que la mayoría de los conductores encuestados 50% (8) exigen a sus acompañantes usar casco de seguridad, pero también se identifica en un porcentaje considerable 33%(4) la irresponsabilidad de otros que los usan pocas veces, y un 17%(2) de los conductores expresaron que no exigen a sus acompañantes portar el casco de seguridad.

De tal modo que los conductores se dejan llevar por la práctica irresponsable, por no exigir a su acompañante a usar casco de seguridad, uno de los aspectos más importante por el que le debe de exigir, es para salvarle la vida en un momento de un accidente y por otro lado en la parte económica, porque en las leyes establecidas por tránsito el no andar casco de seguridad tienen una multa establecida y hasta suspensión de la licencia. Este comportamiento evidencia que los motorizados no posee una cultura de prevención y en su práctica prevalece acciones de incumplimiento de las leyes establecidas que regulan el tránsito de motocicletas.

XII. RECOMENDACIONES

A la Policía Nacional, área de tránsito

Recomendamos a la Institución Policial la necesidad de más agentes de tránsito, en Río blanco- Matagalpa, la cantidad de agentes de tránsito actualmente es la mínima, se requiere más personal.

Que las multas por infracciones de tránsito sean aplicadas con mayor severidad.

Continuar realizando el trabajo de prevención focalizando los puntos críticos.

Seguir concientizando a la población mediante charlas en los colegios sobre esta gran problemática de los accidentes de tránsito.

Aplicar un sistema de multas en las calles donde los vehículos se estacionen incorrectamente y a la tercera multa aplica suspender por un tiempo determinado la licencia de conducir. Aplicar un sistema de comunicación directa con un funcionario de la Policía Nacional para informar a los conductores que circulen y se estacionen incorrectamente y que estos sean sancionados según la gravedad del caso por la autoridad competente.

Promover la presencia de la Policía Nacional en centros de trabajo, centros escolares y vías públicas para el seguimiento al uso de medios de transporte (motocicletas) y formación social en educación vial. Establecer alianzas entre Policía Nacional, Cámara de Comercio, Sindicatos, instituciones gubernamentales y no gubernamentales, Organizaciones de jóvenes, Centros educativos (secundaria, técnica y universidad), Escuelas de Manejo, Gabinetes de la Familia, la Comunidad y la Vida para la prevención de accidentes de tránsito y la promoción de promover una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable.

A LOS CONDUCTORES:

Hacer uso del manejo defensivo, lo cual es una manera de conducir, que contribuye a reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias, consiste en estar alerta de los que sucede a su alrededor para poder actuar anticipadamente y evitar verse involucrado en accidentes de tránsito.

También tener más cortesía con los otros conductores y con los peatones.

Usar el casco de seguridad al igual que el acompañante.

No distraerse con aparatos digitales al momento de conducir.

No conducir en estado de ebriedad para resguardar su vida y la de los demás.

Usar el casco de seguridad correctamente al momento de conducir motocicletas.

No excederse en la cantidad de pasajeros al conducir una motocicleta.

A LOS PEATONES

Usar los puentes peatonales.

Tomar las medidas de seguridad al momento de cruzar las vías.

Prestar atención a los mensajes que transmite la Policía Nacional en medios televisivos, radioemisoras y pagina web sobre las recomendaciones para evitar los accidentes de tránsito.

A Ministerio de Educación (MINED)

Incorporar en los programas de estudios una asignatura sobre la educación vial desde la educación preescolar, primaria hasta el nivel universitario. Que a los jóvenes que lleguen a los centros escolares en motocicleta, se le exija presentar su documentación en regla y equipamiento adecuado con el fin de implementar una cultura responsable.

Promover la reflexión con madres, padres y/o tutores sobre los riesgos de los adolescentes y jóvenes al conducir motocicletas y valorar la exposición de riesgos. Todas estas recomendaciones ayudarán a erradicar la anarquía vial que aumenta diariamente en Río Blanco Matagalpa.

XIII. REFERENCIAS

Academia Nacional de Medicina. (2013-2014). Los accidentes de tránsito como problema de salud pública en México (Retos y oportunidades). Los accidentes de tránsito como problema de salud pública en México. México, México: Intersistemas.

ACHS. (28 de mayo de 2013). Prevención de Riesgos en la Conducción de Motocicletas. Prevención de Riesgos en la Conducción de Motocicletas. Chile, Santiago, Santiago: ACHS.

Enastas, J. (2013). Oxford Enastas. Recuperado el 7 de diciembre de 2013, de <http://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780195389678/obo-9780195389678-0124.xml>

Ander-Ogg, E. (1995). Técnicas de Investigación Social. Técnicas de Investigación Social, Capítulo 12. Argentina, Lumen.

Anónimo. (2011). Accidentes de tránsito provocados por el consumo de bebidas alcohólicas en Managua, Managua, Managua.

Betancourt Morejón, J., Zambrano Guzmán, R., Valadez, M. d., & Soltero Avelar, R. (2014). Revista Talento, Inteligencia y Creatividad (Atrincare). Recuperado el 7 de Diciembre de 2016, de [http://www.talincrea.cucs.udg.mx/sites/default/files/ARTICULO%20DOMINIOS%20CULTURALES%20DE%20EXPERTOS_27-41%20\(2\).pdf](http://www.talincrea.cucs.udg.mx/sites/default/files/ARTICULO%20DOMINIOS%20CULTURALES%20DE%20EXPERTOS_27-41%20(2).pdf)

Bricker, M. (2002). Metodología de la Investigación Cualitativa. Obtenido de

<http://www.qualitative>

forschung.de/information/publikation/modelle/bracker/metodolo.pdf

Chávez, A., & Cruz, L. (25 de noviembre de 2010). Auto cuidado: un hábito que salva vidas. Recuperado el 22 de octubre de 2016, de Auto cuidado: un hábito que salva vidas: (<http://hemco.com.ni/es/noticias/boletin/71-boletin-electronico/692-auto-cuido-un-habito-que-salva-vidas-es-es-1>, s.f.)

Consejo Nacional de Seguridad Vial. (2011). Seguridad Vial a Nivel Mundial. Perú.

Contraloría General de la República. (2012). Seguimiento a las estadísticas de muertes y lesiones por accidentes de tránsito. Colombia: Contraloría General de la República.

98De La Hoz, C. (21 de mayo de 2012). definición de percepción. Obtenido de definición

de percepción:

(11 de septiembre de 2015). Departamento de Educación vial. (M. J. González, & A.

I. Talavera, Entrevistadores)

Diario oficial La Gaceta, N.º 4144. (2014). LEY DE REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY N.º. 431. Nicaragua: La gaceta.

Dirección de Seguridad de Tránsito. (2016). Planes de Seguridad. Planes de Seguridad. Nicaragua: Policía de Tránsito Nacional de Nicaragua.

Dirección General de Protección Civil y Emergencia. (17 de Julio de 2015). Protección Civil. Recuperado el 22 de noviembre de 2016, de Protección Civil:

EL Nuevo Diario. (18 de septiembre de 2008). La Policía de Tránsito y la percepción

ciudadana. EL Nuevo Diario.

Ellis Rubio, E. d. (enero de 2013). Maestría en Criminología y Seguridad Ciudadana. Analizar los expedientes sobre accidentes de tránsito ocurrido en Tipitapa con muerto, lesionado y daños 2009-2010. León: CIDS-UNAN León.

Florián Petro, R. M., & Díaz Villamizar, Y. (2013). Teoría del autocuidado. AUTOCUIDADO-ENFERMERIA, 1.

García, L. (20 de mayo de 2015). Inseguridad Valla tercera causa de preocupación de los Nica. El Nuevo Diario.

González, M. J., Gutiérrez, A., Rugama, E., & Talavera, A. (2014). Factores psicosociales de riesgo asociados a las carreras ilegales en jóvenes motorizados de la ciudad de Estelí. Estelí, Estelí, Nicaragua: jóvenes.

Guijo, M. (21 de mayo de 2014). El Autocuidado. Obtenido de El Autocuidado: Mario-king666.blogspot.com/2014/05/el-autocuidado.html

Ibarra, c. (26 de octubre de 2011). <http://metodologadelainvestigacinsiis.blogspot.com/2011/10/tipos-de-investigacion-exploratoria.html>. Recuperado el Octubre de 2016, de <http://metodologadelainvestigacinsiis.blogspot.com/2011/10/tipos-de-investigacion-exploratoria.html>.

Keycher C. (08 de abril de 2015). Área de Educación vial. (M. J. González, A. I. Talavera, & M. J. Ruiz, Entrevistadores) Estelí.

Keycher, C. (05 de octubre de 2016). Estadísticas anuales de accidentes de tránsito. (M. J. González, A. I. Talavera, & M. J. Ruiz, Entrevistadores)

La Gaceta. (2013). Ley de régimen de circulación vehicular e infracción de tránsito. Managua: Asamblea Nacional de la República de Nicaragua.

La Gaceta No. 9. (2002). Ley N.ª 423, Ley General de Salud. Managua: La Gaceta.
López López, E. (2012). La educación vial se hace en la familia. España: Apocan.

Lo río Lira, A. (07 de junio de 2016). Asumen compromiso para prevenir accidentes en Ocotol. La Prensa.

M. Prensa., J. (2003-2004). El Sistema de Análisis Social. Canadá: Universidad de Carretón (Ottawa, Canadá).

M. Gómez, M. (2007). Introducción a la metodología de la investigación científica. Colombia: UNAD.

MASESA, PELLAS, C., CURACAO, & GALLO, G. M. (29 de octubre de 2016). Entrevista a Casas Comerciales. (M. J. González, A. I. Talavera, & M. J. Ruiz, Entrevistadores)

Morales Soto, N., Alfaro Basso, D., & Gálvez Rivero, W. (2010). SIMPOSIO: ACCIDENTES DE TRÁNSITO. Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica.

Morales, S., Alfaro, B., & Gálvez, R. (2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica.

Muñoz, E. (24 de mayo de 2013). La importancia del Autocuidado. Recuperado el 07 de noviembre de 2016, de La importancia del Autocuidado:
<http://educacionpapps.blogspot.com/2013/05/la-importancia-del-autocuidado>

tambien_24.html.

OQUIST, P. (2012). Plan Nacional de Desarrollo Humano (PNDH)/A seguir transformando Nicaragua 2012-2016. Managua: PNDH.

Pérez Porto, J., & Gardey, A. (2012). comunicólogos. Recuperado el 5 de noviembre de 2016, de comunicólogos:

prensa, L. (08 de 11 de 2013). reportajes especiales -víctimas de velocidad. Obtenido de reportajes especiales-victimas de velocidad:

<http://www.laprensa.com.ni/2013/11/08/reportajes-especiales/169153-victimas-de-la-velocidad>

Red Anidia LTDA. (2007-2016). Definición de estadísticas/definición ABC. Recuperado el 16 de octubre de 2016, de Definición de estadísticas/definición ABC: <http://www.definicionabc.com/general/estadistica.php>

salud, O. M. (2008). Prevención de lesiones causadas por el tránsito, manual de capacitación.

Sánchez, M. G. (1 de marzo de 2012). Educación Educación de tránsito. Obtenido de Educación Educación de tránsito: <http://gabrielasanchez98.blogspot.com/p/accidentes-de-tráncito.html?m=1>

Seguros de Riesgo laborales Suramericana S.A. (2016). Qué es cultura de prevención? ¿Recuperado el 27 de octubre de 2016, de Qué es cultura de prevención?: (<https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article/66-centro-de-documentacion-anterior/prevencion-de-riesgos-/1470-ique-es-cultura-de-prevencion>, s.f.)

Talledo Andrade, A. (29 de mayo de 2013). Importancia de la Educación Vial. Obtenido de Importancia de la Educación Vial.

Taller de Felicidad. (27 de abril de 2012). Cursos decrecimiento. Recuperado el 30 de Noviembre de 2016, de Cursos decrecimiento:

<http://tallerdefelicidad.blogspot.com/2012/04/siempre-les-repito-que-hay-que-Educación=1>

Taller Virtual. (30 de diciembre de 2011). La importancia del uso del casco al conducir una motocicleta. Obtenido de La importancia del uso del casco al conducir una motocicleta: <http://www.actualidadmotor.com/la-importancia-del-uso-del-casco-al-conducir-una-motocicleta/>

Valdivieso, B., Proaño, J., Gavilánez, D., Cepeda, C., Víchasela, G., & Zagal, H. (2013). Factores Causantes de los accidentes. Pichincha: Pichincha.

Van de Velde, H. (2012). Pedagogía del Ser. Nicaragua: Víchasela.

Zepeda Rivera, M. (2014). Accidentes de tránsito, una problemática de salud pública y su incidencia en la seguridad vial. Managua: Lourdes Arroliga.

ANEXOS

A: Sub Comisionado William Moncada Palacios
Jefe de tránsito Departamento de Matagalpa

Asunto: resultado de entrevista

Se le realizó entrevista al Sub Comisionado William Moncada Jefe de tránsito Departamento de Matagalpa, donde se le preguntó acerca de cuáles son los factores y causas de los accidentes de tránsito en Río Blanco- Matagalpa, manifestando el entrevistado, que en este municipio el factor dominante es el factor Humano y las causas más frecuentes, son: el abuso de bebidas alcohólicas, el irrespeto a las señales de tránsito, el manejo temerario y en algunos casos que no son tan frecuentes, se debe al factor Vehicular. Debido al mal estado técnico del auto motor. Para evitar estos accidentes se han tomado medidas, según lo orientado en el plan Nacional de Seguridad Vial. Se están ejecutando retenes en carreteras y vías de mayor accidentalidad, aplicando multas a los infractores y en algunos casos se han trasladado vehículos a personas que conducen bajo los efectos del alcohol y conductores que conducen sin licencia de conducir y conductores que conducen motocicletas sin casco.


William Moncada Palacios
Sub Comisionado
Jefe de tránsito Departamento de Matagalpa

GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A: _____

UNIVERSIDAD DE TECNOLOGÍA Y COMERCIO

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales



Proyecto monográfico para optar al título de Licenciado en Derecho:

Entrevista

Datos Generales

Nombre del entrevistado _____ Edad: _____

Sexo: _____ Fecha de la entrevista: _____ hora de Inicio y

finalización: _____ Lugar de

trabajo: _____ Cargo: _____ años

de laborar: _____

Contenido

Objetivo específico 1

Identificar los factores causales psicosociales del manejo inadecuado en motorizados en Matagalpa-Río Blanco.

- 1- ¿Qué Factores intervienen en la problemática de tránsito?
- 2- ¿Qué se debe evitar al momento de conducir?
- 3- ¿Cuál cree que son los principales factores causales de los accidentes de tránsito?
4. ¿Qué tipo de mecanismo están usando para reducir el índice de los accidentes de tránsito?

Objetivo específico 2

Explicar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la salud pública.

- 1- ¿Cuáles son las consecuencias de los accidentes?
- 2- ¿Con que frecuencia ocurren los accidentes de tránsito?

3- ¿Quiénes son las víctimas en estos accidentes de tránsito?

4. En su plan de trabajo ¿Qué actividades desarrollan para contribuir a la prevención de los accidentes de tránsito?

Objetivo específico 3

Proponer mejoras a la cartilla de Educación Vial. Con los aportes de los involucrados. Intervención en la promoción de una cultura responsable. En la prevención de accidentes de tránsito en Matagalpa Río Blanco.

1- ¿Qué iniciativas considera que se deben de tomar en cuanto a los conductores y peatones para reducir estos accidentes?

2- ¿Existe estadísticas de la percepción que tienen los ciudadanos sobre los accidentes de tránsito?

3- ¿En qué lugares imparten seminarios y capacitación?

4- ¿Cuántos seminario y capacitaciones se han impartido durante el año 2023?

5- ¿Cuál es el proceso para seleccionar a estas personas?

6- ¿Cada cuánto capacitan a los conductores y peatones?

Se agradece el tiempo brindado a los entrevistado, y se les informa sobre las generalidades de la investigación: objetivos, propósitos, instrumentos y utilidad de la información recolectada. Se les comunicó que la información proporcionada sería utilizada únicamente con fines académicos para una investigación para optar al título de Licenciado en Derecho y se resguardaría la información de nombres y cargos, utilizando cautela y ética en el manejo de la información brindada.

A: Sub Comisionado William Moncada Palacios

Jefe de tránsito Departamento de Matagalpa

Asunto: resultado de entrevista

Se le realizó entrevista al Sub Comisionado William Moncada Jefe de tránsito Departamento de Matagalpa, donde se le preguntó acerca de cuáles son los factores y causas de los accidentes de tránsito en Río Blanco- Matagalpa, manifestando el entrevistado, que en este municipio el factor dominante es el factor Humano y las causas más frecuentes, son: el abuso de bebidas alcohólicas, el irrespeto a las señales de tránsito, el manejo temerario y en algunos casos que no son tan frecuentes, se debe al factor Vehicular. Debido al mal estado técnico del auto motor. Para evitar estos accidentes se han tomado medidas, según lo orientado en el plan Nacional de Seguridad Vial. Se están ejecutando retenes en carreteras y vías de mayor accidentalidad, aplicando multas a los infractores y en algunos casos se han trasladado vehículos a personas que conducen bajo los efectos del alcohol y conductores que conducen sin licencia de conducir y conductores que conducen motocicletas sin casco.

William Moncada Palacios
Sub Comisionado
Jefe de tránsito Departamento de Matagalpa

ENCUESTA DIRIGIDA A: _____

UNIVERSIDAD DE TECNOLOGÍA Y COMERCIO

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales



Proyecto monográfico para optar al título de Licenciado en Derecho:

Encuesta

Objetivo de la encuesta cerrada:

Datos Generales

Nombre del entrevistado _____ Edad: _____ Sexo:

Fecha de la entrevista: _____ hora de Inicio y finalización:

Lugar de trabajo: _____ Cargo: _____ años de
laborar: _____

Objetivo específico 1

Identificar los factores causales psicosociales del manejo inadecuado en motorizados en Matagalpa-Río Blanco.

1. ¿Cómo conductor(a) responsable respeta las señales de tránsito? (A) SI (B) No (C) Pocas veces
2. ¿Usa el casco de seguridad cuando conduce? (A) Si (B) No (C) Pocas veces
3. ¿Ud. como conductor(a) exige a su acompañante que porte su casco de seguridad? (A) Si (B) No (C) Pocas veces
4. ¿Cuándo conduce, toma las medidas de protección adecuadas? Mencione algunas de ellas (A)Si (B)No
5. ¿Con qué frecuencia consume alcohol u otras sustancias al momento de conducir? (A) Siempre (B) Casi siempre (C) Nunca (D) Tomo, pero no conduzco.

6. ¿Sabes cuál es la velocidad máxima permitida en las calles? (A) 25km (B) 40km (C) 60km (D) No se

Objetivo específico 2

Explicar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la salud pública.

1-. ¿En qué vías considera que se dan con frecuencia los accidentes de tránsito?

(A) Panamericana

(B) Semáforos

(C) Altos

2-. ¿Cuáles son las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito en nuestra ciudad?

(A) Exceso de velocidad

(B) Mala señalización de vías

(C) Conductores en estado etílico

(D) Otros

3-. ¿Qué opina del impacto de la frecuencia de los accidentes de tránsito?

A) Problema de irrespeto a las señales de tránsito

B) Mala comunicación entre conductor y peatón

C) Problemas de educación vial

4- ¿Cuál es su percepción de los accidentes de tránsito?

- A) Exceso de velocidad (B)
- B) Mala señalización de vías
- C) (C) Conductores en estado etílico (D) Otros

5- ¿Cuál es la frecuencia en que los motorizados se ven involucrados en los accidentes de tránsito?

- (A) todos los días
- B) Pocas veces
- (C) No Nunca

Objetivo específico 3

Proponer mejoras a la cartilla de Educación Vial. Con los aportes de los involucrados. Intervención en la promoción de una cultura responsable. En la prevención de accidentes de tránsito en Matagalpa Río Blanco.

1- ¿Usted al cruzar la calle utiliza el paso peatonal? (A) Si (B) No (C) Pocas veces

2- ¿Respetas los semáforos? (A) Si (B) No (C) Pocas veces

3- ¿Respetas las señales básicas, como stop, o ceda el paso? (A) Si (B) No (C) Pocas veces

4- ¿Cuándo camina por la acera presta atención a posibles salidas de vehículos para transitar de forma segura? (A) Si (B) No (C) Pocas veces

5- ¿Al transitar por las calles utiliza ropa adecuada para que los vehículos lo puedan visualizar? (A) Si (B) No (C) Pocas veces

Se agradece el tiempo brindado a los entrevistado, y se les informa sobre las generalidades de la investigación: objetivos, propósitos, instrumentos y utilidad de la información recolectada. Se les comunicó que la información proporcionada sería utilizada únicamente con fines académicos para una investigación para optar al título de Licenciado en Derecho y se resguardaría la información de nombres y cargos, utilizando cautela y ética en el manejo de la información brindada.

BITACORA O LISTA DE

COTEJO



Datos Generales:

Nombre del demandado:

Nombre abogado del demandado:

Nombre del actor:

Nombre abogado del actor:

Fecha de ingreso al despacho:

Juzgado competente:

Número de expediente judicial:

Aplicación de instrumento:

Objetivo:

XXXX

Pretensión que intenta el actor/acusador:

Forma de contestación de la demanda/ estrategia de defensa:

Medios de prueba:

Medidas cautelares:

Finalidad de la audiencia: cumplida_____ No

cumplida_____

Consideraciones de la audiencia:

Sentencia: ha lugar_____ No ha lugar _____

Consideraciones de la Sentencia:

Dictamen Final:

Con los expedientes que fueron revisados en el departamento de tránsito de Matagalpa donde los accidente en cada uno estuvo involucrado una motocicleta, se logra observar que los fautores causales, fueron el conductor, y las causa son conducir en estado de tránsito de velocidad y el irrespeto a las señales de tránsito.

VALIDACION DE INSTRUMENTOS

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Por este medio, las suscritas docentes **MSC. Perla Marina Tablada Peralta y DRA. Jossarys Gazo Robles** validan los instrumentos de investigación científica utilizados para la recopilación de datos en el proyecto monográfico con el tema: Factores causales que inciden en los accidentes de tránsito, en la población motorizada en Río Blanco - Matagalpa enero a junio 2023. Instrumentos que consisten en la aplicación de entrevistas y encuestas realizadas la ciudadanía. jefe e investigadores de tránsito del Departamento de Matagalpa de la Policía nacional y la elaboración de bitácoras de observación de quince expedientes de accidentes de tránsito, los que fueron realizados por los postulantes Abser Antonio Quintana Salgado y Alvaro Vicente Membreño López.

Msc. Perla Marina Tablada Peralta

DRA. Jossarys Gazo Robles

“Gracias”