

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE NICARAGUA, MANAGUA
UNAN-MANAGUA
FACULTAD REGIONAL MULTIDISCIPLINARIA
FAREM- ESTELÍ
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y HUMANIDADES
CARRERA: TRABAJO SOCIAL



TEMA:

Accidentes de tránsito asociados al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí.

AUTORES:

MARÍA JOSÉ GONZÁLEZ GONZÁLEZ

ANA IRELA TALAVERA PRAVIA

MARÍA JOSÉ RUÍZ PINEDA

TUTORA: M.SC. MIUREL SUÁREZ SOZA

Estelí, Nicaragua, enero 2017



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE NICARAGUA

Facultad Regional Multidisciplinaria Estelí
Recinto Universitario "Leonel Rugama"
Estelí, Nicaragua

"2017: Año de la Universidad Emprendedora"

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS EDUCACION Y
HUMANIDADES

AVAL DEL DOCENTE

En mi carácter de tutora, ratifico que el trabajo de Investigación titulado: **Accidentes de tránsito asociados al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí**; realizada por las estudiantes María José González González, Ana Irela Talavera Pravia y María José Ruíz Pineda ha sido concluido satisfactoriamente.

Dicho trabajo cumple con los requisitos y méritos académico-científicos establecidos en la normativa para las modalidades de graduación como formas de culminación de estudios, a través de la asignatura de Seminario de Graduación, han incorporado los aportes y sugerencias del Jurado examinador y cumple con los requisitos académicos, para optar al título de Licenciatura en Trabajo Social.

Asimismo, considero que este estudio constituye un aporte importante para la formación en investigación científica de los estudiantes de Trabajo Social.

Para que conste a los efectos oportunos, extendo la presente en la ciudad de Estelí, a los veinte y tres días del mes de enero del año dos mil diecisiete.

MSc. Miurell Suárez Soza
Docente Seminario de Graduación
FAREM Estelí

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 nuestros padres y madres, porque siempre creyeron en nosotras, dándonos ejemplos dignos de superación y entrega, siempre estuvieron apoyándonos en los momentos más difíciles de la carrera, gracias a ellos 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 nuestros padres y madres, gracias a ellos fue posible la realización de este trabajo, porque siempre estuvieron presentes apoyándonos para triunfar y salir adelante.

A nuestra tutora de seminario de graduación MSc. Miurell Suárez Soza quien nos guío con mucho esmero y dedicación en la realización de este trabajo.

RESUMEN

Los accidentes de tránsito asociados al manejo inadecuado de motorizados y su incidencia como problemática de salud pública de la ciudad de Estelí. Su alcance es cualitativo y explicativo; es decir busca conocer las causas y consecuencias de este problema y también la reducción de los accidentes de tránsito y la concienciación a la ciudadanía Esteliana.

En la ciudad de Estelí se cataloga los accidentes de tránsito como una problemática de salud pública ya que esta no solo afecta al que va al volante sino también, a las personas que transitan en la vía. El Ministerio de Salud (MINSA) debería mantenerse al tanto del mayor índice de accidentalidad y hacer campañas sobre la promoción de reducción de accidentes de tránsito, en conjunto con la policía nacional de tránsito y la población en general, para el incremento de información a toda la población.

Desde el punto de vista social los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar de mortalidad a nivel nacional, se considera una epidemia en la ciudad que limita el confort y desarrollo de las personas, el desarrollo económico y no permite la participación activa en el entorno social.

El lema gubernamental 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 la ciudad, estos son derechos de todos los ciudadanos, siempre y cuando no haya alteración pública.

El estudio se realizó con una muestra de 12 Jóvenes motorizados de la ciudad de Estelí, 5 policías de tránsitos que son los que con mayor frecuencia atienden estos casos de infracciones de tránsito. Y el jefe de educación vial que nos facilitó apoyo, estadísticas e información oral. Las técnicas aplicadas durante la etapa de la investigación fueron la entrevista, el análisis documental y la observación. La información obtenida con dichas técnicas se procesó y se analizó en función de los objetivos formulados.

Los resultados de la investigación indican que la población al volante está afectada por factores psicosociales como: el consumo de alcohol, la drogadicción, desacato de las

autoridades de tránsito. Por otro lado, la percepción ciudadana se siente atemorizada por la accidentalidad que provoca el manejo inadecuado el peligro que se vive en las calles de la ciudad.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	10
1.1. Antecedentes del problema de investigación.....	12
1.2.1. Descripción de la realidad problemática	18
1.2.2. Formulación del problema.....	19
1.2.3. Sistematización del problema.....	19
1.3. Justificación	20
II. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN.....	22
2.1. Objetivo General	22
2.2. Objetivos específicos	22
III. SUSTENTACIÓN TEÓRICA	23
Capítulo I. Aspectos básicos de los accidentes de tránsito.....	24
1.1. Accidente de Tránsito	24
1.2. Manejo Inadecuado de accidentes de tránsito.....	25
1.3. Estadísticas de Accidentes de Tránsito	25
1.3.2 Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito	29
1.3.3 Factores psicosociales de riesgo asociados al manejo inadecuado de los motorizados	30
Capítulo II. Accidente de tránsito asociado al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública.....	31
2.1. Salud Pública.....	31
2.2. Promoción de la Salud Pública.....	31
2.3. Elementos que determinan el problema de salud pública.....	32
2.4. Intervenciones de atención a la problemática de accidentalidad.....	32
Capítulo III: Percepción ciudadana, importancia de las medidas de protección y Ley 431:.....	33
3.1. Percepción Ciudadana.....	33
3.1.1. Importancia de las medidas de protección.....	34
3.1.2. Auto cuidado para la preservación de la vida	37

3.1.3. Autoprotección Corporativa	39
3.1.4. Compromiso de las casas comerciales con los clientes corporativos	40
3.1.5 Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito.....	40
Capítulo IV. Promoción de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito.....	41
4.1 Educación en las familias	43
4.2 Objetivos y capacidades que se deben de trabajar en la educación vial en familias desde la etapa infante	44
IV. DISEÑO METODOLÓGICO	46
4.1. Enfoque filosófico de la investigación.....	46
4.2. Tipo de investigación	47
4.3. Población y Muestra:.....	48
4.3.2 Selección de la muestra	48
4.3.2.1 Criterios de Selección de la muestra	48
4.3.2.2 Fuentes de información utilizadas	49
4.4. Métodos y técnicas para la recolección y análisis de datos	49
4.4.1. Métodos Empírico.....	49
4.4.2 Métodos teóricos	52
4.5. Procesamiento y análisis de los datos	53
4.6. Procedimiento metodológico del estudio	60
4.6.1. Fase de planificación o preparatoria	60
4.6.2. Fase de ejecución o trabajo de campo	60
4.6.3. Fase analítica.....	61
4.6.4. Informe final o fase informativa	62
4.7. Consideraciones éticas.....	62
4.7.1. Consideraciones de los instrumentos utilizados.....	62
4.7.2 Contrato de Investigación:	63
4.7.2. Consideraciones éticas.....	64
V. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	66

i.	Contexto.....	85
ii.	Descripción de propuesta de intervención:	86
iii.	Misión	87
iv.	Visión.....	87
v.	Objetivo	88
vi.	Metas.....	88
vii.	Beneficiarios.....	88
viii.	Énfasis.....	89
ix.	Estrategias.....	89
x.	Medios.....	90
	VI. CONCLUSIONES.....	93
	VII. RECOMENDACIONES	95
	VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	98
	IX. ANEXOS	102

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo forma parte de la culminación de estudios de la licenciatura en trabajo social a través de la modalidad de seminario de graduación, perteneciendo a la línea 7 de investigación de *seguridad* y participación ciudadana (seguridad vial) abordando los accidentes de tránsito asociado al manejo inadecuado de motorizados y su incidencia como problemática de salud pública en la ciudad de Estelí.

Dicha investigación pretende contribuir al mejoramiento de la seguridad ciudadana, es por ello que se enfoca en la seguridad vial; la importancia del uso de los equipos de protección adecuados para los motorizados, permitiendo comprobar que los accidentes de tránsito son un problema de salud pública. Así como también, valorar la percepción y repercusión ciudadana, reconociendo la connotación social del problema y su impacto en la situación social de la ciudad, para finalmente realizar una propuesta para la promoción de una cultura responsable en prevención de accidentes de tránsito por manejo inadecuado en la población Esteliana

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, incluyendo los costos de atención médica, subsidios laborales, rehabilitación, honras fúnebres, entre otros gastos, pueden implicar la pérdida del principal pilar económico de una familia.

Muchas de las medidas establecidas para reducir los accidentes de tránsito están dirigidas a la protección de quienes ocupan los vehículos. Sin embargo, la policía nacional de tránsito de la ciudad de Estelí reporta que más de la mitad de los fallecidos por accidentes de tránsito en la ciudad durante el periodo 2014-2016 son peatones, jóvenes motorizados, ciclistas y en menor medida los usuarios de transportes públicos; por lo que debe de ser una prioridad para las autoridades, planificar estrategias de seguridad vial, conforme a las obligaciones establecidas por la ley, incluyendo la participación de la población.

La Alcaldía Municipal de Estelí (AME) ha estado trabajando para mejorar las señalizaciones en la ciudad de Estelí, 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.

El estudio se realizó con un enfoque mixto, con la participación de 12 jóvenes motorizados, 5 oficiales de tránsito, 4 funcionarios de casas comerciales y 12 pobladores peatones. Las técnicas aplicadas durante la etapa fueron la entrevista, encuesta, listado libre y monitoreo de medios.

El trabajo está estructurado en cuatro capítulos como componentes principales: I capitulo la parte introductoria que se deriva de tres apartados; primero antecedentes (que parte de estudios anteriores con relación a la investigación actual), segundo: planteamiento de problema que lleva tres apartados, descripción de realidad problemática, formulación del problema y sistematización del problema. Tercero: justificación (descripción del estudio y aporte práctico).

II capítulo: objetivos (objetivos generales y específicos) estos están orientados a la acción en busca de resultados. III capitulo: sustentación teórica estructurada en IV capítulos Capítulo I. Aspectos básicos de los accidentes de tránsito Capítulo II accidentes de tránsito asociados al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública, Capítulo III: Percepción ciudadana, importancia de las medidas de protección y Ley 431, Capítulo IV: Promoción de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito estructurado en dos apartados educación en las familias, objetivos y capacidades que se deben de trabajar en la educación vial en familias desde la etapa infante.

IV capítulo diseño metodológico consta de cuatro apartados, hace referencia a la planificación del proceso de investigación. Primer apartado: enfoque filosófico de la

investigación, segundo: tipo de investigación, tercero: población y muestra, Cuarto: métodos y técnicas para la recolección y análisis de datos, cinco: procesamiento y análisis de datos, seis: procedimiento metodológico del estudio, seis: procedimiento metodológico del estudio, siete: consideraciones éticas.

V capítulo: análisis y discusión de resultados VI capítulo: conclusiones VII capítulo: recomendaciones, VIII capítulo: referencias bibliográficas IX capítulo: anexos.

A continuación, se incluye los antecedentes de la investigación, siendo todos aquellos trabajos de investigación que precede a esta temática.

1.1. Antecedentes del problema de investigación

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, pág. 18).

En Perú el Consejo de Seguridad Vial a nivel mundial, realizó una ponencia de seguridad vial, enfatizando que los accidentes de tránsito son la segunda de las

principales causas de muertes a nivel mundial, entre los jóvenes de 05 a 29 años de edad ya sean el conductor o pasajeros, y la tercera entre la población de 30 a 44 años.

Las lesiones causadas por los accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública y de desarrollo cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados. La seguridad vial como problema de equidad social: estudios demuestran que los accidentes impactan desproporcionadamente en los sectores pobres y vulnerables.

La mayoría de las causas por los accidentes de tránsito carecen de apoyo permanente en caso de lesiones de larga duración, su acceso es limitado a la atención de urgencias después de un accidente, en cuanto a personas con poder adquisitivo también afecta los costos de la atención médica prolongada. En países en vías de desarrollo los usuarios vulnerables de la vía son peatones y ciclistas (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2011, págs. 2-9).

En el año 2012, en Colombia se realizó un informe de seguridad destacando las estadísticas de muertos y lesionados de accidentes de tránsito para el año 2011 muestran un aumento del 3.38% frente al año 2010, vale la pena destacar el incremento de víctimas con condición de pasajeros (42.90%) y conductores (10.8%).

El choque con otro vehículo, sigue siendo la principal causa de la ocurrencia de la accidentalidad vial del país seguido del atropello con un (23%), el choque con objetos fijo o en movimiento y la caída de un pasajero ocupa cada uno el 5%, los motociclistas fueron la condición de víctimas más afectada, en casos de muerte con 1.977 víctimas como en el de lesionados no fatales con 13.682 víctimas.

La condición de víctimas por la muerte de tránsito estuvo distribuida por el 34.4% motociclistas, 29.13% peatones, 20.51% pasajeros, 7.44% conductores, y 5.97% ciclistas (Contraloría General de la República, 2012, págs. 5-8).

En el año 2011 en Nicaragua el Instituto de Estrategias y Políticas Públicas (iepp) 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 Rivera, 2014, pág. 18).

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.

En Nicaragua, según cifras facilitadas por la Policía Nacional a los medios de comunicación, en el año 2010 se dieron diecinueve mil setecientos noventa y tres accidentes de tránsito en las vías nicaragüenses dejando un saldo de quinientas sesenta y dos personas fallecidas y cinco mil setenta y cuatro lesionados.

Según el segundo jefe de la Dirección de Tránsito Nacional, el comisionado mayor Guillermo Delgado, las principales causas de estos accidentes son la ingesta de bebidas alcohólicas, la imprudencia de los conductores y el exceso de velocidad; siendo la principal causa de estas tres la ingesta de bebidas alcohólicas o alcoholismo (Anónimo, 2011, págs. 2-7).

En el 2012 la policía de tránsito de la ciudad de Estelí, empezó a gestionar por parte de la Policía Nacional, división o área de tránsito la problemática que se está viviendo actualmente sobre las carreras ilegales, sin embargo, no se logró en ese entonces realizar un estudio a profundidad acerca de la situación (keycher, 2015).

En el año 2013 en Nicaragua la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua (UNAN-León) realizó una investigación para optar al título en criminología y seguridad ciudadana. Los fallecidos son el 10,1% por cada 100.00 habitantes y el jefe de la Policía de Tránsito, Roberto González, informo que en el 2010 los accidentes de tránsito se redijeron en comparación con el 2009, con 39 fallecimiento menos, la cifra paso de 601 muertos en 2009, a 562 en el 2010 se contempla incluso la inspección mecánica de transporte urbano colectivo y escolar, a fin de bajar aún más la cifra de accidentes. Jefe de Tránsito Nacional de la Policía, indicó que en año 2010 se registraron veinte y tres mil setecientos noventa y siete 23,797 accidentes de tránsito en Nicaragua de estos diecinueve mil, ochocientos setenta y tres 19,873 son con daños materiales y tres mil novecientos y tres mil novecientos veinte y cuatro con víctimas 3,924 (207%) (Ellis Rubio, 2013, pág. 9).

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, modos de llamar la atención pública, encanto al deporte, 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).

1.2. Planteamiento del problema

Argumentación del problema.

El incremento de los accidentes de tránsito en la población nicaragüense cada vez es más frecuente, (Ellis Rubio, 2013). Actualmente en la ciudad de Estelí se está incrementando la problemática del manejo inadecuado de los motorizados y es una situación que pone en alerta a la ciudadanía por el índice de accidentalidad y la muerte de jóvenes, lo que nos da la iniciativa de investigar las acciones que ocasionan los accidentes dado que es un problema de salud pública.

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, y desatender las señales de tránsito, el estrés, distracciones, problemas personales, cansancio, desperfectos de las motos, la falta de sensibilización, la cultura, el irrespeto a las autoridades y el desacato a la ley, sobresaliendo como víctimas más frecuentes, los conductores, pasajeros de motos y peatones (Valdivieso, Proaño, Gavilanez, Cepeda, Vichisela, & Zagal, 2013).

Es importante destacar que en la ciudad de Estelí el mercado de las motos en las casas comerciales es cada vez más grande, hoy en día se han convertido en un medio de transporte al alcance de todos los sectores sociales, por la facilidad de pago para su adquisición, resulta casi igual que comprar un teléfono.

Las motocicletas son uno de los medios de transporte más económicos, en cuanto a combustible y mantenimiento, su estructura demanda poco espacio para estacionarse y facilita la movilidad para poder esquivar el tránsito. La mayoría de las personas, sobre todo los jóvenes prefieren las motocicletas, una de las ventajas que tiene sobre el auto es su versatilidad, rapidez y practicidad para poder desplazarse en espacios más pequeños y estrechos.

La venta y el uso de motocicletas resulta un excelente medio de transporte no solo de personas, sino que también los restaurantes, los grandes y pequeños negocios la han incorporado para transportar y distribuir sus productos a sus clientes. Algunos compradores la usan para el trabajo diario, pues señalan que algunas empresas establecen como requisito tener vehículo propio y de preferencia motocicleta.

En el código de la familia 870, el artículo 48 derechos y deberes de solidaridad, respeto, tolerancia y buen trato en la familia.

La vida en familia obliga a todos y todas sus integrantes a tratarse con tolerancia, respeto y humanismo, brindándose un trato digno, a fin de que todos contribuyan al desarrollo de una familia unida, sana, fuerte y solidaria, promoviendo la erradicación de todo tiempo de violencia.

Hoy en día las motocicletas se han puesto de moda, tanto que algunos madres y padres regalan una moto a sus hijos e hijas como premio por tener buenas calificaciones en la escuela, por su cumpleaños o cualquier otro evento que crean que merece ser recompensado, sin tomar en cuenta el riesgo que esto implica.

Es importante promover en los conductores, peatones, pasajeros y población en general una cultura de seguridad vial, de protección a la vida, para reducir accidentes de tránsito, con el cambio de actitud y conducta responsable de cada conductor.

Evitar los accidentes de tránsito es una tarea de todas las personas que hacen uso de las vías de nuestro país, ser conscientes de que el ejemplo y el compromiso de cada uno puede hacer la diferencia para evitar estos hechos lamentables.

La policía de tránsito aumenta las sanciones y multas como una manera de obligar a los motorizados, a que respeten las señales, hagan uso del casco, que porten sus papeles en regla y practiquen un manejo defensivo, esto con el objetivo de disminuir los accidentes y que los conductores acaten lo establecido por la ley.

1.2.1. Descripción de la realidad problemática

Planteamiento del problema

La frecuencia de los accidentes de tránsito por manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública.

Los accidentes de tránsito son uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo en el mundo, y afectan de forma desproporcionada a determinados grupos vulnerables de usuarios de la vía pública. Se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en carretera. Se puede decir que gran parte de los accidentes de tránsito son predecibles y evitables, por eso es importante incidir en las campañas de prevención contra estos eventos

Debido a la magnitud, la trascendencia, la vulnerabilidad de las víctimas y los costos que representan tanto para el Estado como a nivel personal; los accidentes de tránsito son atendidos como un problema de salud pública, según el Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas “Accidentes de tránsito, una problemática de salud pública y su incidencia en la seguridad vial”.

Un problema de Salud pública en el país, demuestra un Estudio de lepp (Instituto de Estudios Estratégico y Políticas Públicas) los accidentes de tránsito la principal causa de muerte en Nicaragua, los accidentes de tránsito representan un impedimento para el desarrollo económico del país, puesto que un considerable número de fallecidos y de lesionados, según registros, son personas que sustentan los hogares nicaragüenses.

Estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), señalan que los accidentes de tránsito ocuparían en el 2020 el tercer lugar entre las 10 principales causas de muerte en todo el mundo, sin embargo, en Nicaragua, desde 2007, según el Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas (lepp), la accidentalidad ya ocupa el primer lugar de mortalidad, por encima del homicidio, del asesinato y de las

enfermedades crónicas, y el segundo lugar como causante de discapacidad (Zepeda Rivera, 2014, pág. 5).

1.2.2. Formulación del problema

¿Cuáles los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública en la población motorizada debido al manejo inadecuado en la ciudad de Estelí, en el periodo 2016?

1.2.3. Sistematización del problema

¿Cuáles son los factores psicosociales de riesgo asociados al manejo inadecuado de los motorizados?

¿De qué manera los accidentes de tránsito repercuten en la salud pública debido al manejo inadecuado de motorizados?

¿Cuál es la percepción ciudadana sobre la atención y prevención ante la problemática del manejo inadecuado de los motorizados?

¿Qué propuestas se pueden implementar para promover una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito?

1.3. Justificación

Con esta investigación se pretende valorar factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública en la población motorizada debido al manejo inadecuado en la ciudad de Estelí. Transmitiéndoles 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, así como el control y la erradicación de las enfermedades.

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, trascendencia, magnitud y costos.

El propósito de la investigación se enfoca en conocer el impacto psicosocial de la ciudadanía 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, niños/niñas, ancianos y discapacitados que caminan 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 en jóvenes motorizados es la violencia, ya que muchas veces, estos jóvenes tienen problemas en su hogar, ingieren sustancias estupefacientes y psicotrópicas donde se refleja la ira, y conducen sin control causándose daño a las personas a su alrededor.

La investigación se profundiza como un tema pertinente 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 jóvenes 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, dado que esto afecta globalmente a la sociedad por el incremento de accidentalidad debido a la falta de educación vial e irresponsabilidad de la persona que va al volante.

II. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

2.1. Objetivo General

- Valorar los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública en la población motorizada debido al manejo inadecuado en la ciudad de Estelí, en el periodo 2016.

2.2. Objetivos específicos

- Identificar los factores psicosociales de riesgo asociados al manejo inadecuado de motorizados.
- Categorizar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la Salud Pública.
- Analizar la percepción ciudadana sobre la atención y prevención que se realiza ante la problemática del manejo inadecuado de los motorizados.
- Construir a partir de los aportes de los involucrados una propuesta de intervención para la promoción de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito.

III. SUSTENTACIÓN TEÓRICA

Es este capítulo es donde se referencia la teoría que sustenta el tema de estudio. Se organiza en cuatro capítulos:

En cuanto al capítulo I: se destaca los aspectos básicos de los accidentes de tránsito con sub temas como: manejo inadecuado de accidentes de tránsito, estadísticas de accidentes de tránsito brindadas por la Policía Nacional de Estelí, causas más frecuentes de los accidentes de tránsito y factores psicosociales de riesgo asociados al manejo inadecuado de los motorizado.

En el capítulo II: encontramos los aspectos de los accidentes de tránsito asociado al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública. Donde define según la organización panamericana de la salud (OPS) la salud pública, la promoción de la salud pública como un impacto y los elementos que determinan el problema de salud pública provocando un costo social causado por las conductas del ser humano con los siguientes criterios vulnerabilidad, trascendencias, magnitud costos, tres intervenciones de atención a la problemática de accidentalidad; protección de la promoción de la salud, diagnóstico, tratamiento temprano y rehabilitación.

Así mismo en el capítulo III: hacer referencia la percepción ciudadana, la importancia de las medidas de protección que debe tomar los conductores en sub temas de auto cuidado para la preservación de la vida, autoprotección corporativa, los compromisos que deberían de tomar las casas comerciales con los clientes, posteriormente ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito.

Por otra parte, cabe destacar como último capítulo IV: La promoción de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito, estructurado en dos apartados educación en las familias, objetivos y capacidades que se deben de trabajar en la educación vial en familias desde la etapa infante.

Se trata de adoptar nuevas conductas, una actitud responsable y de respeto por la protección de las vidas, según el PNDH crear un sistema nacional de bienestar social y la construcción colectiva en búsqueda del perfeccionamiento del “**buenSER**”

Capítulo I. Aspectos básicos de los accidentes de tránsito

1.1. Accidente de Tránsito

Es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico. (Sánchez, 2012)

Acción u omisión culposa cometida por cualquier conductor, pasajero o peatón en la vía pública o privada causando daños materiales, lesiones o muerte de personas, donde interviene por los menos un vehículo en movimiento. (Diario oficial La Gaceta, Nº 4144, 2014, pág. Arto.3 numeral 1)

Antes de 1966 la muerte ocasionada por accidente de tránsito no era considerado delito punible, ya que se determinaba que no había dolo o intención premeditada de cometerlo, pero fue en esa fecha que el Dr. William Haddon, médico estadounidense, quien determinó que los accidentes de tránsito podían ser evitados con la toma de precauciones como la utilización del casco protector para los motorizados y la penalización para los conductores que conduzcan en estado de ebriedad, ya que es una actitud negligente e irresponsable que se puede prevenir y evitar. (Anónimo, 2011, pág. 7)

También un accidente de tránsito puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan, pero si reducen su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta, etc.

1.2. Manejo Inadecuado de accidentes de tránsito

Es la conducta que tiene una persona para comportarse en diversos ámbitos de su vida. Esto quiere decir que el término puede emplearse como sinónimo de comportamiento, ya que se refiere a las acciones no aptas que causan alteración en la sociedad y en la vida.

Se ha definido como conducción agresiva, el manejo de un vehículo motorizado poniendo en peligro o con probabilidad de poner en peligro a las personas y las propiedades; caracterizan esta conducta, entre otros: el exceso de velocidad, el zigzaguear, adelantamiento inseguro, no mantener la distancia de seguridad, obstruir el paso de otro vehículo, palabras o gestos obscenos y detención inesperada por pasajeros. (Morales, Alfaro, & Galvez, 2010, pág. 3)

1.3. Estadísticas de Accidentes de Tránsito

Se designa con el nombre de estadística a aquella ciencia que ostenta en sus bases una fuerte presencia y acción de las matemáticas y que principalmente se ocupa de la recolección, análisis e interpretación de datos que buscan explicar las condiciones en aquellos fenómenos de tipo aleatorio. (Red Onmidia LTDA, 2007-2016)

Según estadísticas de la Policía Nacional de Tránsito de la ciudad de Estelí en el año 2016 en los meses de agosto, septiembre y octubre la causa inmediata de accidentes de tránsito es el estado de ebriedad. (keycher, 2015)

Se destacan cuatro tipos de accidentes en primer lugar colisión entre vehículos, segundo lugar accidente con semovientes, tercer lugar atropello de peatones y cuarto con objeto fijo.

Esto indica que los tipos de vehículos con responsabilidad de accidentes de tránsito, están establecidos en el siguiente orden: primer lugar motocicletas, segundo lugar camionetas o autos, tercer lugar cabezales y cuarto lugar buses. Los tipos de vehículos accidentados (vulnerables) son bicicletas, motocicletas, camionetas.

En el mes de octubre en comparación a los meses anteriores se destacan los mismos tipos de accidentes, con la diferencia que el tipo de vehículo con responsabilidad de accidentes: en primer lugar, son las camionetas, segundo lugar autor y tercer lugar las motocicletas, así mismo los tipos de vehículos de la víctima: autos, camionetas, motocicletas, bicicletas, tractor, jeeps, furgonetas.

Entre las causas inmediatas correspondientes de agosto, septiembre y octubre están invadir carril, semoviente en la vía, giros indebidos, no hacer altos, no guardar distancias, conducir contra la vía, desatender señales, falta de precaución al retroceder, falta de pericia, salir de la vía.

En cuanto el rango de las edades de las víctimas, en el mes de agosto de 21 a 45 años, mes de septiembre de 16 a 35 años, mes de octubre de 6 a mayor de 61 años.

1.3.1 Cuadros estadísticos

Correspondientes al tercer trimestre del año corriente

Micro localización del departamento de Estelí de los meses septiembre y octubre

PERÍODO	AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE	
	Muertos	Lesionados	Muertos	Lesionados	Muertos	Lesionados
TOTAL GENERAL	1	8	0	2	0	1
Policía	0	0	0	0	0	0
Miembro del Ejercito	0	0	0	0	0	0
Bomberos	0	0	0	0	0	0
ESTUDIANTES	0	0	0	0	0	0
Estudiante (Primaria)	0	0	0	0	0	0
Estudiante (Secundaria)	0	0	0	0	0	0
Estudiante (Universitario)	0	0	0	0	0	0
Vendedor (a) ambulante	0	0	0	0	0	0
Trabajador del Estado	0	0	0	0	0	0
Particular	1	8	0	2	0	1
Médico	0	0	0	0	0	0
Cruz Roja	0	0	0	0	0	0

CAUSAS MEDIATAS

PERÍODO	AGOSTO			SEPTIEMBRE			OCTUBRE		
	ACCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS	ACCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS	ACCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS
TOTAL	2	0	0	1	0	1	5	1	6
Estado de Ebriedad	2	0	0	1	0	1	5	1	6
Sin Casco de Protección	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin Cinturón de Seguridad	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Con las Puertas abiertas	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Problema Físico o Psíquico	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atendiendo Celular	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mal tiempo Climático	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Efecto de Droga o Sust. Psicotrópica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Falta de señalización	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingesta de medicamentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mal estacionado	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sedimentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Señalización mal ubicada	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Señalización no visible	0	0	0	0	0	0	0	0	0

VÍCTIMAS POR RANGO DE EDADES

Rangos	AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE	
	Muertos	Lesionados	Muertos	Lesionados	Muertos	Lesionados
0 a 5	0	0	0	0	0	0
6 a 10	0	0	0	0	0	1
11 a 15	0	0	0	0	0	0
16 a 20	0	2	0	1	0	0
21 a 25	1	3	0	0	0	1
26 a 30	0	0	0	0	0	0
31 a 35	0	1	0	1	0	1
36 a 40	0	0	0	0	0	1
41 a 45	0	2	0	0	0	1
46 a 50	0	0	0	0	0	0
51 a 55	0	0	0	0	0	0
56 a 60	0	0	0	0	0	0
+ de 61	0	0	0	0	0	2
TOTAL	1	8	0	2	0	7

VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES

TIPO DE VEHICULO	AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE	
	TOTAL	RESPONSABLES	TOTAL	RESPONSABLES	TOTAL	RESPONSABLES
AUTOS	42	17	56	22	47	15
CAMIONETAS	49	25	62	33	50	26
JEEPS	0	0	1	0	2	0
BUSES	3	3	5	3	12	10
CAMIONES	16	12	9	5	19	15
REMOLQUES	0	0	0	0	1	1
FURGONETAS	0	0	1	1	1	0
TRACTOR	0	0	0	0	1	0
MOTOCICLETA	24	13	45	23	26	10
MOTONETA	0	0	0	0	0	0
MICROBUSES	5	1	0	0	3	1
CABEZAL	2	1	6	6	5	5
BICICLETAS	1	0	3	0	2	0
CARRETAS	0	0	0	0	0	0
COCHES	0	0	0	0	0	0
DESCONOCIDO	0	0	1	1	0	0
TOTAL GENERAL	142	72	189	94	169	83

1.3.2 Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito

Los factores de riesgo, que tienen relación con la vía son: trazado, señalización; estado del vehículo: mal funcionamiento, mala seguridad activa o pasiva, y las condiciones atmosféricas o ambientales; lluvia, viento, neblina polvo y por último las que condicionan al propio hombre: conocimiento, pericia, condicionantes somáticos o físicos, que influyen sobre su capacidad ante el tráfico y sus actitudes ante la seguridad vial. (keycher, 2015)

Causas	Consecuencias	Repercusiones	Observación
Problemas de drogadicción	Muertes a temprana edad	Trascendencia	Primer factor: Exceso de velocidad
Problemas de alcoholismo	Pérdidas económicas	Alcance	
Influencia de amigos	Trastornos psicológicos	Efecto	Segundo factor: Estado de ebriedad
Desacato a las autoridades de la ley	Inseguridad ciudadana	Secuela	
Apuestas ilegales	Repercusiones en la salud pública	Eco	Tercer lugar: Irrespetar las señales de tránsito
Modos de llamar la atención pública.		Resonancia	
		Reverberación	

Las repercusiones son las consecuencias, trascendencia, alcance, efecto, secuela eco, resonancia, reverberación, retumbo que provocan con los ruidos de las motos los jóvenes cuando pasan por las calles y esto afecta a la ciudadanía.

Los jóvenes no alcanzan a ver el nivel de ruidos que provocan y las interrupciones a las personas adultas y niños que descansan, no miden las consecuencias de su acto entre ellas: muerte a temprana edad, traumas cerebrales, lesiones físicas, trastornos psicológicos, traumas familiares, desintegración familiar, accidentes, pérdidas

familiares, pérdidas económicas, traumas psicológicos, alteración de ruidos escandalosos y perturbaciones.

1.3.3 Factores psicosociales de riesgo asociados al manejo inadecuado de los motorizados

Factor psicosocial hace referencia a aquellas condiciones que posee el ser humano que tienen la capacidad para afectar tanto el bienestar como la salud (física, psíquica o social).

Según Ponce et al, para estudiar los tipos de comportamiento de los conductores se utiliza un cuestionario de personalidad (PSS). Los incluidos en el patrón de conducta tipo S tipo ideal conducen bajo una percepción y aceptación del riesgo adecuada, realizan una conducción precavida, atenta y responsable, conducen con un alto nivel de seguridad y controlan adecuadamente su conducta; en resumen, son seguros, prudentes, responsables, atentos y precavidos, constituyen el tipo ideal, predomina en los conductores con instrucción superior y aquellos que tienen mayor tiempo manejando, fue observado en conductores del servicio interprovincial. (Morales, Alfaro, & Galvez, 2010)

Los inmersos en el patrón de conducta tipo N conducta de alto riesgo y peligros presentan una deficiente percepción del riesgo, son incapaces de reaccionar adecuadamente al estrés emocional, manifiestan impulsividad, impaciencia, agresividad y tendencias antisociales, poseen escaso control personal, muestran falta de respeto al usuario y a las normas de tráfico, tienden a exteriorizar sus respuestas a la frustración de forma excesiva y poco adecuada

Capítulo II. Accidente de tránsito asociado al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública.

2.1. Salud Pública

Según la Organización Panamericana de la Salud (OPS), salud pública es: “...el esfuerzo organizado de la sociedad, principalmente a través de sus instituciones de carácter público, para mejorar, promover, proteger y restaurar la salud de las poblaciones por medio de actuaciones de alcance colectivo. (Zepeda Rivera, 2014, pág. 10)

Es la disciplina encargada de la protección de la salud y de la población humana. Tiene como objetivos mejorar la salud, así como el control y erradicación de las enfermedades. Es una ciencia de carácter Multidisciplinario, ya que utiliza los conocimientos de otras ramas como las ciencias biológicas, conductuales, sanitarios y sociales. Es uno de los pilares en la formación de todo profesional de la salud.

2.2. Promoción de la Salud Pública

Está dirigida a desarrollar acciones educativas y de comunicación social, para promover condiciones de vida, comportamientos sanos, ambientes saludables, promoción de la salud al desarrollo de políticas, la planificación de realización de acciones de prevención, mitigación, preparación, respuestas y rehabilitación temprana para reducir el impacto de los accidentes de tránsito, siendo estos un desastre en la salud pública de la ciudad de Estelí.

La promoción está dirigida al esfuerzo del poder de los ciudadanos para cambiar sus estilos de vida y ser parte activa del proceso dirigido al desarrollo del comportamiento ambiental y saludable, de manera que influyan en las decisiones que afecten a su salud y a su acceso a unos servicios adecuado en la salud pública.

2.3. Elementos que determinan el problema de salud pública

Método de OPS - CENDES: los criterios de priorización son magnitud del problema, trascendencia, vulnerabilidad, relación costo efecto.

Refiriéndose a la vulnerabilidad como los grupos vulnerables (población), trascendiéndose a los ámbitos de afectación que conlleva en problema de estudio, en la magnitud de la descripción de los hechos, provocando un costo social causado por las conductas del ser humano.

Vulnerabilidad	Trascendencias	Magnitud	Costos
Peatones Niños –Niñas Ancianos Discapacitados	Vida familiar Vida laboral Vida económica Vida social Vida personal	Accidentes de Tránsito, Lesionados Muertos	Médicos, Hospitalarios Medicamentos Rehabilitación Fúnebres

2.4. Intervenciones de atención a la problemática de accidentalidad

Según estudio realizado en investigación acción participativa, se incluyen tres procesos de intervención, en la primera la protección de la promoción de la salud, se refiere al comportamiento de la conducta humana, es donde el ser humano reconoce su estado de salud, en la segunda tiene que ver con diagnóstico y tratamiento temprano, el ser humano conoce el riesgo, pero no lo contrarresta, y la tercera es la rehabilitación que evidencia las consecuencias de sus acciones. (González, Gutiérrez, Rugama, & Talavera, 2014)

Primera Intervención	Segunda Intervención	Tercera Intervención
Protección de la promoción de la salud.	Diagnóstico y tratamiento temprano.	Rehabilitación.
Análisis de conductas sobre el comportamiento preventivo del hombre sano frente a las acciones, esta es la primera etapa en donde la persona se	Análisis de conducta sobre el tratamiento preventivo sobre una persona enferma con problema de drogadicción, alcoholismo, en esta etapa es donde el	Conducta de consecuencias, en estado crítico: la muerte, la inhabilitación, en donde la persona ya

encuentra en un estado de salud sana.	joven motorizado actúa de manera irresponsable, causando daño a su persona como a la sociedad.	no tiene salida, siendo como la etapa final sin oportunidad alguna.
---------------------------------------	--	---

2.5. Ley N° 423, Ley General de Salud

La Ley general de la salud en su artículo 26 establece que “El Ministerio de Salud, en coordinación con los organismos competentes, llevara a cabo actividades dirigida a la investigación, prevención, y control de accidentes”. Por otro lado, en su artículo 27 refiere que deben entenderse por accidentes de tránsito a todos hechos súbitos que produzcan daños a la salud y que resulten de condiciones potencialmente prevenibles, dichos artículos ofrecen una clara referencia del por qué los accidentes de tránsito son competencias no solo de la policía nacional sino también del MINSA en conjunto con las instituciones del estado. (La Gaceta No. 9, 2002, pág. Sesión IX)

Capítulo III: Percepción ciudadana, importancia de las medidas de protección y Ley 431:

3.1. Percepción Ciudadana

Percepción deriva del término latino perceptio y describe tanto a la acción como ala consecuencia de percibir (es decir, de tener la capacidad para recibir mediante los sentidos las imágenes, impresiones o sensaciones externas para comprender y conocer algo. (De La Hoz, 2012)

Para la ciudadanía el manejo inadecuado es un peligro que genera la inseguridad vial en la ciudadanía, como problemática de salud pública. En general que afecta a los jóvenes, sus familiares, vecinos, y los peatones que transitan en las calles de la ciudad.

La ciudadanía siente temor de transitar o salir a las calles con menores de edad o adultos mayores por el nivel de riesgo que corren al ser arrollados por conductores

que no respetan las señales, que conducen en estado de ebriedad o exceso de velocidad y demás infracciones que cometen los mismos (Keycher, 2016).

La percepción de mucha gente es que la Policía de Tránsito, en muchas ocasiones, sirve de colectora de impuestos a través de la multa, o en el peor de los casos, la insistencia en la multa esconde otro vicio que creíamos superado: la mordida. Una patente que se repite con frecuencia cuando le detiene un Policía de Tránsito, Desde la pregunta de costumbre: ¿Sabe por qué lo he detenido? hasta la silenciosa revisión de documentos y consultas con el colega a cierta distancia, hasta la advertencia de que le va a aplicar la multa, pero debe tomar en cuenta que tiene que pagar determina cantidad de dinero y tiempo que perder. (EL Nuevo Diario, 2008)

Según la VII Encuesta de percepción sobre seguridad ciudadana, realizada por el Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas (Ieepp), “la inseguridad vial se ha posicionado como una de las principales preocupaciones de la gente”, lo cual, a juicio de los autores de la investigación, es “especialmente grave” en Managua, donde se registran más del 60% de los accidentes que ocurren en Nicaragua. (García, 2015)

El 9.1% de los consultados por el Ieepp opinan que el meollo del asunto es que le dan licencia de conducir a personas sin la preparación debida; otro 7.9% cree que lo que están faltando son señales de tránsito y el 4.9% percibe que el problema es que los comerciantes tienen ocupadas las aceras. (García, 2015)

Poca gente atribuye el problema al comportamiento individual del conductor, que a veces incurre en la falta de cortesía vial, irrespeto a los peatones, imprudencia peatonal y el exceso de velocidad. Esta última, según la Policía, es una de las principales causas de accidentes en Nicaragua. (García, 2015)

3.1.1. Importancia de las medidas de protección

La seguridad vial es fundamental en la formación y educación de los ciudadanos, para garantizar el respeto y preservación de la propia vida y la de las demás personas en las vías públicas.

La importancia de la seguridad vial radica en el conocimiento de los ciudadanos, bien sea adquirido en la casa, en la escuela, en los medios de comunicación o en las autoescuelas. Es imprescindible tener el conocimiento de las señales de tránsito y cumplirlas cabalmente. También se debe tomar en cuenta cómo afectan ciertos agentes, como el alcohol y las drogas a la hora de conducir un automóvil o transitar en la calle. (Talledo Andrade, 2013)

Así mismo, se recomienda revisar de manera periódica las condiciones de seguridad, higiene y confort, tanto de las unidades de transporte público de pasajeros, como en las de transporte de carga, puesto que los accidentes viales de mayores dimensiones en términos de pérdidas humanas y materiales se registran en este tipo de vehículos.

La seguridad vial es de interés de todos los ciudadanos, y todos pueden contribuir a que las vías sean más seguras. Hay que recordar que no menos importante es saber cómo actuar ante los accidentes y la manera en que deben comportarse los transeúntes y conductores.

Dentro de las medidas de protección al momento de conducir, cabe resaltar que la utilización del casco protector es fundamental. Los cascos están fabricados para proteger y amortiguar la cabeza del piloto de una motocicleta ante el impacto de un choque. A diferencia de los coches, en un accidente de moto no hay bolsas de aire, ni cinturones de seguridad, o mucho menos, una estructura que pueda proteger el cuerpo. (Taller Virtual, 2011)

Un casco, aunque no es un elemento infalible, es la primera línea de defensa contra una lesión traumática en la cabeza. Se estima que los cascos reducen las muertes por accidentes en un 37 % y las lesiones cerebrales en un 67 %, por lo tanto, su uso es totalmente necesario en el momento de conducir estos vehículos de dos ruedas.

La eficacia de los cascos para motocicleta en la reducción de los traumatismos craneales graves depende, en parte, de su calidad. Se debe exigir que los cascos satisfagan normas de seguridad reconocidas, es importante para asegurar que puedan

reducir eficazmente el impacto de un golpe en la cabeza en caso de accidente. (Taller Virtual, 2011)

También es importante que, si el conductor va emprender un viaje a larga distancia, debe llevar un vestuario completo de seguridad para una mayor protección, el cual debe incluir guantes acolchados, chaqueta blindada, pantalones de protección y botas especiales para motos. Las luces y la ropa brillante también pueden ser muy útiles para los motociclistas como medida de seguridad.

Así mismo, gracias a la adopción de leyes que estipulan la necesidad de convertir el uso del casco en obligatorio, por medio de la aplicación de estas leyes y la sensibilización del público acerca de ellas, los beneficios del uso obligatorio del casco se traducen en una disminución significativa de las tasas de mortalidad y lesiones graves o simples. (Taller Virtual, 2011)

Revisión y mantenimiento de la motocicleta.

La revisión diaria de la motocicleta es importante para detectar fallas que pueden ser causa de accidentes. Una mantención preventiva debe considerar lo siguiente:

Frenos traseros y delanteros, presión y estado de los neumáticos, tensión y lubricación de la cadena, cables de frenos y embrague, nivel de aceite del motor, luces, espejos, batería, bocina, suspensión y pata de estacionamiento.

La correcta mantención de la motocicleta es importante para mantenerla en buen estado mecánico y evitar así fallas imprevistas en el terreno. En este aspecto las recomendaciones generales son: limpiar filtros de aire una vez por semana, revisar y regular frenos, lubricar piola y frenos una vez por semana, revisar seguros de tuercas de ejes de ruedas, revisar presión de los neumáticos, mantener y revisar tensión de la cadena de la rueda y su lubricación, mantener en posición correcta el seguro de la cadena y revisar sistema eléctrico. (ACHS, 2013)

Medidas de prevención en la conducción en carretera

Es importante que el conductor señalice siempre cualquier cambio de dirección que vaya a efectuar, que se asegure de tener espacio libre para maniobrar, que haga uso del foco encendido durante día y noche para que sea visible para otros vehículos y personas, que utilice ropa y accesorios con elementos reflectantes especialmente en conducción nocturna, además de conducir la motocicleta por donde lo puedan ver con facilidad, mantener una distancia razonable y prudente con el vehículo de adelante, evitando ubicarse en “puntos ciegos” y mantener bajo observación al vehículo que tiene detrás a través de los espejos retrovisores.

En caso de ser necesaria la conducción en condiciones de lluvia, se debe tener presente, utilizar ropa impermeable, no conducir por las líneas pintadas en la carretera ya que la superficie es más resbaladiza y disminuir la velocidad para transitar sobre sectores anegados. A mayor velocidad se pierde adherencia. (ACHS, 2013)

3.1.2. Auto cuidado para la preservación de la vida

El auto cuidado se refiere a toda decisión y práctica adoptada de forma consciente para mantener y mejorar la seguridad, busca promover actitudes y conductas preventivas que pongan a resguardo la vida misma. (Chávez & Cruz, 2010)

Las actividades del auto cuidado se encaminan a la promoción de la salud y prevención de la enfermedad, el manejo de pequeñas dolencias cotidianas, y el control o curación de enfermedades o condiciones crónicas.

Auto cuidado y aprendizaje: la familia, la escuela, el entorno social y el personal sanitario pueden favorecer y capacitar a las personas para un mayor y mejor auto cuidado. Los grupos de apoyo, asociaciones, instituciones, sociedades científicas, proporcionan cada vez más información que puede ser utilizada para el auto cuidado. Es un proceso voluntario, pero que debe ser alentado desde todos los niveles, incluyendo los gobiernos, y para todas las edades.

La educación para el auto cuidado debe tener en cuenta las capacidades y conocimientos de la persona, sus creencias y valores, sus preferencias y el entorno y apoyo social del que dispone.

La escasa alfabetización, la edad avanzada, el sexo masculino, la falta de educación para la salud, son o han sido barreras para el auto cuidado, por un apoyo social y sanitario adecuados pueden vencer estas barreras. (Muñoz, 2013)

La teoría del Auto cuidado, tiene su origen en una de las más famosas teoristas norteamericana, Dorotea Orem, nacida en Baltimore, Estados Unidos. "El auto cuidado es una actividad del individuo aprendida por éste y orientada hacia un objetivo. Es una conducta que aparece en situaciones concretas de la vida, y que el individuo dirige hacia sí mismo o hacia el entorno para regular los factores que afectan a su propio desarrollo y actividad en beneficio de la vida, salud y bienestar". (Florian Petro & Díaz Villamisar, 2013)

El concepto básico desarrollado por Orem es que el auto cuidado se define como el conjunto de acciones intencionadas que realiza la persona para controlar los factores internos o externos, que pueden comprometer su vida y desarrollo posterior. El auto cuidado, por tanto, es una conducta que realiza o debería realizar la persona para sí misma.

Todos tenemos la capacidad para cuidarnos y este auto cuidado lo aprendemos a lo largo de nuestra vida; principalmente mediante las comunicaciones que ocurren en las relaciones interpersonales. Por esta razón no es extraño reconocer en nosotros mismos prácticas de auto cuidado aprendidas en el seno de la familia, la escuela y las amistades. (Guijo, 2014)

El término auto cuidado implica la satisfacción de un conjunto de necesidades indispensables para la vida. Es un acto individual que cada persona se da a sí misma y que propicia su desarrollo integral, emocional, físico, estético e intelectual.

Vinculada estrechamente con el auto cuidado, la autoestima es otro elemento fundamental en la relación del ser humano.

La autoestima es la valoración que cada persona hace de sus atributos intelectuales, emocionales, físicos y espirituales; está relacionada con el concepto que cada ser humano tiene de sí mismo; es la suma de la confianza y el respeto que nos tenemos y lo que sientes y piensa de ti.

Esta autovaloración se construye a lo largo de toda nuestra vida mediante las relaciones que establecemos con el entorno y el ser humano. Cuando es positiva, nos hace sentirnos seguras de nuestras capacidades y habilidades y aumenta la facultad personal para resolver problemas y enfrentar retos.

Por el contrario, cuando la autoestima está baja, las personas tienden a sentir que valen poco, no tiene confianza en sí mismas, creen que no puede lograr sus metas y piensan que no merece que les vaya bien, Sin embargo, la autoestima se puede fortalecer conociéndonos, explorando nuestra habilidades y conocimientos, nuestro cuerpo, temores, lo que pensamos y sentimos.

Para tener conciencia de nuestra persona, tomar decisiones, ejercer auto cuidado y elevar nuestros niveles de confianza, necesitamos darnos tiempo para estar a solas y resolver las preguntas que tengamos sobre todo aquello que afecta los sentimientos y la vida.

El auto cuidado y la autoestima hacen que veamos a las personas y a las situaciones de manera diferente".

¡Cuando veamos esa diferencia, sabremos que darse tiempo y espacio para nosotros mismos, así como para fortalecer nuestra autoestima, valió la pena!. (Taller de Felicidad, 2012)

3.1.3. Autoprotección Corporativa

La Autoprotección Corporativa puede entenderse como el sistema de acciones y medidas adoptadas por una entidad pública o privada, encaminadas a prevenir y controlar los riesgos, a dar respuesta a las emergencias y garantizar la coordinación

de las acciones que se adopten con el sistema público de Protección Civil. (Dirección General de Protección Civil y Emergencia, 2015)

3.1.4. Compromiso de las casas comerciales con los clientes corporativos

Las casas comerciales de la ciudad de Estelí, destacan el incremento de las ventas en estos últimos años, las motocicletas con un 80% de ventas, estas convirtiéndose en unos de los transportes más accesibles y económicos de la ciudad.

Dentro de los compromisos como casas comerciales, está el compromiso de brindar equipamiento de protección para la seguridad del conductor, además de ofrecer la garantía del vehículo y su chequeo mecánico.

Ellas consideran que se podría mejorar la atención al cliente dándole capacitaciones, talleres de educación vial para que el conductor, se empodere de toda la información posible, y sobre todo información sobre la mantención del vehículo. (MASESA, PELLAS, CURACAO, & GALLO, 2016)

3.1.5 Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito

La ley 431 es la encargada de seguridad vial de la población, permitiendo con sus normativas una conducta responsable, con el fin de evitar alteraciones a la sociedad.

Ley 431

La presente Ley tiene por objeto, establecer los requisitos y procedimientos para normar el régimen de circulación vehicular en el territorio nacional, con relación a las autoridades de tránsito, los vehículos de transporte general, el registro público de la propiedad vehicular, la educación y seguridad vial, la protección del medio ambiente, los seguros obligatorios, así como el otorgamiento y renovación del derecho de matrícula vehicular. También establece otras disposiciones de carácter normativo, dirigidas a fortalecer la protección y seguridad de la ciudadanía, tales como el valor de las infracciones de tránsito, la regulación del tránsito peatonal, vehicular y los semovientes. (La Gaceta, 2013)

Capítulo IV. Promoción de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito

Cuando se habla de la cultura de la prevención, no se trata de crear una nueva cultura. Es educar para crear una nueva cultura. Es educar, adoptar nuevas conductas y una actitud responsable y de respeto por la protección de las vidas, el entorno, por las futuras generaciones; cultura de la prevención implica, una actitud colectiva que solo puede construirse mediante un largo proceso social, donde cada ser humano, como ciudadano común y/o como parte de los sistemas estructurales que componen la sociedad, sea capaz de cambiar situaciones amenazantes que coadyuvan con la dinámica social en los procesos de desarrollo y de ser coherentes en las decisiones y en la práctica de sus acciones.

Así pues podemos decir que cultura preventiva es: el conjunto de actitudes y creencias positivas, compartidas por todos los miembros de una empresa sobre salud, riesgos, accidentes, enfermedades y medidas preventivas. También podemos definirla como la actitud proactiva de todos y todas los/os integrantes de las familias, escuelas, empresas y comunidades, para emprender acciones de prevención, independientemente de que exista o no un desastre inminente. Cultura de la prevención: la del compromiso por la seguridad, la promoción de la salud y el control total de pérdidas. (Seguros de Riesgo laborales Suramericana S.A , 2016)

El Plan Nacional de Desarrollo Humano (PNDH), es una propuesta de desarrollo que no descuida el crecimiento integral de la persona, de la familia, de la comunidad, de la Región, y por ende de la nación en su conjunto. Inicia por el reconocimiento de la dignidad de la persona humana en su propia iniciativa y libertad, de forma tal que sea posible la convivencia en comunidad y naturaleza en sentido posible.

El PNDH persigue la prosperidad que conduce a nuestra sociedad por la senda del vivir, en paz, armonía, en comunidad; que a su vez promueve nuevas opciones de acción social, de consenso que se vuelvan la guía básica de los mandatos del GRUN.

Nicaragua es considerada como el país más seguro de Centroamérica, con los indicadores más bajos en actos de violencia en Latinoamérica y la inexistencia de seguridad de circulación ciudadana de todo el país. El Sistema Nacional de Bienestar Social ha sido conformado por las instituciones gubernamentales con el fin de que manera coordinada y eficiente, puedan llevar adelante la transformación requerida del sector social, creando en la ciudadanía conciencia y prácticas, de derecho, promoviendo el rescato de los valores humanos. (OQUIST, 2012, págs. 56-107)

Según Herman Van de Velde la transformación de su entorno y de sí misma en busca del **bienSER**, el que por su propia esencia es, y solo es como, social, el cual-y lo queremos mencionar consiente y expresadamente – incluye, integra el bienestar personal y social. Más bien, alcanzar un bienestar persona y social es condición indispensable para poder referir a un **bienSER**. (Van de Velde, 2012)

El SER es el EXISTIR como persona – dignamente miembro, de una sociedad “sociedad NO anónima”, permanentemente en construcción colectiva en búsqueda del perfeccionamiento del “**buenSER**”, social y con capacidad de DECIDIR. La decisión es la expresión máxima del SER, ser es ser capaz de decidir responsablemente, decididamente... SER es saber qué hacer. (Van de Velde, 2012)

El comisionado Javier Martínez, segundo jefe en Nueva Segovia, insistió en el compromiso “por el amor y respeto a la vida de las personas que circulan en la vía; desde la familia no permitir que su hijo, marido o hermano conduzca en estado de ebriedad, que salga sin casco de seguridad o haciendo conciencia de no violentar la ley de tránsito, que caminen a velocidades mínimas y no prestar ni comprar vehículos a menores de edad”.

También recomendó a las casas comerciales vender motos con sus respectivos cascos, a los pastores y sacerdotes, emitir mensajes de prevención desde las iglesias y a los dueños de bares, restaurantes y tiendas en gasolineras permitir charlas y orientar a las personas en estado de ebriedad a que no conduzcan. (Lorío Lira, 2016)

La seguridad vial se concibe como parte fundamental de la formación y educación ciudadana, en la promoción de una cultura de valorar y respetar la propia vida y la de los demás. La educación vial cobra mayor relevancia cuando se observa la alta tasa de accidentes de tránsito que se producen diariamente. La clave para incidir en la reducción de las tragedias que ocasionan los accidentes de tránsito, “ES LA EDUCACIÓN VIAL”. (Dirección de Seguridad de Tránsito, 2016)

La relevancia de la educación vial es encontrar acciones concretas ante los problemas reales, como los programas que hoy están vigentes y otros que se están desarrollando. Son las claves para articular una política de Estado en los distintos niveles.

4.1 Educación en las familias

El primer medio educador y socializador para una persona es la familia. El niño arranca su desarrollo aprendiendo de sus padres y hermanos, respirando el peculiar ambiente de su seno familiar.

En familia aprende a comer, a vestirse, a jugar, a desenvolverse en el hogar, a relacionarse con otras personas, en suma, a comportarse y desenvolverse en cualquier situación, incluidos los desplazamiento y juegos de las vías públicas donde los peligros se multiplican por la circulación y el tráfico.

La seguridad vial es necesaria en nuestra vida porque no somos capaces de vivir sin el tráfico. Necesitamos desplazarnos motorizados y además estamos dispuestos a pagar precios considerables por poder utilizar el choque.

La educación vial entendida como un aprendizaje curricular, objeto y formal se da en el entorno escolar en mayor o menor medida, de modo transversal o específico, continuó esporádico. Sin embargo, si la entendemos como parte de la educación cívico ciudadana, entonces debe de partir tempranamente desde el seno familiar, siendo más informal pero quizás emocional, y además la impronta que dejan en los comportamientos futuros del niño es muy significativa duradera.

Por eso la familia puede forjar una buena base de actitudes y comportamientos seguros en la vía pública, resistentes a la contaminación de la rutina y la comodidad que desafortunadamente muchos conductores y peatones han contraído.

4.2 Objetivos y capacidades que se deben de trabajar en la educación vial en familias desde la etapa infante

- Conocer el entorno físico próximo (su barrio, su localidad) en relación con el tráfico.
- Sentido vial basada en hábitos de comportamiento correcto en la vía.
- Conocer las normas básicas de comportamiento peatonal.
- Comportamientos seguros como viajeros: en el coche familiar, y en el autobús escolar.
- Conocer y manejar con seguridad elementos mecánicos en el juego como son la bicicleta, el triciclo y los patines.
- Conocer las normas y señales básicas de circulación y valorar su importancia
- Interpretar y analizar críticamente determinados mensajes públicos que atentan contra la seguridad vial.
- Valorar al elegir el primer vehículo a motor que tendrán en el futuro próximo: el ciclomotor.

Con estos puntos de partida, los padres deben de reflexionar sobre algunos ejes de intervención educadora en la educación vial (López López, 2012):

1. Los adultos somos los referentes primeros y principales de los hijos, nos imitan, somos sus primeros modelos.
2. Hay que conocer la carencia que tienen respecto los adultos ante la movilidad y la seguridad vial, pero también saber aprovechar las oportunidades de aprender que se presentan mientras crecen y se desarrollan.
3. Poner en relación las capacidades psicofísicas del niño, con las exigencias de la seguridad vial en su contexto y con las necesidades de movilidad del niño.

La Educación, concientización, prevención y control son los ejes fundamentales de la seguridad vial. Se pueden cambiar fácilmente las leyes y las normas, pero no se pueden cambiar de un día para el otro las conductas, eso implica transformación de mediano y largo plazo.

Independientemente de los tipos de educación que existen: Educación Formal: se da en los centros de estudios, No Formal: actividades de la vida cotidiana, capacitaciones; e Informal: interacción del individuo con el ambiente, con la familia, amigos y todo lo que le rodea., todas están encaminadas a educar a transmitir conocimientos, valores, costumbres y formas de actuar, para disminuir los accidentes de tránsito (Dirección de Seguridad de Tránsito, 2016).

IV. DISEÑO METODOLÓGICO

4.1. Enfoque filosófico de la investigación

La investigación pertenece al enfoque mixto ya que se buscó a comprender la perspectiva de los participantes (individuos o grupos pequeños de personas a los que se investigó) 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. Se usan métodos de los enfoques cuantitativo y cualitativo y pueden involucrar la conversión de datos cualitativos en cuantitativos y viceversa. (M. Gómez, 2007, pág. 72)

Pertenece a los paradigmas el positivista e interpretativa: el investigador entrevista a una persona, analiza los datos que obtuvo y saca algunas conclusiones; posteriormente, entrevista a otra persona, analiza esta nueva información y revisa sus resultados y conclusiones; del mismo modo efectúa y analiza más entrevistas para comprender lo que busca. Es decir, procede caso por caso, dato por dato, hasta llegar a una perspectiva más general. (Esterberg, 2002) Busca adquirir información en profundidad para poder comprender el comportamiento humano y las razones que gobiernan tal comportamiento, también permite entender e interpretar los problemas sociales, que le permite a los investigadores estudiar la relación o el vínculo entre las personas, entes sociales y la cultura.

Según el alcance temporal es de corte transversal, ya que se realizó en un período de tiempo determinado, comprendido en el segundo semestre del año 2016.

4.2. Tipo de investigación

El presente estudio corresponde a la Investigación Aplicada al Trabajo Social, ya que en el Trabajo Social cuando se está ante hecho o problema de estudio se plantea interrogantes acerca de: ¿qué es?, ¿cómo se ha producido?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿por qué?, ¿qué significado tiene?, ¿a quién afecta?, ¿qué consecuencias produce?, y al proceso que sigue mediante la aplicación de un método, técnicas, procedimientos y conocimiento científico.

Esta investigación aplicada al Trabajo Social alcanza una función relevante, 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.

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.

El Trabajador Social no se queda con una investigación, sino que 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.

En esa práctica en la que el Trabajador Social se apropia de la realidad de trabajo (objeto), se transforman conocimientos y sujetos participantes buscando alternativas.

Y esos nuevos conocimientos deberán seguir siendo validados en nuevas prácticas. Conocer transformar son así procesos y productos en los que conocer siempre es un medio para transformar.

4.3. Población y Muestra:

Se trabajó con un grupo de 12 jóvenes motorizados, 12 peatones, 5 oficiales de tránsito Policía Nacional y 4 funcionarios de casa comerciales de motocicletas del municipio de Estelí.

4.3.1. Tamaño de la muestra:

Se tomó una muestra por conveniencia, donde los sujetos participantes son seleccionados dada la conveniente accesibilidad y proximidad de los sujetos para el investigador y fue conformada por 12 jóvenes motorizados, 12 peatones, 5 oficiales de tránsito Policía Nacional y 4 funcionarios de casas comerciales distribuidoras de motocicletas en la ciudad de Estelí.

4.3.2 Selección de la muestra

El proceso de selección de los participantes se realizó mediante un muestreo no probabilístico, priorizando a jóvenes del sexo masculino, debido a que este grupo poblacional, son los que tiene desventaja al momento de conducir inadecuadamente.

Uno de los principales criterios es la disposición de participar y colaborar.

4.3.2.1 Criterios de Selección de la muestra

12 hombres jóvenes: motorizados habitantes de la ciudad de Estelí, con motocicleta propia, 8 de ellos son estudiantes que la utilizan para transportarse al centro de estudio y los otros 4 jóvenes la utilizan para su trabajo. Cabe resaltar que fue de gran ayuda la disponibilidad que brindaron los conductores para obtener la información que se requería.

12 hombres peatones: habitantes de la ciudad de Estelí, seleccionados al azar para la aplicación de las encuestas sobre la percepción ciudadana de los accidentes de tránsito por el manejo inadecuado de los conductores.

4 funcionarios de casas comerciales: CASA PELLAS, GALLO MÁS GALLO, CURACAO, MASESA, 2 de ellos tuvieron la amabilidad y disposición de brindar la información requerida personalmente y las otras dos casas comerciales autorizaron a las personas correspondientes para corroborar con el grupo investigador sobre sus experiencias en el tema de estudio.

5 policías de tránsito: Uno de los entrevistados es el jefe de educación vial y los otros 4 son agentes de tránsito. Estas entrevistas se aplicaron en las oficinas del área de tránsito de educación vial en el tiempo autorizado por sus jefes inmediatos.

4.3.2.2 Fuentes de información utilizadas

Se utilizaron fuentes primarias: constituidos por 12 jóvenes motorizados, 12 peatones, 5 oficiales de tránsito Policía Nacional y 4 funcionarios de casas comerciales distribuidoras de motocicletas en la ciudad de Estelí, dentro de estas fuentes de primera mano, también figuran libros referidos a la temática, artículos de sitios web, estudios realizados acerca del tema, entre otros.

Al hacer contacto con los sujetos participantes se les comunicó sobre la investigación, objetivos de esta, aclarando siempre que los datos recolectados son confidenciales y son utilizados únicamente para fines académicos, haciendo énfasis en la participación voluntaria.

4.4. Métodos y técnicas para la recolección y análisis de datos

4.4.1. Métodos Empírico

Aquí se describen los métodos y técnicas utilizadas para recolectar los datos (encuesta, entrevista, listado libre y monitoreo de medios).

Encuestas:

La encuesta 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.

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 que correspondan a los datos recogidos. (Ander-Egg, 1995)

Se elaboró la encuesta organizada a partir de 11 ítems con preguntas cerradas dirigida a los 12 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 y sugerencias del compromiso que deben de asumir de las casas comerciales con sus clientes.

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.

Modalidades de la entrevista: estructurada cuando previamente ya tenemos un formulario preestablecido con preguntas y en la cual apuntamos las respuestas textualmente; no estructura cuando es más informal la misma que el entrevistador posee un guion general y sobre este va desarrollando el diálogo para

obtener la información pertinente, el entrevistado puede desarrollar libremente sus ideas sin necesidad de una rígida y concisa respuesta. (Ander-Egg, 1995)

Se elaboró la guía de entrevista dirigida a oficiales de tránsito miembros de la Policía Nacional, conteniendo 7 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.

También se trabajó con la guía de entrevista a los funcionarios de las casas comerciales abordando 8 ítems con preguntas abiertas, enfatizando en el año que se popularizó las motocicletas, el incremento en las ventas de los últimos 3 meses, la marca con más demanda, así como también los requisitos y beneficios que obtienen sus clientes al comprar una motocicleta además de su opinión sobre los accidentes de tránsito de los motorizados.

Listados libres:

Los listados libres (Free Listing) se fundamentan en la antropología cognitiva y tienen como objetivo ayudar a describir y analizar la cultura y la conducta de los respondientes desde su propio punto de vista para definir dominios culturales (categorías significativas para una cultura en particular). (Betancourt Morejón, Zambrano Guzmán, Valadez, & Soltero Avelar, 2014, pp. 27-41)

Ayuda a crear y a organizar los elementos de una lista, identificar aquellos que sean los más importantes (utilizando sus propios criterios) y comparar los resultados de las diferentes listas. (M. Chevalier, 2003-2004, págs. 346-349)

Se diseñó el instrumento de listados libres integrando 2 ítems, dirigidos a 12 hombres peatones de la ciudad de Estelí. Palabras asociadas al manejo inadecuado de motorizados: no usar casco, accidente, muerte, lesiones, discapacidad, desacato a la ley, desatender las señales, giros indebidos, invadir carril, trauma, inseguridad peatonal.

Por cada una de las palabras mencionadas se explica el vínculo que existe en cada palabra con el tema de los accidentes de tránsito por el manejo inadecuado de motorizados.

Desatender las señales de tránsito, no portar casco de seguridad, invadir carril, realizar giros indebidos etc. Son consideradas como infracciones de la ley de tránsito, estas acciones traen como consecuencia lesiones, traumas, discapacidades permanentes y en el peor de los casos la muerte.

Monitoreo de medios:

Es una técnica mediante la cual se realiza el seguimiento y archivo de la performance mediática de un tema, una persona, una organización, una campaña publicitaria, una marca, etc., en medios impresos y digitales ya sean estos de alcance regional, nacional o local, para su posterior análisis cuantitativo y cualitativo (Pérez Porto & Gardey, 2012).

Se monitorearon los medios de comunicación nacionales y locales (televisión, periódico, radio, redes sociales) durante el período de investigación, teniendo como criterio fundamental el tema en estudio.

4.4.2 Métodos teóricos

Los métodos aplicados en el estudio fueron:

Método de Análisis - Síntesis: se analizó y sintetizó la información necesaria desde la delimitación del tema, el marco teórico y procesamiento de datos.

Método Inductivo: el proceso de la investigación se realizó de aspectos particulares hasta los generales.

4.5. Procesamiento y análisis de los datos

Para el procesamiento de las entrevistas y encuestas, en primer lugar, fueron transcritas en el programa de Excel y Word. 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, usando también guía de listado libre donde se arrojaron las palabras más cercanas al tema, las cuales se usaron para la elaboración de causas y consecuencias.

Para el proceso se estableció un plan de análisis constituido por los siguientes aspectos:

- 1) **Objetivos específicos:** forma parte de los primeros pasos de la investigación, los que permitieron dar salida y explicar la problemática en estudio.
- 2) **Categorías y sub categorías:** estas son descriptoras de las dimensiones siendo utilizadas para facilitar el proceso de análisis en la investigación.
- 3) **Informantes:** en este caso jóvenes motorizados, peatones, oficiales de tránsito y funcionarios de casas comerciales, quienes proporcionaron la información primaria para proceder al análisis.
- 4) **Técnicas e instrumentos:** 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, listado libre y monitoreo de medios.

A continuación, se presenta un cuadro que detalla el sistema de categorías elaborados previamente para fines del estudio.

OBJETIVO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN DE LA CATEGORÍA	SUB CATEGORÍA	COMPONENTES DEL INSTRUMENTO	TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	INFORMANTES	COMPONENTES DE INSTRUMENTOS
Identificar los factores psicosociales de riesgo asociados al manejo inadecuado de los motorizados	Factores psicosociales de riesgo	Cual rasgo o característica de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una enfermedad o lesión	Autoprotección ciudadana Autoprotección corporativa Prevención de acciones	Los autoprotección personal, familiar y comunidad. Sistema de acciones por instituciones encaminadas a prevenir y controlar los riesgos. Auto cuidado para la preservación de la vida.	Listado libre Entrevista Encuesta	Población general. Jóvenes motorizados Casas comerciales	¿Qué exige como requisito para adquirir una moto? Exige licencia a sus clientes en el momento de adquirir una moto Si No ¿por qué? ¿Cuáles son los beneficios por la compra de una motocicleta? ¿Algunas ves has tenido algún accidente de tránsito? (A) SI (B) No ¿Cómo conductor(a) responsable respeta las señales de tránsito? (A) SI (B)No (C) Pocas veces

							<p>2. ¿Usa el casco de seguridad cuando conduce? (A) Si (B) No (C) Pocas veces</p> <p>3, ¿Ud. como conductor(a) exige a su acompañante que porte su casco de seguridad? (A) Si (B) No (C) Pocas veces</p>
<p>Categorizar las repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados como problemática en la salud pública.</p>	<p>Repercusiones</p>	<p>Trascendencia a propagación que consigue un suceso</p>	<p>Consecuencia</p> <p>Efecto</p> <p>Secuela</p> <p>Importancia</p>	<p>Impacto sobre la frecuencia de los accidentes de tránsito.</p>		<p>Población general.</p> <p>Jóvenes motorizados</p> <p>Agentes de tránsito</p>	<p>¿Qué resultados han obtenido con estas actividades?</p> <p>¿Qué opina sobre la frecuencia de accidentes de tránsito de los motorizados?</p> <p>¿Cuándo conduce, toma las medidas de protección adecuadas? Mencione algunas de ellas (A) Si (B) No</p> <p>¿Con que frecuencia consume alcohol u otras</p>

sustancias al momento de conducir?

- (A) Siempre
- (B) Casi siempre
- (C) Nunca
- (D) Tomo pero no conduzco

¿Sabe cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?

- (A) 25km
- (B) 40km
- (C) 60km
- (D) No se

En su plan de trabajo

¿Que actividades desarrollan para contribuir a la prevención de los accidentes de tránsito?

Dime cuantas palabras o frases se le vienen a la mente cuando digo la palabra:

Manejo inadecuado de motorizados.

1.____2.____3.____4.____

Ahora le pedimos que nos digas porque asociaste a manejo inadecuado de

							<p>motorizados en cada una de sus respuestas. Yo he respondido: ____porque</p> <p>Yo he respondido: ____ porque__</p> <p>Yo he respondido :____porque</p> <p>____Yo he respondido: ____porque____</p>
<p>Conocer la percepción ciudadana sobre la atención y prevención que se realiza ante la problemática del manejo inadecuado de los motorizados .</p>	<p>Percepción ciudadana</p>	<p>Primer conocimiento de una cosa por medio de las impresiones que comunican los sentidos.</p>	<p>Relevancia Apreciación</p>	<p>Percepción acerca de la frecuencia de los accidentes de tránsito.</p>		<p>Población general</p> <p>Casas comerciales</p> <p>Agentes de tránsito</p> <p>Jóvenes motorizados</p>	<p>¿En qué año se popularizo las motocicletas?</p> <p>¿En qué año se incrementaron las ventas de motocicletas?</p> <p>¿Cuál es la marca con más demanda por los clientes?</p> <p>8. ¿En qué vías considera que se dan con frecuencia los accidentes de tránsito</p> <p>(A) Panamericana (B) Semáforos (C) Altos</p>

							<p>9 ¿Cuáles son las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito en nuestra ciudad?</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

(A) Exceso de velocidad

(B) Mala señalización de vías

(C) Conductores en estado etílico

(D) Otros

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

¿Cuál es su percepción de los accidentes de tránsito?

¿Cuál es el Porcentaje aproximado de la venta de motocicletas en los 3 meses?

¿Qué opina sobre la problemática de los accidentes de tránsito por el manejo inadecuado?

¿Cuál cree que son las principales causas de los accidentes de tránsito?

							¿Existe estadísticas de la percepción que tienen los ciudadanos sobre los accidentes de tránsito?
Construir a partir de los aportes de los involucrados, propuestas para la implementación de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito						<p>Casas comerciales</p> <p>Agentes de tránsito</p> <p>Jóvenes motorizados</p>	<p>7. ¿Considera Ud. que las casas comerciales debe de asumir un compromiso con el cliente?</p> <p>(A)Capacitación (B)Recomendaciones (C)Reglamento (D)Exigir licencia (E)Otros. Especifique</p> <p>¿Cree que se puedan reducir los accidentes de tránsito? ¿De qué manera?</p> <p>¿Qué iniciativas considera que se deben de tomar para reducir estos accidentes?</p>

4.6. Procedimiento metodológico del estudio

El estudio se realizó a través de cuatro fases que estructura el proceso de la investigación: fase de planificación o preparatoria, ejecución, análisis e informe final o fase informativa.

4.6.1. Fase de planificación o preparatoria

Primera fase, incluye la reflexión inicial, definición del área problemática y el diseño inicial de la investigación, todo esto en base a la revisión previa de la literatura para la gestación de la idea, se elaboraron las preguntas de investigación, objetivos, justificación, antecedentes, se describió la problemática y se indagó toda la información posible para construir la sustentación teórica que da validez a la investigación.

Teniendo los objetivos y la problemática sustentada se procedió a la elaboración de las guías para obtener información (encuesta, entrevista, listado libre) para su respectiva aplicación.

4.6.2. Fase de ejecución o trabajo de campo

Una vez elaborados los instrumentos que nos brindarían los datos a nuestra investigación, se procedió a realizar coordinaciones con la Policía Nacional, Casas Comerciales distribuidoras de motocicletas; de la misma manera la selección de los 12 jóvenes motorizados y los 12 peatones. Iniciando así la aplicación de las encuestas, entrevistas y listado libre para valorar los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública en la población motorizada debido al manejo inadecuado en la ciudad de Estelí.

En las coordinaciones con la Policía Nacional y las Casas Comerciales (CASA PELLAS, CURACAO, MASESA Y GALLO MAS GALLO) se obtuvo disposición y motivación para el desarrollo del proceso de la investigación, logrando interactuar con

el jefe de seguridad vial del departamento de Estelí y funcionarios de las casas comerciales, quienes fueron facilitadores de información.

También se inició el monitoreo de medios nacionales y locales (televisión, radio, redes sociales, periódico) de las notas informativas sobre el tema entre ellas los accidentes de tránsito y los planes de respuesta desde las instituciones del estado como lo es la Policía Nacional.

La aplicación de instrumentos con la población general se hizo aleatoriamente, con personas con voluntad y disponibilidad de tiempo. Después de tener los instrumentos aplicados, se dio el procesamiento de resultados, arrojando información breve, concisa y precisa.

4.6.3. Fase analítica

Para el análisis de la encuesta fue necesaria la elaboración de gráficos en Excel, los que facilitaron la comprensión de los resultados, las entrevistas fueron transcritas en matrices de reducción de la información para la posterior comparación de los resultados.

El listado libre al ser una técnica que proporciona datos cualitativos primeramente se escoge la problemática que necesite discutir y analizar, luego en afiches se anotan las palabras que menciona el entrevistado. Se distribuyeron las palabras en tres círculos diferentes clasificándose en centrales (aquellos que obtienen las clasificaciones más altas), intermedias (aquellos cuya clasificación se ubica en el intervalo medio de variación), y periféricas (aquellos con las clasificaciones más bajas). Para posteriormente ver las palabras que se menciona con más frecuencia, reflejándolas en un gráfico.

Finalmente, con el propósito de brindar mayor confiabilidad a la investigación, se hizo uso del principio de la triangulación, para verificar si los datos obtenidos a través de las diferentes fuentes de información guardan relación o discrepan entre sí. En este sentido se iba realizando el análisis comparativo del relato de cada uno/a de los/as

informantes (los/as adultos/as mayores y expertas), los que posteriormente fueron interpretados.

La triangulación es una de las técnicas más características en la metodología cualitativa. Su principal base consiste en recoger y analizar datos desde distintos ángulos a fin de contrastarlos e interpretarlos. Esta confrontación puede hacerse extensiva a datos investigativos, teorías, métodos. Originando diferentes tipos de triangulación.

4.6.4. Informe final o fase informativa

Habiendo culminado el análisis de los resultados más relevantes de acuerdo a las actividades planteadas se elaboró un borrador del estudio sin, una vez realizada la revisión del mismo se procedió a mejorar los aspectos necesarios para redactar el informe final.

4.7. Consideraciones éticas

4.7.1. Consideraciones de los instrumentos utilizados

Cada uno de los instrumentos utilizados se aplicaron en lugares apropiados como centro de estudios, oficina de trabajo, plazas parques y centro comerciales los que presta las condiciones básicas para la facilitación de los encuentros con los sujetos participantes, espacios con una la tranquilidad necesaria para realizar entrevistas.

Las encuestas a los jóvenes motorizados se aplicaron en las instalaciones de los centros de estudios. Las entrevistas a los peatones se aplicaron en plaza parques y centros comerciales.

El monitoreo a medios se realizó en televisión, periódico, radio, redes sociales, se realizó de manera constante, utilizando dispositivos electrónicos, a través de la captura y resguardo de imágenes y de notas informativas seleccionadas.

Las entrevistas realizadas a funcionarios de la Policía Nacional, se aplicaron en las oficinas del área de tránsito de educación vial en el tiempo autorizado por sus jefes inmediatos.

Las entrevistas realizadas a funcionarios de las casas comerciales se realizaron en las instalaciones de las casas comerciales en el tiempo autorizado por sus jefes inmediatos.

Toda la información fue resguardada en software para el proceso de trabajo de la investigación, codificando por cada uno de los participantes (jóvenes motorizados, peatones, oficiales de la Policía Nacional y funcionarios de las casas comerciales), y la información con reglas explícitas de confidencialidad.

4.7.2 Contrato de Investigación:

El contrato de investigación para este estudio fue de vital importancia porque al tratarse de una investigación cualitativa es determinante la interacción entre el investigador y los investigados. El proceso de contrato se llevó a cabo de la siguiente manera:

1. Se brindó información a los sujetos participantes sobre las generalidades de la investigación: objetivos, propósitos, instrumentos y utilidad de la información recolectada.
2. Se les comunicó que la información proporcionada sería utilizada únicamente con fines académicos para la investigación y se resguardaría la información de nombres y cargos, utilizando cautela y ética en el manejo de la información brindada. Contamos incondicionalmente con el apoyo del jefe de educación vial quien nos brindó las estadísticas actualizadas de los accidentes de tránsito y demás información requerida, en caso de los agentes de tránsito mostraron en todo momento interés por aclarar nuestras dudas, compartieron las medidas y planes que se están implementando para reducir los accidentes de tránsito.

3. Motivar a los sujetos participantes para su disposición durante todo el proceso, promoviendo su participación propositiva.

Para esto se elaboró contratos de consentimiento informado en el que se definieron las responsabilidades del investigador. Por ética y respeto a la privacidad de los participantes no se plasma en la investigación los contratos firmados.

4.7.2. Consideraciones éticas

El Trabajo Social se adhiere a los principios y prácticas éticas que guían la conducta responsable en investigación biomédica y social. (Anastas, 2013, pág. 1) Sin embargo, su investigación también debe reflejar los objetivos profesionales y ética del Trabajo Social. En esta línea, Giménez Bertomeu (2014, cita a Butler 2003) destaca que la buena Investigación en Trabajo Social es aquella en la que todo el proceso de investigación se desarrolla en el marco de la ética y los valores de la profesión, entendiendo la investigación como un ámbito de la práctica del Trabajo Social.

El ejercicio de la investigación científica y el uso del conocimiento producido por la ciencia demandan conductas éticas en el investigador, fundamentados en los principios centrales de la investigación cualitativa. (Bracker, 2002, pág. 17)

La franqueza: Para no imponer la perspectiva del investigador, la investigación cualitativa está abierta para todos los datos, inclusive los no esperados, para lograr informaciones instructivas. Dicha franqueza se debe realizar en tres niveles: frente al investigado (con su personalidad individual), frente a la situación de la investigación y frente a los métodos (para entonces adaptar los métodos a los objetos / sujetos y a la situación concreta).

Flexibilidad: La investigación tiene una óptica amplia, el objetivo de la investigación es acercarse a la mejor formulación del problema, aprender cuáles son los datos

adecuados, desarrollar ideas sobre líneas de relaciones y construir las herramientas conceptuales basadas en el ambiente de vida del cual el científico está aprendiendo.

Comunicabilidad-investigación es comunicación: La interacción entre investigador e investigado es una comunicación verbal y/o no verbal, elemento constitutivo del proceso de investigación, dicha relación comunicativa es condición del quehacer del investigador y es el marco de interacción en el proceso investigativo.

El carácter procesal del objeto y del desarrollo de la investigación:

Todos los fenómenos sociales tienen características dinámicas: no sólo la comunicación, sino también el objeto de la investigación tiene carácter procesal.

La investigación cualitativa tiene especial interés en los modelos de acción y su interpretación que tienen cierto carácter común:

El objetivo central de la investigación social cualitativa es la documentación de dicho proceso de constituir la realidad, su reconstrucción analítica y su explicación.

Reflexividad de objeto y análisis:

Se supone que el objeto y el proceso de la investigación son reflexivos. En la etapa del análisis, la reflexividad no es un hecho, sino una exigencia. La reflexividad del objeto (los fenómenos y procesos investigados) es evidente, ya que todos los significados de los productos de acciones humanas lo son según el paradigma interpretativo: cada significado es parte de un contexto, cada signo es índice de una obra compleja de reglas.

La explicación:

El investigador debe revelar lo máximo posible cada uno de sus pasos en el proceso de investigación. También se exige la explicación de las reglas aplicadas en el análisis e interpretación de los datos o basado en cuáles reglas el investigador transforma la experiencia comunicativa en datos.

V. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

A continuación, se presentan los principales resultados obtenidos mediante las técnicas e instrumentos aplicados a los sujetos participantes como son: encuestas, entrevistas, listado libre y monitoreo de medios. 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 casas comerciales 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.

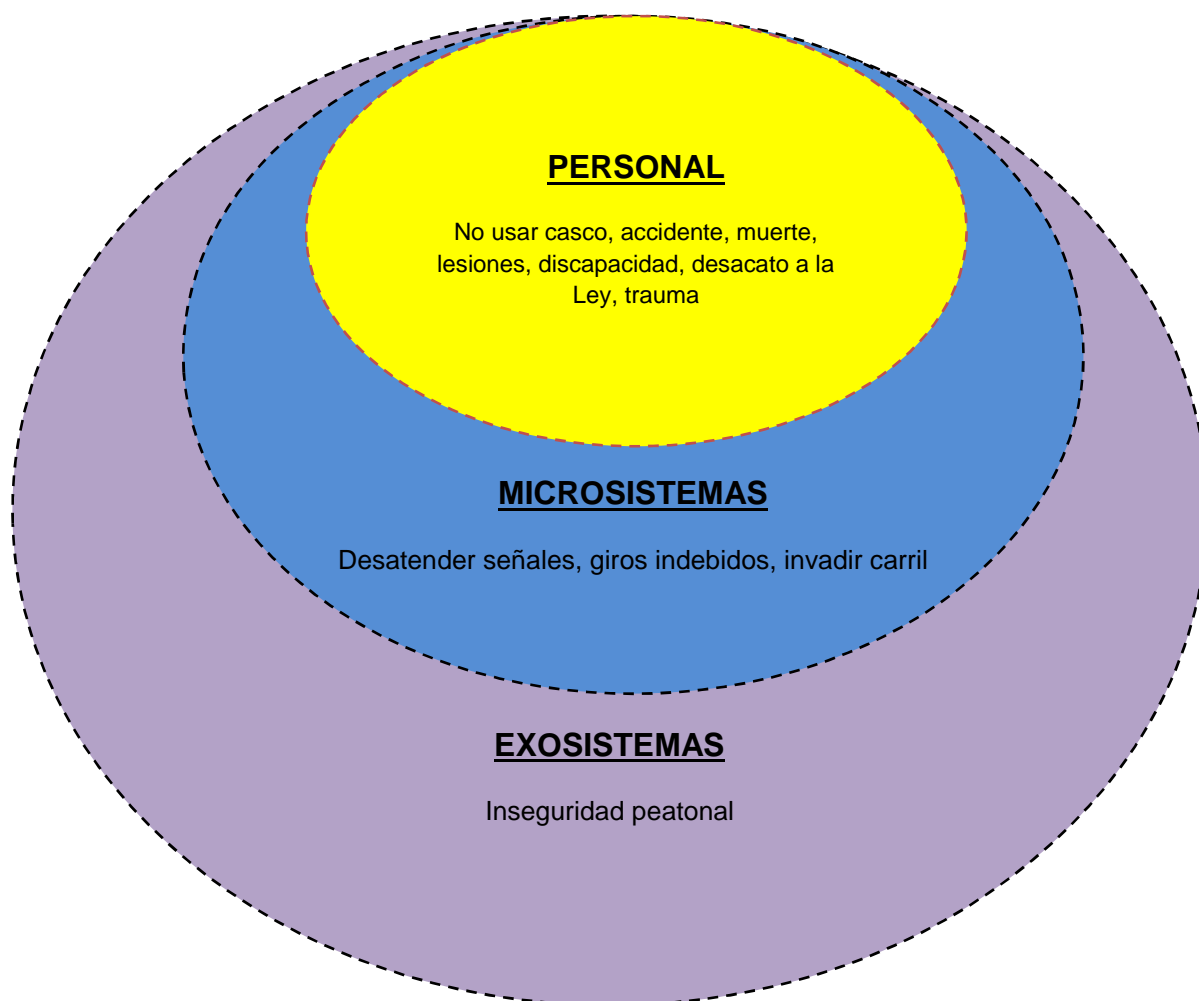
1- Factores psicosociales de riesgo asociado al manejo inadecuado de los motorizados

Para identificar los factores de riesgo cuanto al manejo inadecuado, se trabajó con la técnica del listados libres, 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. (Álvarez Bueno, 2015)

A continuación, se gráfica esta clasificación:

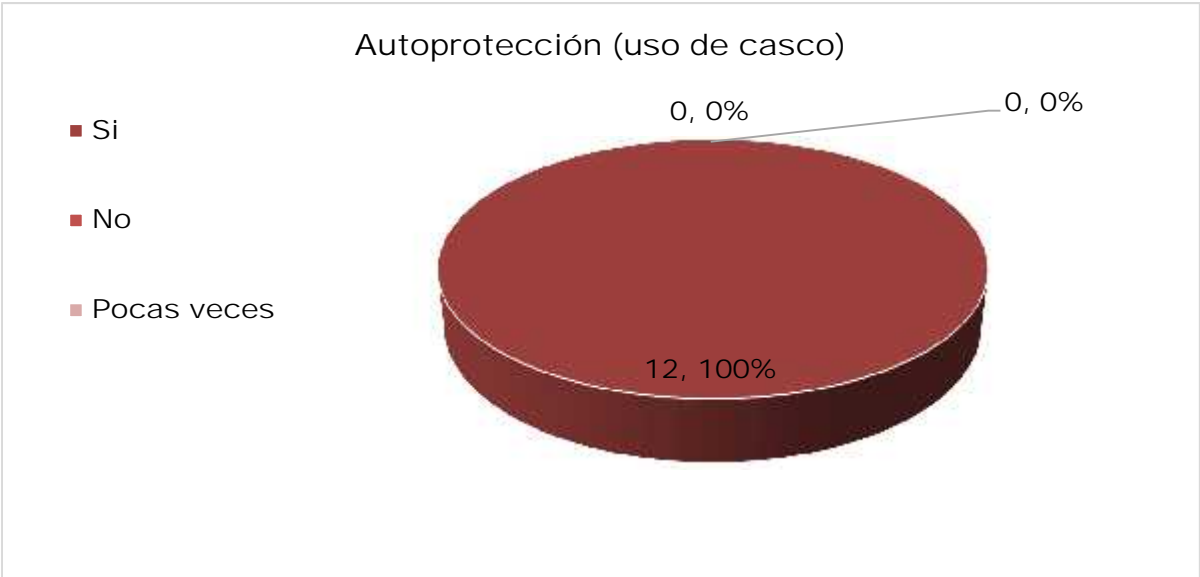


1.1. Autoprotección ciudadana ante accidentes de tránsito

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 le 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

opinan que se sienten inseguros al transitar las calles de la ciudad de Estelí debido a que los conductores no están acatando lo establecido por la ley.

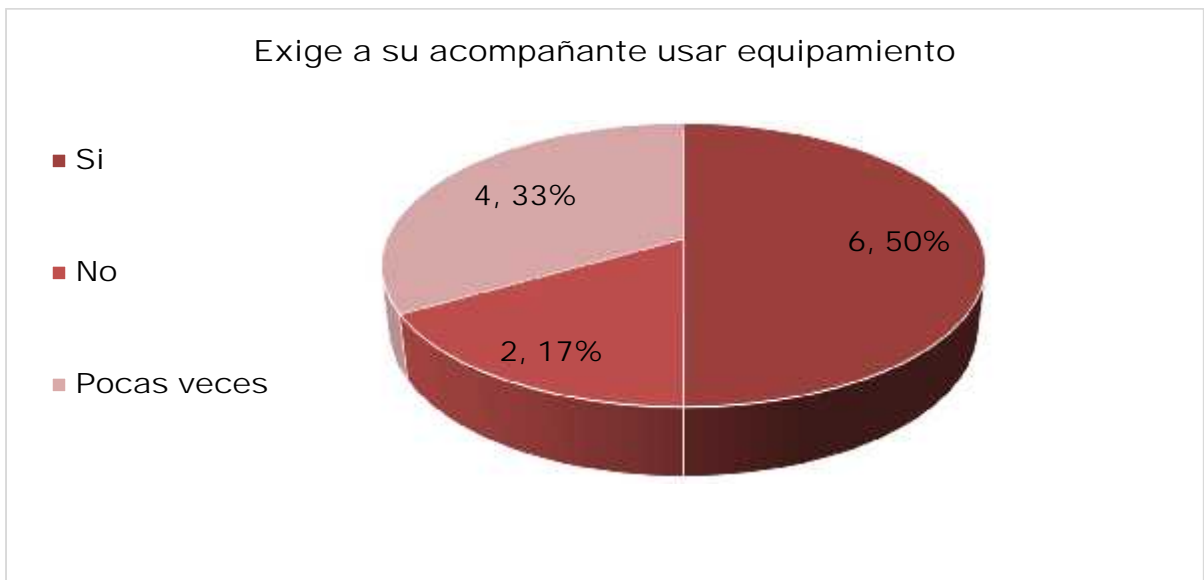


Estos resultados son importantes de analizar porque la mayoría de los conductores no usan el casco de seguridad, en cambio todos los motorizados (12) entrevistados aseguraron que si usan el casco de seguridad. Es relevante destacar que en la mayoría de los accidentes es un denominador común la falta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

B. 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 poseen una cultura de prevención y en su práctica prevalecen acciones de incumplimiento de las leyes establecidas que regulan el tránsito de motocicletas.

1.2. Autoprotección Corporativa (casas comerciales)

A. Requisito para adquirir una moto

Entre los requisitos para adquirir una moto difiere si es de contado o al crédito ya que de contado el trámite es más fácil y rápido, al crédito se requieren de otros trámites que hacen que no sea un proceso breve.

En algunas casas comerciales hay establecido otros requisitos como por ejemplo tener mayor de 21 años para la compra de una motocicleta y en otras a partir de los 18 años. (MASESA, PELLAS, CURACAO, & GALLO, 2016)

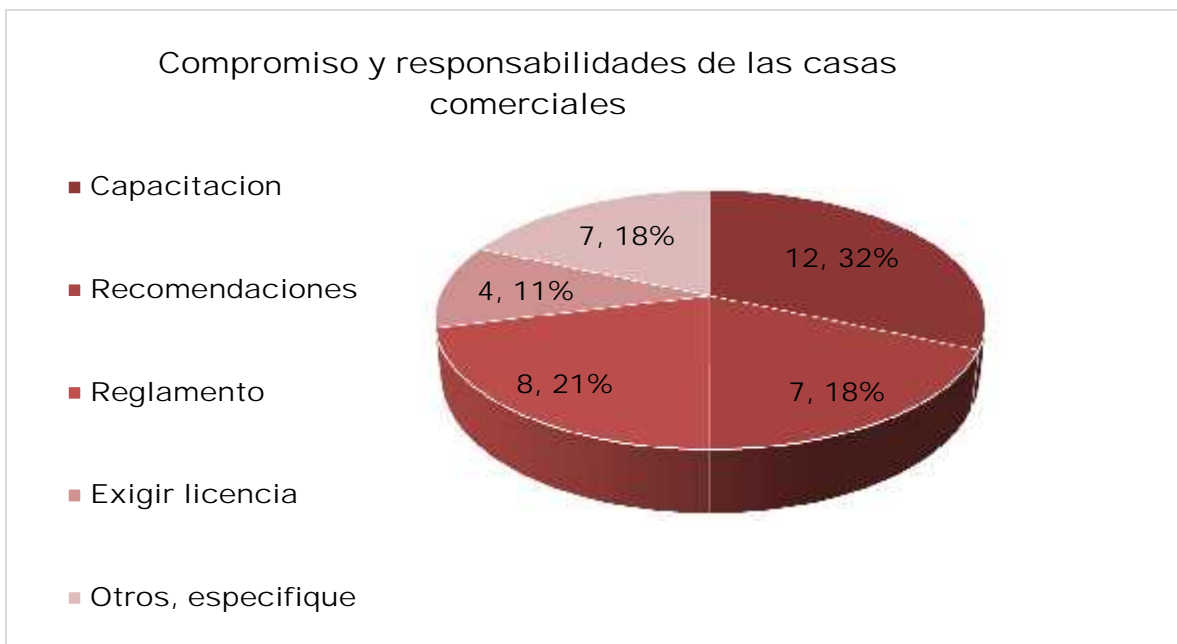
B. Exige licencia a sus clientes en el momento de adquirir una moto

Como distribuidores de motocicleta no exigen licencia de conducir para realizar la compra, puesto que no les corresponde como empresa hacer este tipo de exigencias que les compete a la Policía Nacional, algunas veces el comprador no siempre es el usuario final, además el cliente sabe que tiene la obligación de hacer el trámite y portar sus papeles en regla para poder desplazarse.

Entre los beneficios que ofrecen las casas comerciales al comprar una motocicleta, se detallan: un casco certificado, un año de garantía, chequeo mecánico (siempre y cuando sea en el taller de la empresa).

Algunas casas comerciales ofrecen regalías cuando hay promociones en alguna marca específica, como equipos de protección: chaquetas, guantes un segundo casco, capotes etc.

Según los jóvenes encuestados la mayoría con un 32%(12) refieren que las casas comerciales deben de asumir un compromiso con los clientes para promover el manejo adecuado y responsable, entre ellos mencionan: 11% (4) capacitaciones, 18%(7) recomendaciones, 21%(8) reglamentos, el 18%(7) que deberían de sugerir que es necesario cuando se compra una moto adquirir 2 cascos de seguridad y el 11% opinaron que deberían de exigir licencias de conducir y datos que se expresan en el siguiente gráfico:



Es relevante las propuestas de los encuestados que proyecta una práctica responsable por parte de las casas comerciales en la relación con sus clientes, sin embargo, las casas comerciales no deberían centrar su proceso en el consumismo del cliente, sino que debería de velar por la seguridad del cliente al comprar un producto, por ejemplo, las motocicletas. Así que las propuestas no son imposibles como mencionan las capacitaciones a los clientes sobre las responsabilidades ciudadanas para el uso de motocicleta, promoviendo las responsabilidades en la vida de los clientes, y el establecimiento de requisitos para la compra como licencia de conducir según la ley del país; todo podría contribuir a una cultura responsable para conducir y la disminución de los accidentes de tránsito.

1.3 Acciones de prevención de accidentes de tránsito

A. Experiencia de jóvenes motorizados en accidentes de tránsito

Según los conductores entrevistados el 42% (5) han tenido accidentes de tránsito, y el 58%(7) afortunadamente no.



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.

B. Jóvenes motorizados respeto las señales de tránsito

Los entrevistados resaltan que la gran mayoría con un 75%(9) de ellos respeta las señales de tránsito, aunque hay un porcentaje del 8%(1) que pocas veces respetan las señales de tránsito, de igual manera hay un 17%(2) que definitivamente no respetan las señales de tránsito.

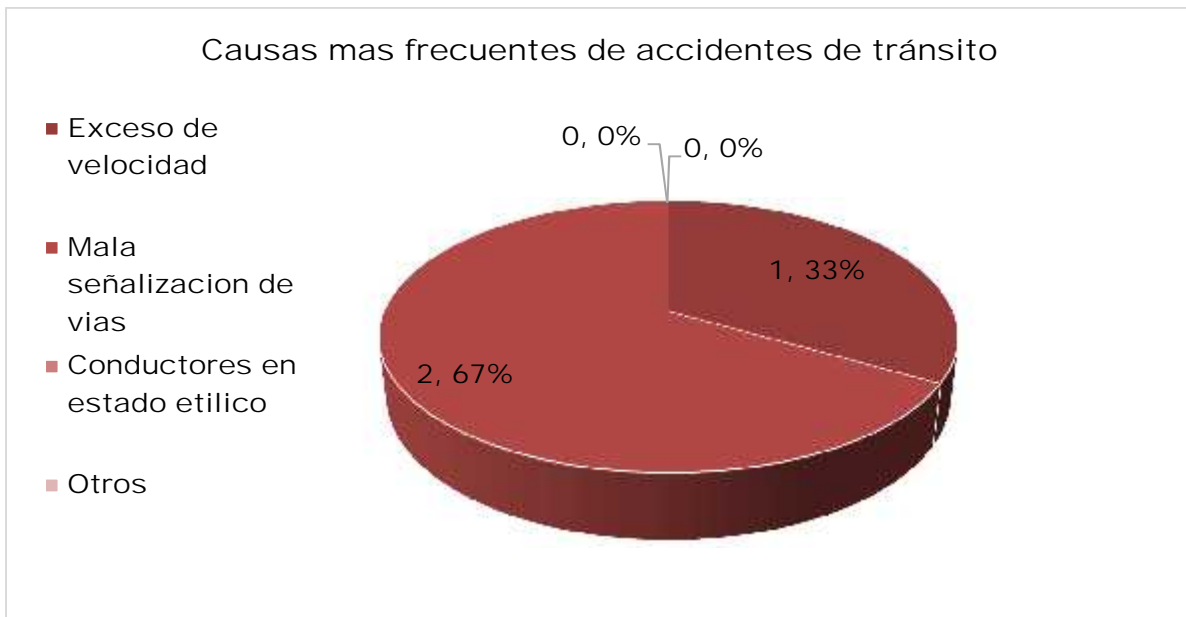


Es un indicio que los conductores respetan las señales y con esto evitan los accidentes, las señales de tránsito se hicieron para respetarse y de tal modo evitar accidentes culposos por no respetar las señales establecidas, es una lástima que aun existan conductores que anden en las vías infragantemente 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, sin embargo, este porcentaje de igual manera conoce las normativas, pero asumen no llevarlas a la práctica.

C. 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 con un 33% (1) que conducen en estado etílico y otros por la mala señalización 0.0%(0).



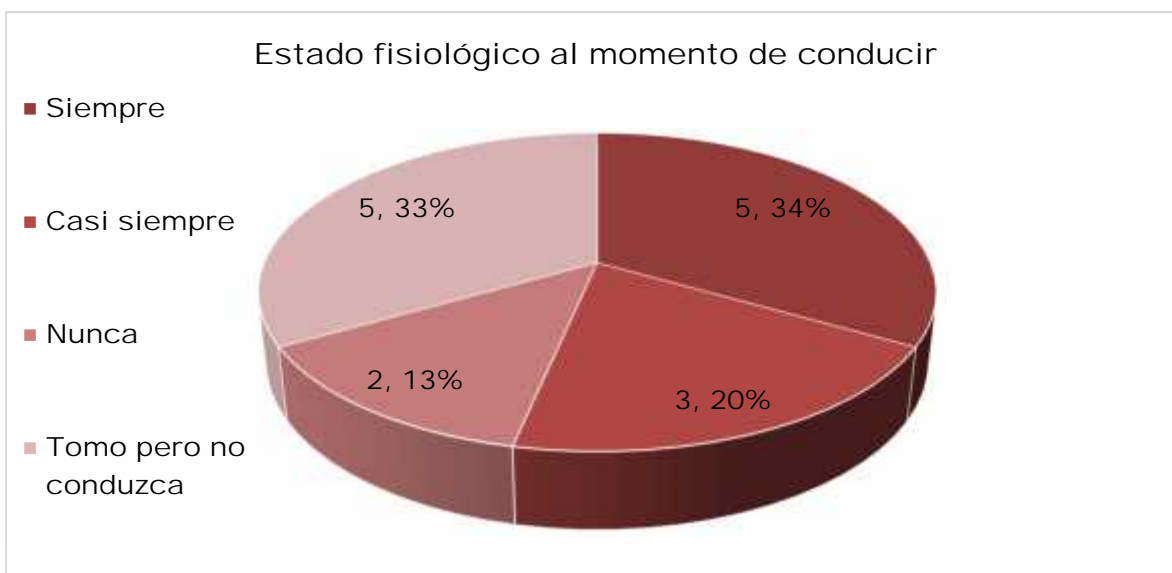
El exceso de velocidad es la causa de accidentalidad en la ciudad, muchas veces madres, padres o tutores de familia son culpables por permitir a sus hijos menores de edad, conducir motocicletas sin licencias, incumpliendo las leyes de tránsito, así mismo las prácticas irresponsables de adultos que conducen sin ninguna precaución bajo los efectos de sustancias etílicas poniendo en riesgo la vida de ellos y la de los ciudadanos peatones y otros conductores.

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.

Repercusiones de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados

Consecuencia de los accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados

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

Agentes de tránsito	Jóvenes 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

<p>de tránsito). Si se manejara correctamente se evitaría muchos accidentes de tránsito, pero las conductas de las personas dejan mucho que desear. Destacando que los accidentes de tránsito Si se podrían llegar a reducir: incorporando la educación vial como una materia más en el pènsun académico, que el conductor maneje adecuadamente con una buena actitud atendiendo y respetando las señales de tránsito.</p>	<p>que se dan en los altos por no respetar las señales preventivas de tránsito.</p>
--	---



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

no mide el riesgo en el que conduce, 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.

Según los agentes de tránsito y jóvenes motorizados entrevistados de la ciudad de Estelí, 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 de tránsito). Si se manejara correctamente se evitaría muchos accidentes de tránsito, pero las conductas de las personas dejan mucho que desear.

Destacando que los accidentes de tránsito se podrían llegar a reducir: incorporando la educación vial como una materia más en el pènsun académico, que el conductor maneje adecuadamente con una buena actitud atendiendo y respetando las señales de tránsito.

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**

Policía	Casas comerciales
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.	La frecuencia de accidentes de tránsito de motorizados se da más por la irresponsabilidad y falta de conciencia por parte de los conductores y por no hacer uso de las medidas de protección adecuadas, la falta de precaución y adrenalina e inclusive por conducir ilegalmente desafiando a las autoridades competentes. Resaltan que los accidentes de tránsito se han incrementado más en los jóvenes que en los adultos.

Los agentes de tránsito y las casas comerciales 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 licencia para no hacer ningún trámite.

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

Policía	Casas comerciales
<p>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.</p>	<p>Realización de campañas. Regalías de equipo de protección.</p>

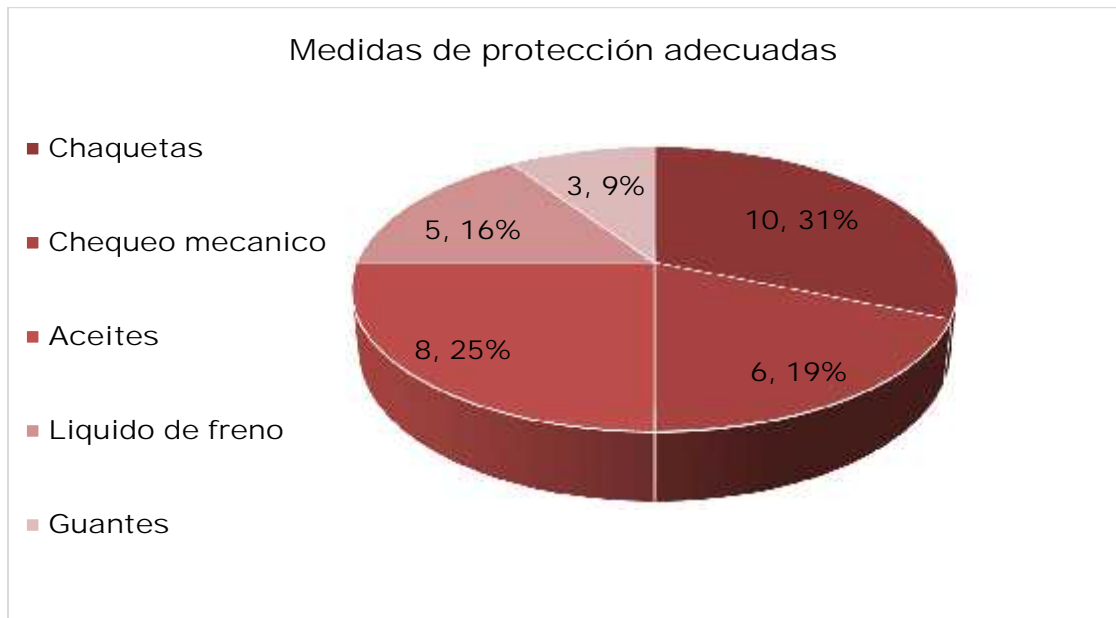
Ambas instituciones como la policía de tránsito y las casas comerciales están desempeñando su labor en cuanto a la protección como una forma de contribuir a la problemática de accidentes de tránsito, apoyando con campañas de sensibilización desde los colegios hasta las universidades.

Este ya es un problema de actitud por parte de los conductores que de conocimiento.

Propuestas para la implementación de una cultura responsable en la prevención de accidentes de tránsito

- Jóvenes conductores de motocicletas
- La población entrevistada reconoce que al conducir usan medidas de seguridad el 29%(10) usa chaquetas, el 9%(3) guantes, un 18%(5) le hace chequeo al vehículo, el 23%(8) aceite, y un 15%(5) le revisa el líquido de frenos etc., de tal manera que se protegen físicamente y están siempre pendientes de sus vehículos, pero también hay conductores con un 6%(2) que en este caso muy

pocos, afirman que no usan ninguna forma de protección de sus vidas al conducir.



- 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.
- Policía Nacional

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: 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.

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 tiene que 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, por ejemplo las personas agenciamos diferentes acciones personales, familiares y comunitarias para prevenir enfermedades que implican acciones como no exponerse a contaminantes para no intoxicarnos, protegerse de los piquetes de mosquitos para no sufrir los efectos de una epidemia, no exponerse a la lluvia para no tener un resfrió.

Jóvenes conductores de motocicletas	
La población entrevistada reconoce que al conducir usan medidas de seguridad el 29% usa chaquetas, el 9%(3) guantes, un 18%(6) le hace chequeo al vehículo, el 23%(8) aceite, y un 15%(5) le revisa el líquido de frenos etc., de tal manera que se protegen físicamente y están siempre pendientes de sus vehículos, pero también hay conductores con un 6%(2) que en este caso muy pocos, afirman que no usan ninguna forma de protección de sus vidas al conducir.	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 y mantenimiento de su motocicleta.

	Con una cultura responsable todo sería diferente.
Policía Nacional	
<p>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.</p> <p>Teniendo como resultados de acuerdo a las actividades realizadas en el plan de trabajo: 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

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	Funcionarios
	Incumplimiento de normativas de regulación técnica de los vehículos	
	Desconocimiento de responsabilidades legales del manejo inadecuado.	
	Actitud desafiante y temeraria para conducir (acción egocéntrica)	
		Aplicación inadecuada de las leyes.
		Tráfico de influencias para realización de trámites
Corrupción ciudadana		
Se considera que es mejor evitar los procedimientos, por ejemplo, no hacer el examen de manejo, no usar los medios.		
Negatividad para los procesos de denuncia.		
	Imprudencia	
	Desconocimiento de las leyes	
	Negligencia	
	No se visualizan riesgos - riesgo actitud	

Se apertura 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, 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 e una conciencia crítica y proactiva que disminuya los riesgos ciudadanos ante los accidentes de tránsito.

La estrategia estará dirigida a los usuarios de redes sociales (Facebook) desde aquí se crearán y compartir acciones proactivas para la prevención de accidentes de tránsito y la práctica de una cultura de manejar responsable.

Propuesta de Intervención

“Por una cultura de prevención de accidentes de tránsito vinculados a motorizados”

Introducción

A partir de la investigación se define una propuesta de intervención dirigida a la promoción de una cultura de prevención de accidentes de tránsito en jóvenes motorizados.

Desde el Trabajo Social se propone una intervención para la sensibilización en función de promover incidir en los cambios de concepciones, actitudes y prácticas ciudadanas siendo peatones, conductores y hasta funcionarios de las instituciones para asumir una práctica responsable para conducir en este caso motocicletas.

A través del Trabajo Social de comunidad, se pretende incidir en la comunidad virtual específicamente en la población joven que en las cifras de accidentalidad nacional representan un considerable grupo poblacional. Partiendo que desde los medios virtuales puedes movilizar recursos de análisis y reflexión para la prevención de los accidentes y por ende una cultura vial responsable.

i. Contexto

El incremento de los accidentes de tránsito en la población nicaragüense cada vez es más frecuente (López, 2008), asociados al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí.

Actualmente en la ciudad de Estelí se está incrementando la problemática del manejo inadecuado de los motorizados y es una situación que pone en alerta a la ciudadanía por el índice de accidentalidad y la muerte de jóvenes, lo que nos da la iniciativa de investigar las acciones que ocasionan los accidentes dado que es un problema de salud pública.

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, y desatender las señales de tránsito, el estrés, distracciones, problemas personales, cansancio, desperfectos de las motos, la falta de sensibilización, la cultura, el irrespeto a las autoridades y el desacato a la ley, sobresaliendo como víctimas más frecuentes, los conductores, pasajeros de motos y peatones (Valdivieso, Proaño, Gavilanez, Cepeda, Vichisela, & Zagal, 2013).

Las principales noticias de los medios de comunicación se asociación a accidentes de tránsitos de población motorizada, la Policía Nacional como ente regulador de las normativas de tránsito hace constantemente a la población sobre la problemática, enfatizando en una práctica responsable.

Recientemente la Policía Nacional, según estadísticas oficiales, se registró que 776 personas han muerto en las carreteras, cifra que indica 101 muertos más que en 2015, lo que representa un incremento del 13%. (La Prensa, 2016)

ii. Descripción de propuesta de intervención:

La propuesta de intervención, tiene como propósito contribuir a la prevención de accidentes de tránsito vinculados al manejo inadecuado de motorizados. La propuesta contiene cuatro ejes de intervención: **Comunicación-Divulgación, Intercambio-formación y Sensibilización.**

La propuesta se enfatiza en proporcionar a la comunidad (ciudadanía: peatones, jóvenes motorizados y funcionarios) que desde diferentes roles pueden contribuir acezando a información pertinente sobre los riesgos, que puedan movilizar sus recursos para prevenir accidentes de tránsito.

La acción comunitaria desde el Trabajo Social es un proceso por el cual una comunidad identifica sus necesidades u objetivos, ordena (o clasifica) estas necesidades u objetivos, encuentra los recursos (internos y/o externos) para enfrentarse a esas necesidades o alcanzar sus objetivos, actúa con respecto a los mismos, y al hacerlo así desarrollan en la comunidad actitudes cooperadoras y colaboradoras, y formas de actuar.

La propuesta contempla las acciones y estrategias que se emprenden para aportar al desarrollo de la temática y contrarrestar la problemática. Desde un enfoque "enfoque holístico" la problemática de los accidentes de tránsito requiere de acciones integrales e integradoras ya que es responsabilidades de toda la ciudadanía que normalizamos y condenamos una situación determinada, aunque ocasione riesgos sociales y graves para la vida de los seres humanos.

La intervención desde el Trabajo Social resulta pertinente tomando en cuenta que con frecuencia las comunidades humanas necesitan ayuda en la reflexión y organización personales y colectivas para hacer frente a sus problemas, así como algunos individuos necesitan ayuda para enfrentar sus propias necesidades individuales.

iii. Misión

Contribuir a la formación integral de los conductores motorizados, para el desarrollo de sus valores, trabajando en una actitud positiva para incidir en una cultura de prevención responsable para el manejo adecuado.

iv. Visión

Permitir consolidar la formación del manejo adecuado de la población en general para reducir la accidentalidad y así mismo lograr la responsabilidad compartida.

v. Objetivo

Promover una cultura responsable de prevención para el manejo adecuado de los motorizados.

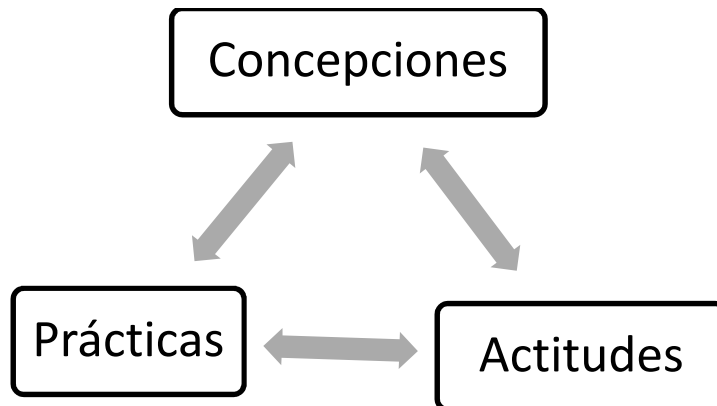
vi. Metas

- Fomentar un cambio de actitud positiva en los conductores.
- Que las familias introduzcan principios y valores a sus hijos desde la niñez sobre la responsabilidad de conducir.
- Incluir en el pènsun acadèmic la educaci3n vial como una clase (primaria, secundaria).
- Incluir horas m1s pr1cticas en las escuelas de manejo para una mayor responsabilidad al salir a las calles.
- Capacitar mejor a las personas a la hora de adquirir licencias, ya que muchas personas adquieren licencias sin ex1menes y charlas por la influencia.

vii. Beneficiarios

- Poblaci3n en general
- Policia Nacional
- Escuelas de manejo
- Peatones
- Casas Comerciales

viii. Énfasis



ix. Estrategias



Comunicación-Divulgación: compartir información con los miembros del grupo sobre una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable.

Intercambio-Formación: promover espacios para la discusión y la retroalimentación entre los miembros sobre experiencia y vivencias personales y sociales y que contribuyan a los cambios de concepciones, actitudes y prácticas en función de una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable.

Sensibilización: incidir en la temática enfatizando en los riesgos y vulnerabilidad social ante una problemática que se incrementa para la sensibilización social y que los ciudadanos se conviertan en personas conscientes de sus responsabilidades viales.

x. Medios

▪ Medios Virtuales:

Son formas de estar conectado con la comunidad virtual en la cual los vínculos, interacciones y relaciones tienen lugar en Internet. Los medios virtuales son muy importantes en el siglo XXI ya que a través de este se intercambia información, se puede conversar y socializar a través de la comunicación simultánea, interactuar con personas que no están cerca de nosotros y movilizar temáticas de interés.

Para esto se creó un grupo de Facebook con el nombre "Promoción de una cultura responsable en motorizados para la prevención de accidentes de tránsito", desde donde se realizan actividades para compartir información, reflexionar y sensibilizar a través de foros de discusión, chat, grupos de noticias y foros videos, análisis de imágenes.

xi. Receta para evitar accidentes de tránsito ocasionados por actos inseguros durante la conducción de motocicletas

- La seguridad vial es, compromiso de todos.
- Antes de usar, tu motocicleta debes revisar.
- Protege tu cabeza, usando el casco protector
- Si combinas alcohol con volante, hay un lugar para ti. Att: la funeraria
- Sé prudente, usa tu equipo de protección
- Déjate ver, avisa la maniobra que vas hacer
- Respeta la capacidad de tu motocicleta
- Evitar tu motocicleta, como vehículo de carga
- Mantén tu velocidad y distancia de seguridad
- Date a notar evita ser arrollado
- Respeta el semáforo y rebasa por la izquierda

- Evita los audífonos, teléfonos o cualquier elemento distractor durante el manejo
- No permitas pasar inadvertido, usa reflejantes y luces
- Conduce con prudencia y cortesía, protege al peatón

“Educando al joven, tendremos buenos ciudadanos, Educando al ciudadano tendremos mejores automovilistas”.



Fotografía: Diseño de página de Facebook para la prevención de accidentes de tránsito

- Coordinación directa con instituciones y organizaciones que trabajan el tema.

Para esto será importante compartir los resultados con las instituciones que facilitaron información para el proceso de investigación. Por ser un problema de gran trascendencia no depende de una estrategia de intervención con un sector implica procesos educativos a diferentes sectores poblacionales de igual manera la modificación de responsabilidades sociales en los diferentes ámbitos y sistemas relacionales como la familia, la escuela, la comunidad, las instituciones, los empleadores, el sistema de salud.

Por ejemplo, desde la propuesta se motivará a la reflexión desde esos diferentes sectores el nivel de responsabilidad, así como las exposiciones a riesgos sociales, por ejemplo:

- ¿Qué hacen los centros educativos para promover la educación vial como contenido de estudio?
- ¿Qué hacen la familia para promover una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable?
- ¿Qué hacen los centros las empresas e instituciones para promover una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable?
- ¿Qué hacen las casas comerciales para vender las motocicletas y promover una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable?
- ¿Qué hacen los sistemas de salud para la prevención de accidentes de tránsito y promover una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable?
- ¿Qué acciones coordina la Policía Nacional a lo interno de la institución para promover una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable?

xii. Actividades

- Crear un espacio virtual a través de las redes sociales más populares, compartir información, motivar y sensibilizar a miembros del grupo para la promoción de una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable.
- Buscar contenidos de interés para los miembros.
- Organizar actividades de interacción virtual como: foros de discusión, chat, grupos de noticias y foros videos, análisis de imágenes.
- Compartir resultados de la investigación con autoridades Policía Nacional quienes autorizaron la realización de entrevistas y manifestaron su interés en el tema.

VI. CONCLUSIONES

Los accidentes de tránsito representan la principal problemática que se vive en la ciudad de Estelí, 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 Esteliana.

Los accidentes de tránsito pueden reducirse, cumpliendo con las medidas de protección, evitando conducir bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, giros indebidos, no guardar distancia, invadir carril, 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.

Valorar los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública en la población motorizada debido al manejo inadecuado en la ciudad de Estelí, 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, influencia de amigos, desacato a las autoridades de la ley, apuestas ilegales, 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 personal tampoco a sus acompañantes al momento de ir al volante, en cambio las empresas consideran que no les corresponde reivindicar al cliente a que use medidas de protección, hacen mención que debe de ser de manera personal (autoprotección), y los policías de tránsito califican una mayor exigencia en cuanto a 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.

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.

La realidad es que el conductor no posee una realidad concreta de sus acciones y se puede observar a partir de como 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.

VII. RECOMENDACIONES

A las Alcaldía Municipal de Estelí, Ministerio de Educación (MINED), Policía Nacional:

A la Alcaldía Municipal de Estelí:

- Implementar el sistema de cuatro stop en esquinas de gran afluencia vial o en las calles que existen doble vías. Este sistema consiste en instalar una señal de stop en cada esquina y el primer conductor del vehículo que llegue seguirá su curso. En caso de que haya cuatro conductores que lleguen casi al mismo tiempo, el primero que llegue tendrá el derecho de circular y así sucesivamente. Esto ayudará a evitar colisiones y a que en el centro de la calle se hagan conglomeraciones de vehículos porque todos quieren pasar a la vez. De igual manera, se contribuye a fomentar la educación vial.
- En las calles de doble vías, se prohíba el estacionamiento de los vehículos en ambos lados para permitir la circulación libre de los vehículos y se evite la aglomeración de los mismos.
- La parte del urbanismo de la alcaldía ha permitido que no se respete el derecho de acera, según la ley 431, art.29 paso peatonal, se tienen que dejar 1.5 metros como mínimo de acera para el paseo peatonal, las aceras en varios puntos de la calle central miden de 70, 80 cm esto provoca que los peatones tienen que usar la calles o la cuneta para transitar en la vía, lo cual ocasiona accidentes de tránsito.
- Organizar los negocios que permanecen en la vía, la alcaldía tiene el deber de ordenar esta situación.
 - La alcaldía tiene que regular que todos negocios tienen que tener su área exclusiva de parqueo, no afecte la circulación de los vehículos de la ciudad.

A la Policía Nacional, área de tránsito:

- Aplicar un sistema de multas en las calles donde los vehículos se estacionen incorrectamente y a la tercera multa colectada suspender temporalmente 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 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, 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 una promover una cultura de manejo de los motorizados de manera responsable

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 esta ciudad Estelí.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

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

Ander-Egg, E. (1995). Técnicas de Investigación Social. *Técnicas de Investigación Social* , Capitulo 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 (Talincrea)*. 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)

Bracker, M. (2002). *Metdología de la Investigación Cualitativa* . Obtenido de <http://www.qualitative-forschung.de/information/publikation/modelle/bracker/metodolo.pdf>

Chévez, 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*. Peru.

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

De La Hoz, C. (21 de Mayo de 2012). *definicion de percepcion*. Obtenido de definicion de percepcion: <http://definicion.de/percepcion/#ixzz3lYwYIG2q>

(11 de septiembre de 2015). Departamento de Educacion vial . (M. J. Gonzalez, & A. I. Talavera, Entrevistadores)

Diario oficial La Gaceta, N° 4144. (2014). *LEY DE REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY N°. 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: <http://www.proteccioncivil.org/autoprotección>

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 transito ocurrido en Tipitapa con muerto, lesionado y daños 2009-2010* . León: CIDS-UNAN León.

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

García, L. (20 de Mayo de 2015). Inseguridad Vial, la tercera causa de preocupación de los Nica. *El Nuevo Diario* .

Gonzalez, M. J., Gutierrez, 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: Farem-Estelí.

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 0ctubre 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. Gonzalez, A. I. Talavera, & M. J. Ruiz, Entrevistadores) Estelí.

Keycher, C. (05 de Octubre de 2016). Estadísticas anuales de accidentes de tránsito. (M. J. Gonzalez, 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° 423, Ley General de Salud*. Managua: La Gaceta.

López López, E. (2012). *La educación vial se hace en la familia*. España: Apoclam.

Lorío Lira, A. (07 de Junio de 2016). Asumen compromiso para prevenir accidentes en Ocotol. *La Prensa* .

M. Chevalier, J. (2003-2004). *El Sistema de Análisis Social*. Canadá: Universidad de Carleton (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., & GálvezRivero, W. (2010). SIMPOSIO: ACCIDENTES DE TRÁNSITO. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica* .

Morales, S., Alfaro, B., & Galvez, 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 <http://www.comunicologos.com/t%C3%A9cnicas/monitoreo-de-medios/>

prensa, L. (08 de 11 de 2013). *reportajes especiales -victimas de velocidad*. Obtenido de [reportajes especiales -victimas de velocidad](http://www.comunicologos.com/t%C3%A9cnicas/monitoreo-de-medios/):

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

Red Onmidia LTDA. (2007-2016). *Definición de estadísticas/definiciónabc*. Recuperado el 16 de Octubre de 2016, de Definición de estadísticas/definiciónabc: <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 Vial: Accidentes de tránsito*. Obtenido de Educación Vial: Accidentes de tránsito: <http://gabrielasanchez98.blogspot.com/p/accidentes-de-tránsito.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 de crecimiento*. Recuperado el 30 de Noviembre de 2016, de Cursos de crecimiento: <http://tallerdefelicidad.blogspot.com/2012/04/siempre-les-repito-que-hay-que-cuidarse.html?n?m=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., Gavilanez, D., Cepeda, C., Vichisela, G., & Zagal, H. (2013). *Factores Causantes de los accidentes*. Pichincha: Pichincha.

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

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

IX. ANEXOS

Entrevista a casas comerciales

El presente trabajo tiene como objetivo contribuir a la cultura responsable para moderar la frecuencia de los accidentes de tránsito debido al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de la salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí en el período 2016

1. ¿En qué año se popularizó las motocicletas?
2. ¿En qué año se incrementaron las ventas de motocicletas?
3. ¿Cuál es la marca con más demanda por los clientes?
4. ¿Qué exige como requisito para adquirir una moto?
5. Exige licencia a sus clientes en el momento de adquirir una moto
Sí No ¿por qué?
6. ¿Cuáles son los beneficios por la compra de una motocicleta?
7. ¿Cuál es el porcentaje aproximado de la venta de motocicletas en los 3 meses?
8. ¿Qué opina sobre la frecuencia de accidentes de tránsito de los motorizados?

Entrevista a policías de tránsito - Estelí

El presente trabajo tiene como objetivo contribuir a la cultura responsable para moderar la frecuencia de los accidentes de tránsito debido al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de la salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí en el período 2016

Datos generales:

Edad: ----- sexo: M F cargo que desempeña: -----

1. ¿Qué opina sobre la problemática de los accidentes de tránsito por el manejo inadecuado?
2. ¿Cuál cree que son las principales causas de los accidentes de tránsito?
3. ¿Cree que se puedan reducir los accidentes de tránsito? ¿De qué manera?
4. En su plan de trabajo ¿Que actividades desarrollan para contribuir a la prevención de los accidentes de tránsito?
5. ¿Qué resultados han obtenido con estas actividades?
6. ¿Qué iniciativas considera que se deben de tomar para reducir estos accidentes?
7. ¿Existe estadísticas de la percepción que tienen los ciudadanos sobre los accidentes de tránsito?

Listado libre a población en general.

El presente trabajo tiene como objetivo contribuir a la cultura responsable para moderar la frecuencia de los accidentes de tránsito debido al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de la salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí en el período 2016

Fecha: _____ Edad: _____ Sexo: M____ F____

Nivel de estudio: _____ Trabaja: Si____ No____

Dime cuantas palabras o frases se le vienen a la mente cuando digo la palabra:

Manejo inadecuado de motorizados.

1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____

Ahora le pedimos que nos digas porque asociaste a manejo inadecuado de motorizados en cada una de sus respuestas.

Yo he respondido: _____ porque

Yo he respondido: _____ porque

Yo he respondido: _____ porque

Yo he respondido: _____ porque

¡Gracias por su colaboración!

Encuesta a jóvenes motorizados

El presente trabajo tiene como objetivo contribuir a la cultura responsable para moderar la frecuencia de los accidentes de tránsito debido al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de la salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí en el período 2016

1. ¿Algunas ves ha tenido algún accidente de tránsito?

(A) SI

(B) No

2. ¿Cómo conductor(a) responsable respeta las señales de tránsito?

(A) SI

(B) No

(C) Pocas veces

3. ¿Usa el casco de seguridad cuando conduce?

(A) Si

(B) No

(C) Pocas veces

4. ¿Ud. como conductor(a) exige a su acompañante que porte su casco de seguridad?

(A) Si

(B) No

(C) Pocas veces

5. ¿Cuándo conduce, toma las medidas de protección adecuadas? Mencione algunas de ellas

(A) Si

(B) No

6. ¿Con que frecuencia consume alcohol u otras sustancias al momento de conducir?

(A) Siempre

(B) Casi siempre

(C) Nunca

(D) Tomo pero no conduzco

7. ¿Sabes cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?
- (A) 25km
 - (B) 40km
 - (C) 60km
 - (D) No se
8. ¿Considera Ud. que las casas comerciales deben de asumir un compromiso con el cliente?
- (A) Capacitación
 - (B) Recomendaciones
 - (C) Reglamento
 - (D) Exigir licencia
 - (E) Otros. Especifique
9. ¿En qué vías considera que se dan con frecuencia los accidentes de tránsito?
- (A) Panamericana
 - (B) Semáforos
 - (C) Altos
10. ¿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
11. ¿Qué opina del impacto de la frecuencia de los accidentes de tránsito?
12. ¿Cuál es su percepción de los accidentes de tránsito?

Análisis comparativo de casas comerciales				
	CASA PELLAS	MASESA	CURACAO	GALLO MÁS GALLO
1.En qué año se popularizaron las motocicletas	2013	2010	2010	2012
2.En qué año se incrementaron las ventas de motocicletas	2013	2012 y cada vez aumenta mas	2012	2012
3.Cuál es la marca con más demanda por los clientes	Depende de la necesidad cliente.	Pulsar	Génesis y Yamaha	Serpento
4.Qué exige como requisito para adquirir una moto	Datos personales contado-crédito	Datos personales contado-crédito	Datos personales contado-crédito	Mayor de 21 años, datos personales contado-crédito
5. Exige licencia a su cliente en el momento de adquirir una moto	No corresponde a la empresa	No, porque la mayoría de los clientes saben que es su obligación hacer el trámite	No, porque el comprador no siempre es el usuario final	No porque algunas veces la motocicleta no es de quien hace la compra.
6. Cuáles son los beneficios por la compra de una motocicleta	El casco y que es un medio de transporte más económico en cuanto a combustible y reparaciones, además de que la motocicleta es más rápida para esquivar el tráfico.	Chequeo mecánico, 1 año de garantía y Casco certificado	Casco, un año de garantía, chequeo mecánico siempre y cuando sea en el taller de la empresa	El casco, en algunos casos chaquetas, guantes un segundo casco y capotes, esto aplica cuando hay promociones en algunas marcas.
7.Cuál es el porcentaje aproximado de la venta de motocicletas en los últimos 3 meses	S/C	80%	30%	30%

<p>8. Qué opina sobre la frecuencia de accidentes de tránsito de motorizados.</p>	<p>Que se da por la irresponsabilidad y falta de conciencia por parte de los conductores al no usar casco y demás medidas de protección para prevenir un accidente y que realmente la policía está haciendo un buen trabajo para la promoción de una cultura responsable y protección de los conductores, para la prevención de accidentes de tránsito desde los centros educativos de primaria hasta la universidad</p>	<p>Pienso que se da aún más en los jóvenes por la falta de precaución, adrenalina, falta de responsabilidad y por no portar casco, ya que en los adultos se ven menos la frecuencia de accidentes de tránsito.</p>	<p>El descuido, la irresponsabilidad de los conductores al no seguir las medidas preventivas para evitar los accidentes de tránsito</p>	<p>Que no respetan las señales de tránsito, no portan las medidas de protección adecuada, y muchas personas manejan sin licencia. La policía no está filtrando bien a los conductores ya que algunas personas pagan un costo más alto por las licencias para no hacer ningún trámite.</p>
---	--	--	---	---

Las casas comerciales coinciden en que la motocicleta se popularizó a partir del año 2010, pero es a partir del año 2012 hasta la actualidad que se incrementan las ventas en un 50%. Las marcas más vendidas y demandadas por los usuarios son Pulsar, Génesis, Yamaha y Serpento (exclusiva de la casa comercial el gallo más gallo), Cabe mencionar que esto varía de acuerdo a la necesidad del cliente, si es para trabajo,

lujo o si es para transitar en zonas rurales u urbanas). Entre los requisitos para adquirir una moto difiere si es de contado o al crédito ya que de contado el trámite es más fácil y rápido y al crédito se requieren otros trámites. En algunas casas comerciales es requisito tener mayor de 21 años para la compra de una motocicleta y en otras a partir de los 18 años.

TÉCNICA: MONITOREO DE MEDIOS

NOTICIAS DE ESTADÍSTICAS POLICIALES EN EL 2016

Noticias; Marcha para prevenir accidentes de tránsito 14-05-2016 –

Policía de Tránsito no otorgó cifras de cuántas muertes en las carreteras hay hasta la fecha (Autor: Melissa Aguilera Montiel)

En la marcha participaron brigadas de colegios y universidades. HOY/Foto: Melissa Aguilera HOY

La Policía Nacional junto a brigadas estudiantiles realizó ayer una marcha por la vida para crear conciencia en los conductores, para que así no irrespeten las señales de tránsito ni manejen en estado de ebriedad. Pese a la marcha, los accidentes de tránsito en el país continúan cobrando la vida de personas todos los días, pero no se conoce la cifra exacta de cuántos fallecidos van hasta la fecha. “Más que hablar de los accidentes, estamos hablando de la prevención en estos momentos, de la educación, de la reflexión, de protegernos la vida... El propósito es ir creando conciencia, es decir, que tengamos conciencia de responsabilidad para evitarnos tragedias”, dijo el jefe de Tránsito Nacional, comisionado mayor Roberto González Kraudy. Recordó que los conductores también deben tomar en cuenta en qué estado se encuentran sus vehículos para evitar un accidente en las carreteras. Tres mil licencias en casa Según González Kraudy, desde el pasado mes de marzo que se entregan las licencias de conducir en las casas de los conductores que fueron multados, ya no se hacen las largas filas en las oficinas de Tránsito Nacional. “Estamos entregando como está establecido institucionalmente, hemos entregado aproximadamente unas 3 mil licencias ya a partir del 15 de marzo hasta acá. Ya las filas se terminaron”, aseguró González durante el acto de celebración de la marcha de prevención de accidentes de tránsito.

Ver contenido original de esta noticia en: <http://www.hoy.com.ni/2016/05/14/marcha-para-prevenir-accidentes-de-transito/>

Policía Nacional llama a la prevención de accidentes de tránsito

Agosto 17, 2016 - Fortalecimiento de la Seguridad Ciudadana y Humana, Institución, Noticias

Tatiana Rodríguez Vargas

Como todos los miércoles, los miembros del Consejo Nacional de Policía se reúnen con la finalidad de evaluar las acciones policiales que se ejecutan en favor de la seguridad ciudadana.

Sin embargo, hoy se enfocaron en la prevención de los accidentes de tránsito que tanto dolor y luto deja entre las familias nicaragüenses.

“Estamos dando a conocer el Plan de Seguridad Vial ‘Protegiendo tu Vida’, con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito con secuela como son los muertos y los lesionados”, informó el Comisionado General Francisco Díaz, Subdirector General de la Policía Nacional.

El Plan que se implementará a partir de hoy, va dirigido a “fortalecer la regulación operativa y la seguridad vial en las carreteras, principalmente a los conductores de motos, los conductores de transporte colectivo y selectivo”.

Recalcó que “los accidentes de tránsito se pueden evitar, se pueden reducir a su mínima expresión siempre y cuando nuestros conductores, peatones y pasajeros tengan el comportamiento correcto”.

Más seguridad en espacios públicos

El Jefe Policial aseveró que en la reunión se está evaluando el trabajo policial en favor de la seguridad de los espacios públicos, de carácter comercial y turístico, trabajo que se realiza principalmente los fines de semana.

“Nuestro compromiso a lo ordenado por el Presidente de la República y Jefe Supremo de la Policía Nacional, es seguir mejorando y fortaleciendo la seguridad

ciudadana para la tranquilidad de las familias nicaragüenses en los 153 municipios del país”, concluyó el Jefe Policial.

Policía pone su mayor esfuerzo en la prevención de accidentes

Marzo 22, 2016 - Noticias

Insp. Grethel Vargas Espinoza

“Se realizaron 3 mil 50 operaciones activas para contribuir a la seguridad vial, a través del ‘Plan Nicaragua Mejor y Plan Carretera’ que se desarrollan en toda la nación, así mismo se está aplicado la ley a todos los que la vienen violentando, fundamentalmente en las causas que inciden en la peligrosidad de los accidentes de tránsito”, dio a conocer el Comisionado General Roberto González Kraudy, Jefe de la Dirección Seguridad de Tránsito Nacional.



“Invasión de carril, conducir en estado de ebriedad, desatender las señales de tránsito, giros indebidos, conducir sin casco de protección y conducir hablando por el teléfono celular”, son algunas de las faltas que se presentan diariamente en las vías y carreteras de Nicaragua, destacó González.



Agregó que continúan fortaleciendo la presencia policial para brindar seguridad en todas las carreteras del país, y continuar incidiendo en la reducción de los accidentes de tránsito que provocan muertes y lesionados.

Destacó que la Policía Nacional seguirá aplicando la Ley 431 a conductores que conducen en estado de ebriedad, la conducción de manera temeraria y violenta.



Tenemos 1 mil 118 kms lineales y 85 tramos de control, utilizando de manera preventiva los radares de velocidad y los alcoholímetros, control policial de entrada y salida de los departamentos, así como en las garitas, carretera sur y norte, Xiloá y Ticuantepe, detalló el Jefe Policial.

Kraudy hizo un llamado al pueblo en general para que en esta Semana Santa compartan en familia y traten lo menos posible de causar un accidente de tránsito.

Recordó también a los conductores que si van a tomar es preferible que designe una persona para llevar a cargo el timón del vehículo.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Seguridad de Tránsito Nacional, estará brindándole fielmente todas las recomendaciones pertinentes para salvaguardar su vida y la de su familia en esta Semana Santa.

Managua la más afectada por accidentes de tránsito

Elíizabeth Romero 31/07/2016



Cada día ocurren en el país 94 accidentes de tránsito, de esos, 61 se registran en Managua, lo que representa un 71.8 por ciento.

Los horarios en los que con más frecuencia ocurre ese tipo de percance en el país están entre las 9:00 a.m. y las 12 del mediodía y de 1:00 p.m. a 4:00 p.m. No obstante, el

rango de las primeras cuatro horas del día es cuando ocurren los accidentes con saldos mortales.

En 2015 la Policía registró 33,673 accidentes automovilísticos, 5,086 más que el año anterior, los que cobraron la vida de 675 personas, seis más que en el 2014, revela el anuario estadístico correspondiente a 2015, publicado por esa institución.

De ese total de accidentes, 24,181 sucedieron en Managua y causaron la muerte de 183 personas.

DÍAS DE MAYOR OCURRENCIA

Viernes, sábado y domingo son los días que con mayor frecuencia ocurren accidentes en el país, con saldos mortales y en esos tres días se reportaron 383 muertes, de los 675 en total en el 2015.

De acuerdo con la información oficial, los automotores son los que más se ven involucrados en accidentes. Sin embargo, las motocicletas continúan a la cabeza en cuanto a los vehículos que provocan accidentes con víctimas mortales, al fallecer 276 personas vinculadas a esos vehículos livianos.

Es de señalar que la Policía ha promovido campañas preventivas como, por ejemplo, el uso de los cascos de protección para motociclistas y sus pasajeros. También llevan más de un año impulsando el denominado Plan Nicaragua Mejor.

El pasado 25 de julio la página web de la institución policial informó que en las últimas cuatro semanas había retenido en planes operativos 1,382 vehículos en los 82 puntos de control establecidos en todo el país. De ese total, 647 conductores y sus vehículos fueron trasladados por estado de ebriedad.

El año pasado, sin embargo, los accidentes causados por conducir en estado de ebriedad representaron apenas el 0.8 por ciento, del total de accidentes automovilísticos registrados durante todo el año.

El año pasado en su mayoría los accidentes ocurrieron como consecuencia de colisiones con 30,484 casos, que provocaron la muerte de 252 personas y otras 2,750 lesionadas. Seguido de choques con objetivo fijo, pese a que la ocurrencia fue de poco más de mil casos, dejaron 103 personas fallecidas.

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES

Las principales causas de accidentes de tránsito siguen siendo no guardar la distancia, con 9,622 casos; invadir carril, con 5,379 accidentes, y los giros indebidos con 4,253 hechos de este tipo.

En lo que va del 2016, la Policía no ha informado sobre los accidentes de tránsito. No obstante, la nota en la página oficial de la institución, del pasado 25 de julio, señala que el jefe de Tránsito, comisionado general Roberto González, insistió en la importancia de acatar las señales de tránsito a fin de prevenir accidentes y su peligrosidad, en particular contra los peatones.

Policía brinda último informe sobre accidentalidad

Foto: Antenor Peña/TN8

Es alarmante la ola de muertos que se han registrado en las carreteras y por diversas causas. En esta última semana, comprendido entre el 20 y 30 de octubre del 2016, la Policía Nacional registra 20 muertos.

Solo en motorizados murieron diez jóvenes, informó la policía de Tránsito, institución que también reporta que en camionetas murieron cinco personas; en bicicletas murieron 3 personas: una persona fallecida en carretera: otra persona murió en un camión y se reporta la aparición de un ciudadano que también murió por causas desconocidas sobre el pavimento.

El jefe de Tránsito Nacional dijo en rueda de prensa que las causas son muchas y una de ellas es conducir a alta velocidad, también conducir en estado de ebriedad, no usar el casco de protección y no respetar las señales de tránsito.

Muchos de estos conductores fueron sancionados, y se ha tomado la decisión de suspenderle la licencia de conducir a 302 personas por conducir en completo estado de ebriedad y poniendo en peligro la vida de las personas.

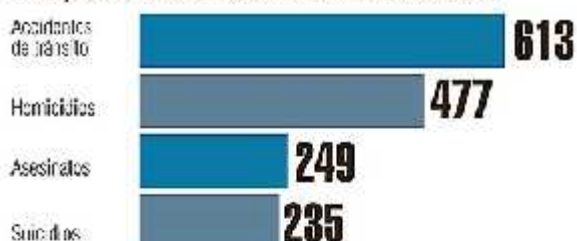
Un problema de salud pública en el país, demuestra estudio del leapp

Accidentes de tránsito, primera causa de muerte

En Nicaragua ya era problema desde 2007, cuando la OMS lo había estimado como proyección en el mundo para 2020; además, es segunda causa de discapacidad.

22 Abril 2013 | elnuevodiario.com.ni

Principales causas de muerte a nivel nacional en 2011



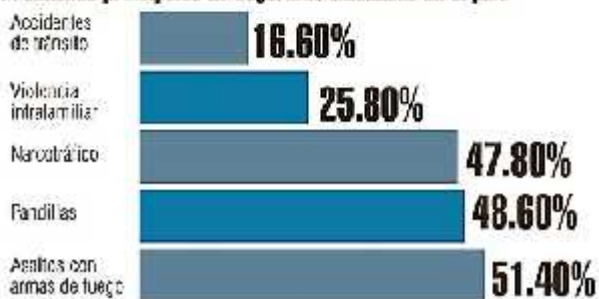
Fuente: Anuario Estadístico de la Policía Nacional 2011

Elementos que determinan un problema de salud pública

Magnitud	Trasendencia	Vulnerabilidad	Costos
22.573 accidentes de tránsito	Vida familiar	Peatones	Médicos
613 muertes	Vida laboral	Niños/niñas	De rehabilitación
5.165 lesionados	Vida económica	Adultos	En medicamentos
		Discapacitados	Funerarios
			Subgubernamentales

Fuente: leapp

Problemas principales de seguridad ciudadana en el país



Fuente: Encuesta sobre Percepción de Seguridad Ciudadana leapp 2012

Además de ser la principal causa de muerte en Nicaragua, los accidentes de tránsito representan un impedimento para el desarrollo económico del país, puesto que un considerable número de fallecidos y de lesionados, según registros, son personas que sustentan los hogares nicaragüenses.

En un estudio del Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas, leapp, sus expertos coinciden, por lo tanto, en que el fenómeno debería ser visto como un problema de salud pública, donde en la prevención se involucren el Minsa y otras instancias, y no solo la Policía Nacional.

Estimaciones de la Organización Mundial de la Salud, OMS, señalan que los accidentes de tránsito ocuparían en

2020 el tercer lugar entre las 10 principales causas de muerte en todo el mundo, sin embargo, en Nicaragua, desde 2007, según el Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas, leapp, la accidentalidad ya ocupa el primer lugar de mortalidad, por

encima del homicidio, del asesinato y de las enfermedades crónicas, y el segundo lugar como causante de discapacidad.

Las cifras

En Nicaragua, los accidentes de tránsito han incrementado desde 2010 hasta la fecha, según un registro que recopila el leapp, basado en los informes anuales que brinda la Policía Nacional y de investigaciones propias, titulado: “Accidentes de Tránsito, una problemática de salud pública y su incidencia en la seguridad vial”.

El estudio señala que en 2010, producto de 23,797 accidentes resultaron lesionadas 5,120 personas y muertas 571; el año siguiente, en 24,573 accidentes se vieron lesionadas 5,165 personas y fallecidas 613. En 2012 las cifras son más alarmantes, pues en 26,164 accidentes resultaron lesionadas 4,830 personas y fallecidas 664.

El impacto

La situación se agrava con un informe que presentó en 2009 la Organización Mundial de la Salud, OMS, y que retoma en este estudio el leapp. Los datos revelan que en países de bajos ingresos, como Nicaragua, se presentan las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito más elevadas del mundo (90%): entre 19.5 y 21.5 por cada 100,000 habitantes.

Consecuencias económicas

Aparte del sufrimiento que provocan los accidentes de tránsito, sus consecuencias van más allá, según el presente estudio del leapp, el cual se basa en registros estadísticos anuales de la Policía Nacional y de hospitales de referencia nacional, los cuales llevan un conteo de las muertes por accidentes de tránsito, y testimonios de miembros de la Cruz Roja y de los Bomberos, instituciones que socorren de primera mano a las víctimas.

Las consecuencias generadas por los accidentes de tránsito en Nicaragua --que se incrementaron en 2012 respecto de 2011--, llevaron a la pobreza a las familias

dolientes, según el estudio del lepp. Aunque para esta organización es difícil cuantificar las pérdidas exactas en las que incurrieron los nicaragüenses.

Sin embargo, para el lepp, el que las familias le hagan frente a los costos por atención médica, rehabilitación y honras fúnebres, entre otros gastos, a causa de los accidentes de tránsito, es una pérdida significativa en su presupuesto, y peor aún si se toma en cuenta que la mayoría de lesionados o de fallecidos por accidentes, en el país, para mala fortuna son las personas que sustentan el hogar.

Uno por ciento del PIB

Según la OMS y el Banco Mundial, para los países en desarrollo el costo económico de los accidentes de tránsito se sitúa en el 1% del PIB. En Nicaragua, durante 2011, los costos en los cuales incurrió el gobierno por atención médica a la población víctima de accidentes de tránsito rondaron los US\$90 millones, de acuerdo con un nuevo cálculo de las cuentas nacionales.

Solo el costo total de las multas que impuso la Policía Nacional en 2011, por 16,403 infracciones que se cometieron en ese año, fue de C\$3,587,950, según indica una tabla en este estudio del lepp.

Un problema de salud pública

El doctor Ofilio Mayorga, Subdirector Médico del Hospital “Lenín Fonseca”, de Managua, abordado en este estudio, manifestó que tanto la Ley 431 (Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito) como la 423 (Ley General de la Salud) no están dando respuestas satisfactorias a las necesidades de los accidentes de tránsito en el país, por lo tanto, en términos médicos dijo que se necesitan leyes como parte de la prevención primaria y de la secundaria.

El jefe del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Managua, Enrique Chavarría, abordado también en el presente documento, dijo que lo más idóneo es tomar los accidentes de tránsito como un problema de salud pública, integrando la educación vial como un elemento determinante en la reducción de accidentes. Chavarría

manifestó que hasta octubre de 2012 su institución de socorro había atendido 354 colisiones.

Por qué esa magnitud

Para el máster en Salud Pública Rosario Hernández, coordinadora de proyectos del Centro de Investigaciones y Estudios de la Salud de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, CIES-UNAN, este problema de salud pública se determina por cuatro elementos importantes: vulnerabilidad, trascendencia, magnitud y costo.

Es decir, la magnitud por el aumento de los accidentes de tránsito en el país; la trascendencia porque afecta la vida familiar, laboral y económica de la familia; los costos porque se incurre en costos médicos hospitalarios, ya sea en rehabilitación, medicamentos, costos fúnebres, costos gubernamentales (por la atención en los hospitales público), y la vulnerabilidad porque en la mayoría de accidentes en el país se ven involucrados peatones, niños, ancianos y discapacitados.

Por encima de homicidios

Los accidentes de tránsito, como principal causa de muerte entre diez factores en Nicaragua, están por encima del homicidio, del asesinato y de las enfermedades crónicas.

Fortalecer seguridad vial

El estudio concluye y evidencia que muchas de las medidas establecidas para reducir los accidentes de tránsito en Nicaragua están dirigidas a la protección de quienes ocupan los vehículos.

Sin embargo, esas medidas no han tomado en cuenta que más de la mitad de las personas que fallecieron en Nicaragua durante 2011 son peatones, motociclistas, ciclistas, y, en menor medida, usuarios del transporte público. “Por lo cual, se hace necesario planificar una política de seguridad vial que debe ser prioridad, en primer lugar, de las autoridades que tienen las obligaciones y funciones establecidas por ley, incluyendo la participación del Ministerio de Salud”, señala un párrafo del estudio.

La prevención oportuna por parte del Estado, la construcción de vías públicas seguras, la educación vial en los diferentes niveles de enseñanza, el cumplimiento de la Ley de Circulación Vehicular y la capacitación de agentes de tránsito, entre otras acciones, acompañadas de un comportamiento personal más responsable, contribuirían a reducir los accidentes de tránsito y a tener una población más sana, sin las consecuencias que representan las lesiones en su desarrollo personal, recomienda el estudio.

Accidentes cobran más víctimas en Nicaragua

Informe oficial de la Policía de Tránsito indica que en los primeros nueve meses del año se registraron 569 muertos

Elizabeth Romero 24/10/2016

Los accidentes de tránsito son una de las causas de muerte más importantes en el mundo. LA PRENSA/ARCHIVO

Dos personas pierden la vida al día en Nicaragua a causa de los accidentes de tránsito, según datos oficiales, los cuales también reflejan que cinco departamentos son los que acumulan la mayor cantidad de percances con saldos mortales.

Un documento oficial de la Policía de Tránsito que analiza el fenómeno de los accidentes automovilísticos entre enero y septiembre del presente año, indica que durante ese período perecieron 569 personas en accidentes automovilísticos; cinco departamentos del país acumularon 343 muertes. A la cabeza Managua.

Es de resaltar que aunque los datos analizados corresponden hasta septiembre, los accidentes de tránsito ya cobran 608 vidas hasta el 19 de octubre de 2016, cuando habían ocurrido 32,073 accidentes, de los cuales 2,907 se registraron con víctimas, según la misma Policía de Tránsito. Las autoridades han estado exponiendo en los departamentos del país esta situación a fin de concienciar a la población del impacto de los mismos.

Lea también: Hombres jóvenes con más probabilidades de morir en accidentes de tránsito

Accidentes entre principales causas de muerte

La Organización Mundial de la Salud (OMS) en su informe 2015 refiere que los accidentes de tránsito son una de las causas de muerte más importantes en el mundo, y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.

En Nicaragua, los accidentes siguen siendo la principal causa de muerte. **En 2015 perecieron 675 personas**, por encima de las muertes violentas sumando homicidios, asesinatos, parricidios y femicidios que totalizaron 524 muertes. Igual pasó en 2014, según los Anuarios Estadísticos de la Policía Nacional.

También recuerda la OMS que en septiembre del 2015, los jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Y una de las nuevas metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito de aquí a 2020.

El análisis de la Policía de Tránsito indica que en las carreteras sigue ocurriendo la mayor cantidad de accidentes con víctimas mortales. Del total de muertes registradas en los nueve meses analizados, 410 ocurrieron en carreteras y representan el 71 por ciento, aunque en menor cantidad las calles de diferentes ciudades también sirvieron de escenarios de accidentes y están en segundo lugar.



Lea también: ¿Cuántas posibilidades tiene un peatón de morir atropellado en Nicaragua?

Motorcycles infallibles

A su vez, las motocicletas también continúan ocupando el primer lugar entre los vehículos que más se ven involucrados en accidentes automovilísticos con resultados fatales, hechos que según los datos oficiales presentados por la Policía de Tránsito, ocurren mayormente durante los fines de semana.

Los giros indebidos, la invasión de carril, la imprudencia peatonal, el exceso de velocidad y no guardar la distancia, destacaron entre las principales causas de estos accidentes de tránsito.

La octava encuesta del Instituto de Estudios Estratégicos y Políticas Públicas (Iepp), al referirse a las percepciones ciudadanas sobre la seguridad vial señala: “En general se atribuye este problema a las condiciones del sistema como la falta de aplicación de la



Ley de Tránsito, la poca educación vial, la infraestructura inadecuada, la falta de semáforos o señales de Tránsito y el uso de las aceras para parqueo o instalaciones comerciales”.

Plan de la Policía

En información suministrada en el anexo sobre el proyecto de Presupuesto General de la República 2017, la Policía señala que el Plan Nicaragua Mejor que impulsan para incidir en la seguridad vial, fue ejecutado en lo que va del año en 15 cabeceras departamentales del país.

Durante este período la Policía de Tránsito aplicó más de 225 mil multas a los conductores, de ese total a 38 mil fue por desatender señales de Tránsito, otros 20 mil por conducir sin el casco de protección —en el caso de los motociclistas— y más de 12 mil que fueron encontrados por los reguladores cuando realizaban giros indebidos. A más de cuatro mil choferes les fue suspendida la licencia.

Irresponsabilidad

El Instituto contra el Alcoholismo y la Drogadicción (ICAD) retoma información de la Policía de Tránsito y señala que en el primer semestre del año, destacó la irresponsabilidad de los conductores como la principal razón por la que ocurren estas muertes y que entre los factores de riesgo más comunes están: el consumo del alcohol, exceso de velocidad y el no uso de protección como cascos en el caso de los motorizados y, el cinturón de seguridad para los que manejan otros tipos de vehículos. En nueve meses la Policía suspendió más de cuatro mil licencias por conducir en estado de ebriedad.