

**Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua
UNAN-LEÓN
Vice-Rectoría de Investigación y Postgrado**



Tesis para Optar al Título de
Maestría en Criminología y Seguridad Ciudadana

TEMA:

***ANALIZAR LOS EXPEDIENTES SOBRE ACCIDENTES DE
TRANSITO OCURRIDOS EN TIPITAPA CON MUERTOS –
LESIONADOS Y DAÑOS
2009- 2010***

Autor: **Lic. Ezequiel de Jesús Ellis Rubio**

Tutor: **Máster Julio C. Rocha**
Epidemiólogo -HEODRA

A Libertad por la Universidad
León, 7 de Enero del 2013

INDICE

CONTENIDO	PÁGINAS
1) Introducción	1-2
2) Antecedentes	3-9
3) objetivo de la investigación	10
4) Justificación	11
5) Pregunta de investigación	12
6) Marco teórico	13-24
7) Marco metodológico	25
7.1- Diseño de estudios	25
7.2- Área de estudios	25
7.3- Población y muestra	25
7.4- Fuente y método de recolección de información	26
7.4.1- total de accidentes	26
7.4.2- fallecidos y lesionados	27
7.4.3- causas de los accidentes	27
7.4.4- lugares de los accidentes	28
7.4.5- días de los accidentes	28
7.4.6- tipos de los accidentes	29
7.4.7- accidentes por hora	29
7.4.8- edades de los involucrados	30
7.4.9- vehículos de los involucrados	30
8) Resultados de la investigación	31
9) Discusión de Resultados	32
10) Conclusiones	33
11) Recomendaciones	34-35
12) Referencias Bibliográficas	36-39
13) Anexos	40
a. Tramos de carreteras	41
b. Ficha de recolección de información	42-44

RESUMEN

Internacionalmente los accidentes de tránsito son un problema de salud pública por las altas tasas de morbilidad y mortalidad así como el duelo que causan en miles de familia en el mundo.

Objetivo general Analizar los expedientes de accidentes de tránsito ocurridos en Tipitapa con muertos-lesionados y daños del año 2009-2010

Metodología: Esta investigación, corresponde a un estudio cuali-cuantitativo de corte transversal con aplicación de entrevista a informantes claves seleccione este método porque es sencillo, sin mucha complicación en la obtención de la información y procesarla es mas diligente y posterior realice análisis y valoración de los mismos, logrando conocer origen, causa y consecuencias de cada echo.

Resultados Según datos generales de los accidentes de tránsito que ocurrieron en los años 2009 al 2010 en Tipitapa fueron un total de 747 accidentes de los cuales 500 (**73%**) son daños materiales y 247 (**27%**) con víctimas, de los 247 expedientes remitidos a la fiscalía con un resultado de 61 fallecidos y 323 Lesionados.

La edad de las personas involucradas en accidentes más comunes fue de veinte a cuarenta años el 54 %. Siendo **las causas** más importantes no guardar distancia e invasión de carril con un 46%. Por otro lado, **los lugares** más comunes fueron las carreteras con 486 accidentes representando el 56%. Y **los días** más frecuentes son sábado, viernes y lunes con el 61%. Por otro lado, los tipos de accidentes más comunes fueron las colisiones reporta el 72%, en segundo lugar los atropellos con el 11%. **Los horarios** que más incidieron es de las dieciocho a las doble cero y de las cero seis a las doce del meridiano representando el 67%.

Conclusiones Los eventos que más prevalecen son los daños materiales, seguido los casos investigados en expedientes con víctimas y remitidos a la fiscalía (fallecidos y lesionados).

Palabras Claves: Accidentes de tránsito: fallecidos-lesionados y daños materiales.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por regalarme el don de la vida y permitirme llegar hasta este momento, el cual será de mucha satisfacción no solo para mí, sino también para mi familia.

A mi madre Lydia Rubio Alanís, por formarme con principios y valores y los sabios consejos que no ha dejado de darme para que nunca se me olvide de ser una persona digna de la sociedad y de la institución para la cual me desempeño.

A mi esposa Inet Cruz Uriarte, por darme todo el apoyo moral que he necesitado durante esta etapa de estudios, en donde ha comprendido mis ausencias por cumplir con mis obligaciones académicas, de cuyos resultados ella hoy se siente satisfecha. Por todo eso y más mi agradecimiento, ya que ella y mi madre son lo más valioso que puedo llevar en mi corazón.

A mis apreciados profesores Dr. Andrés Herrera, Braulio Espinoza y Julio Rocha por haberme instruido y compartido sus valiosos conocimientos, por la paciencia que siempre me mostraron y por sus sabios consejos que siempre quedarán en mi memoria no solo como profesores, sino como compañeros, para ellos mi más sincera gratitud.

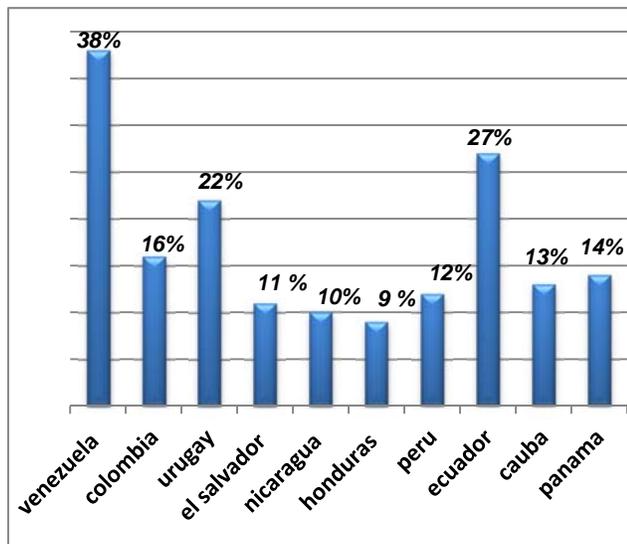
A la dirección de convivencia y seguridad ciudadana y a la rectoría de la UNAN León por haber materializado protocolo de colaboración para que fuese posible esta Maestría en Criminología.

1. INTRODUCCIÓN

A nivel mundial 1,3 millones de personas fallecen con la ocurrencia de accidentes de tránsito que se presentan anualmente —más de 3.000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Por otra parte, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos ¹.

Siendo los países de América del sur y central, como Venezuela (37.2), Colombia (15.6) Uruguay (21.5) EL salvador (11.3) Nicaragua (10.1) Honduras (8.6) Perú (11,8) Ecuador,(27.0) cuba (12.9) panamá (14.1) En los países de América del Norte tales como estados unidos, Canadá y en centro América: costa rica ha bajado de forma significativa en los últimos 30 años: y otros dos países del Caribe: como república dominicana y cuba reportan tendencias similares en períodos más recientes ²

Los traumatismos causados por accidentes de tránsito son una de las primeras causas de mortalidad en la Región de las Américas, sobretodo en el grupo de 5 a 44 años, responsable anualmente de 142.252 muertes y un número estimado de lesionados de más de 5 millones.²



El 53% de las personas que fallecen en la Región de las Américas por lesiones causadas por el tránsito son usuarios vulnerables (peatones, ciclistas o motociclistas), mientras que el 47% son ocupantes de vehículos automotores. Al evaluar los datos por subregión se observan diferencias significativas. En las subregiones Andina y la del Cono Sur persiste una alta incidencia de muertes entre usuarios vulnerables (53% y 47%, respectivamente), Mientras que en América del Norte es de 23%. En cuanto a los peatones fallecidos, el promedio regional es 23%, pero para la subregión Andina representa el 43%; en América del Norte, el 12% de los muertos son peatones.²

En la región de las Américas en el año 2010 las muertes provocadas por accidentes de tránsito en las carreteras sumaron 149,992, en el **cono sur**: en los países de “Argentina, Brasil, Chile,

Paraguay y Uruguay” ocupa el 35.9% de muertes, en **Norteamérica**: en los países de “Canadá y Estados Unidos” ocupa el 28.1%, en **Mesoamérica**: en los países “México, Belice, Costa Rica, el Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá” ocupa 17.4%.

Y **en la región Andina**: en los países de “Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela” ocupa 15.9% de muertes ²



2. ANTECEDENTES

La historia ha venido evolucionando, desde la construcción del primer automóvil que la motivación se dio para agilizar los trámites laborales, el primer vehículo construido en la historia fue el 12 de febrero de mil ochocientos noventa y ocho marca purley-surrey, construido por el señor Henry linfieltd y al probarlo se accidento a siete kilómetros por hora chocando contra un árbol, esto vino a sustituir a los caballos, carretas bueyes que servían para el traslado de las personas.¹⁶

2.1- Situación de los accidentes de tránsito en nuestra América

Respondiendo a las preocupaciones de los gobiernos En su resolución 64/255, 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial ¹

2.2- Estado actual de la cuestión

Nicaragua: el jefe de Tránsito, Roberto González, informó que en el 2010 los accidentes de tránsito se redujeron en comparación con el 2009, con 39 fallecimientos menos. La cifra pasó de 601 muertos en 2009, a 562 en 2010,

Tipitapa: en están ocurriendo accidentes de tránsito constantemente en el periodo de investigación una cantidad de 747 casos, 500 accidentes con daños materiales y 247 casos con víctimas concluyendo 61 fallecidos y 323 lesionados, incidiendo la carretera. Del 100% de los accidentes, el 56.67% en carretera, el 19.5% vías internas el 23.83% en el área urbana, las personas más vulnerables son jóvenes de 30 a 40 años, con el 53.1%, los vehículos que más inciden son las motocicletas y los autos con 50.6%, los horarios son de las 06:00 a las 00:00 horas con un porcentaje de 67%, y los días afectados son los Sábados y los lunes⁵.

2.3- Recopilación de información internacional.

México; tiene el 28.9% de fallecidos por cada 100.000 mil habitantes, El Problema de seguridad vial está relacionado mayoritariamente con el crecimiento del número de vehículos particulares, más su uso y el exceso de velocidad en que conductores se trasladan. Lo anterior nos indica que los problemas de tránsito es una responsabilidad sustantiva a los gobiernos misma que no es suficiente y que en su establecimiento de reglas y las organizaciones burocráticas que atiendan formalmente el problema relacionado con la seguridad vial disponible: en www.cide.edu ²¹

Venezuela; En Venezuela muere una persona cada 75 minutos como consecuencia de algún accidente de tránsito, El cálculo está basado en la cifra de fallecimientos en las carreteras y autopistas del país, consignada en el último Anuario de Mortalidad del Ministerio de Salud, en Venezuela un estudio en el que se comparan las estadísticas de muertes violentas suministradas por investigadores de 83 países. Venezuela tiene la tasa más de mortalidad por accidentes de tránsito con 37,2% por cada 100.000 habitantes. ²⁴

Colombia; tiene 15.6% por cada 100.000 mil habitantes La temporada de vacaciones de diciembre y enero es propicia para salir a viajar por los diferentes destinos turísticos del país o simplemente para reunirnos con nuestros familiares alerta de las múltiples circunstancias que se presentan en los corredores viales, ya sean choques simples o accidentes que dejan lesionados y en otros casos víctimas fatales, en Colombia Según las estadísticas dadas a conocer por el Fondo de Prevención Vial, en la temporada comprendida entre el 1º de diciembre y el 16 de enero de cada año, en promedio se pierden 750 vidas en diferentes tipos de accidentes de tránsito. La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional no ha facilitado las cifras de accidentalidad entre el 1º de diciembre y el 10 de 4 enero del presente año; si bien la cifra es alta, presenta una reducción significativa comparada con el mismo periodo del año anterior. ²⁴ 4

Donde se presentaron 4.349 que dejaron 5.313 heridos y 700 personas fallecidas. En cuanto al número de accidentes la cifra bajó en un 36.2%, en heridos y/o lesionados disminuyó el 29%, en fallecidos disminuyó en el 21.3%.en las fiestas de fin de año¹⁴

Bolivia; la paz país que ocupa el tercer lugar en Latinoamérica después de Ecuador y EL salvador una tasa de 4.3 , en Bolivia un informe de la campana carreteras seguras ha puesto un alerta a los turistas sobre el riesgo que corren en las carreteras y que si no se previene en el año 2030 se podrían triplicarse los accidentes , y que al año mueren 1.200.000 personas y 40.000 salen lesionados Teniendo como misión Velar por la salud integral de las personas frente a las lesiones, secuelas y muertes causadas por el tránsito, a través del desarrollo de normas, estrategias y líneas de acción para la promoción, prevención, atención y rehabilitación de la salud. ²⁴

Perú; los accidentes de tránsito en el Perú han ocasionado 35.605 víctimas mortales del año 1998 al 2008 incrementándose la cifra cada año se estima que el costo anual de la atención y la rehabilitación de los discapacitados cuesta 159.791 lo cual representa el 0.12% del PIB la Policía Nacional del Perú, con una tasa de 11.8% por 100 000 mil habitantes. El incremento progresivo del número de muertos y lesionados por accidentes de tránsito, así como el alto costo socioeconómico que demanda la atención de esta realidad sanitaria, considerada como un problema de salud pública, exige el desarrollo de una planificación estratégica, como un proceso de análisis, reflexión y guía para la acción tendiente a la reducción de la mortalidad y al desarrollo de una cultura de tránsito saludable en el país. El abordaje de esta problemática sanitaria ha hecho posible el desarrollo de un trabajo articulado con los sectores involucrados a partir del Consejo Nacional de Seguridad Vial disponible: en peru rev-perumed, exp-salud 2008 20

El rector de la seguridad vial en el Perú. Por lo que tiene como finalidad Contribuir en la reducción de la mortalidad ocasionada por los accidentes de tránsito, a través del impulso de una adecuada cultura de tránsito y del fortalecimiento de la atención integral en salud de las víctimas de estos accidentes. Y como objetivo 1- Promover e integrar acciones multisectoriales dirigidas a la prevención de las lesiones originadas por el tránsito. 2- Determinar las líneas de acción a desarrollar por las diferentes Direcciones del Sector Salud que contribuirán a reducir la mortalidad y las lesiones producidas por el tránsito.²⁰

Uruguay; En el Uruguay los accidentes en general, constituyen la tercera causa de muerte luego de las enfermedades cardiovasculares y los tumores malignos. Dentro de los accidentes, la primera causa de muerte son los siniestros de tránsito con un 33% del total, por lo tanto constituyen la primera causa de muerte entre los jóvenes menores de 34 años., con una media de los años de vida potenciales perdidos son 29 en cada muerte por dicha causa, siendo este un indicador de muerte prematura. La posición que ocupa el Uruguay en las cifras de mortalidad es aún muy alta, ya que ocupa la franja media de las estadísticas mundiales con una tasa aprox. de 21.5% por cada 100.000 habitantes.⁴

Brasil; Las estadísticas indican que, en el Brasil, 30.000 personas mueren anualmente en accidentes de tránsito; el 44% de ellas tienen entre 20 y 39 años de edad y el 82% son hombres. Como en otros países de América Latina, en el Brasil hay una conciencia cada vez mayor acerca de la urgencia de invertir esa tendencia. El Gobierno del Brasil, a través del Ministerio de las Ciudades, dedica esfuerzos considerables al desarrollo y a la aplicación de campañas y programas de educación y seguridad viales que hacen hincapié en la participación de los ciudadanos. En este contexto, el Brasil adoptó recientemente un nuevo código de tránsito que contribuyó a reducir en aproximadamente 5000 el número anual de defunciones causadas por el

tránsito. Se trata de un adelanto positivo que nos debe alentar a seguir progresando. Los desafíos son enormes y no se deben ignorar. Por esta razón, la seguridad vial seguirá siendo prioritaria para mi Gobierno.²⁴

Chile; tiene el 12.3% de fallecidos por cada 100.000 habitantes y se sitúa en la parte ascendente de la curva de motorización y en la parte media de la curva de riesgo de tráfico. Esto permite augurar que los próximos años se experimentarían un promedio de fatalidades anuales similares a las actuales aun cuando se trabaje en disminuir el riesgo de tráfico al ritmo de los últimos años, cálculos conservadores indican que, de no tomar acciones correctivas en el corto plazo, y suponiendo que se mantiene el crecimiento hasta llegar a 1,830 muertos anuales en el año 2012 (considerando solo los fallecidos a 24 horas de haber ocurrido el accidente). El propósito de medidas como las que se proponen en este artículo es transitar rápidamente hacia la zona baja de las curvas de riesgo, de modo de evitar la trayectoria ascendente en la curva en fatalidades. (Bajo el supuesto que la tasa de motorizados seguirá creciendo en Chile) disponible en: accidentes de tránsito de la comunidad andina, <http://estadistica.comunidadandina.org>.²³

República Dominicana; El conocimiento de la verdadera dimensión de los accidentes de tránsito por vehículos automotores tiene que estar basado en la recopilación y análisis de las estadísticas disponibles. Por desgracia, los datos que se pueden obtener en los países de América Latina y el Caribe distan mucho de ser uniformes. Varían las definiciones; las normas y procedimientos de registro también son distintos: los sistemas y métodos de recopilación de datos no garantizan una información completa y, por último, siempre hay cierto grado de inexactitud. El problema de las definiciones que, de hecho, es un problema de ámbito mundial, reviste especial importancia. República Dominicana disponible en: <http://www.e.clac.org/publicaciones/>.pdf¹⁴

Honduras: Los accidentes de tránsito continúan entre las principales causas de muerte en Honduras. En el año 2010, se registraron 15,473. Accidentes de tránsito De estos 2,637 Personas víctimas de accidentes de tránsito, fallecieron 774 y 1,863 resultaron lesionados. Entre los fallecidos había 110 menores de edad y 664 adultos. Mientras que de los lesionados, 1,596 son adultos y 267 infantes. Según las investigaciones hechas por los analistas, la principal causa de los accidentes es la falta de atención al momento de conducir, lo que ocasionó 5,558 percances. Mientras que el exceso de velocidad provocó 1,822 accidentes, 1,718 fueron por no respetar las señales y 1,728 por el mal estado de las calles o carreteras, mientras que la imprudencia del peatón dejó 329 accidentes. Las cifras reflejan que los tipos de accidentes que más se producen son las colisiones, con 11,326 casos; 151 por vuelcos; y 474 por atropellos. Disponible en: informe final, grupo inc, programa de institucionalización la seguridad vial en honduras¹⁸

El Salvador: La accidentalidad vial del país es de las mayores de América, con una tasa de 26.05 fallecidos por cada 100,000 habitantes, en el 2002, el salvador la policía Nacional Civil, registro un total de 25,196 accidentes de tránsito a nivel nacional; con un incremento del 23% en el 2003 y un total de 26,004 accidentes, el total de fallecidos por accidentes de tránsito fue de 1,121 para el año 2002, con un ascenso del 11.5% para el 2003, y el 1.8% para el 2004. Según digestyc, aunque el número de accidente de tránsito se ha reducido, las muertes aumentaron y para el año 2010 tiene una tasa de fallecidos de 11.3 % por cada 100.000 habitantes. Disponible en: estrategia de cooperación ops/oms 2006-2011²²

Costa Rica; El Panorama De Los Accidentes De Tránsito. La siguiente síntesis pretende dar una visión integral de los accidentes de tránsito por medio de los indicadores creados a partir de la información generada por costa rica a través de la Dirección General de Policía de Tránsito, el Instituto Nacional de Estadística y Censos, el Organismo de Investigación

Judicial y la Cruz Roja Costarricense. El movimiento de la flota vehicular a través de los años ha mostrado ser consistente con un crecimiento sostenido durante los últimos doce años modificando la densidad de vehículos por kilómetro de carretera existente, por lo que actualmente la exposición al riesgo de un accidente producto de la iteración de estos con la población de habitantes es mucho mayor. Es de esperar entonces, que si no se toman las medidas preventivas adecuadas los accidentes de tránsito sean más frecuentes. **Políticas nacionales en seguridad vial en Costa Rica.**1- Revisión y modernización de la legislación vigente. 2- Identificación y atención de tramos de carretera de alto riesgo. 3- Modernización y acreditación de conductores. 4- Desarrollo de acciones enfocadas a la educación vial. 5- Incorporación de los componentes de Seguridad Vial y construcción de nuevas carreteras.¹⁷

Nicaragua los fallecidos son el 10.1 % por cada 100.000 habitantes y el jefe de la Policía Nacional de Tránsito, Roberto González, informó que en el 2010 los accidentes de tránsito se redujeron en comparación con el 2009, con 39 fallecimientos menos.³La cifra pasó de 601 muertos en 2009, a 562 en 2010 se contempla incluso la inspección mecánica de transporte urbano colectivo y escolar, a fin de bajar aún más la cifra de accidentes.³ Jefe de Tránsito Nacional de la Policía, indicó que en el 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 veinte y cuatro con victimas 3,924 (207%)³

Tipitapa: están ocurriendo accidentes de transito constantemente reportándose en el periodo de investigación una cantidad de 747 casos, 500 accidentes con daños materiales y 247 casos con victimas concluyendo 61 fallecidos y 323 lesionados,

Inciendo más en las carreteras. Del 100% de los accidentes, el 56.67% ocurrieron en las carretera, el 19.5% ocurrieron en las vías internas y el 23.83% ocurrieron en el área urbana, las personas que más se están accidentando son personas jóvenes de 30 a 40 años, con el 53.1%, los vehículos de mayor incidencia son las motocicletas y los autos con 50.6%, los horarios que más están afectando son de las 06:00 a las 00:00 horas con un porcentaje de 67%, y los días de mayor frecuencia son los Sábados y los lunes⁵.

3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

a. Objetivo General

Analizar los expedientes sobre accidentes de tránsito ocurridos en tipitapa con muertos – lesionados y daños años 2009-2010.

b. Objetivos Específicos

- 1)** Describir las características socio-demográficas de los participantes del estudio.
- 2)** Determinar las causas y tipos de accidentes de tránsito en Tipitapa .
- 3)** Identificar los tramos y sectores de la carretera donde se están presentando con más frecuencia los accidentes de tránsito.
- 4)** Identificar la cantidad, horarios, días, lugares, de vehículos que más están involucrados en accidentes tránsito en Tipitapa.

4. JUSTIFICACION

Preocupado por la ascendencia de los accidentes de tránsito me motivo a realizar de este estudio en el municipio de Tipitapa teniendo en cuenta que en este lugar está ubicada la carretera panamericana norte , una de las vías de Nicaragua que reporta anualmente más accidentes de tránsito lamentables por sus eventos, continuamente conocemos de fallecidos ,lesionados así como daños materiales, el origen de los accidentes lo asociamos a que se cuenta con una buena carretera ,, noches muy oscura por falta de suficiente iluminación y los conductores desarrollan mucha velocidad unos por la ebriedad y otros por la prisa de trasladarse de norte a sur y viceversa los lunes viernes y fin de semana .

Tipitapa por ser un empalme nacional el cual limita con departamentos del norte, sur- occidente, oriente y la capital Managua es un municipio por donde se encuentra ubicada la carretera panamericana norte desde el kilometro quince hasta el sesenta y cinco por estos cincuenta kilómetros pasan diariamente miles de vehículos de todas las marcas, modelos y tamaño, Citado por Johana Jiménez, Jefa de información y análisis de la policía de Tipitapa⁵

Nicaragua tiene un parque vehicular aproximadamente de más de 412.403 y los conductores son aproximadamente 573.116 así como Tipitapa tiene en los registros de transito nacional más de doce mil vehículos y en el año dos mil nueve y dos mil diez, la policía de esta localidad reporta a través de sus registros la cantidad de 747 accidentes de tránsito, de estos,247 expedientes, los que fueron remitidos a la fiscalía, o sea, que del accidente de tránsito resultaron personas fallecidas o lesionadas, con resultado de 61 personas fallecidas y 323 lesionados entre graves y leves así como 500 daños materiales en los vehículos e infraestructura vial del estado y privada en el año dos mil nueve y dos mil diez.³

Los argentinos: Matías Carvajal y Nicolás Bigosch estudiosos de el origen y causas de los accidentes de transito en Latinoamérica concluyen, que Los accidentes de transito tiene tres causas; el consumo de alcohol, y el uso del celular; y el “factor humano”⁷

5- PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Es claro que a nivel mundial existe una preocupación por los altos índices de accidentalidad. En centro América también es punto de discusión constante por los altos costos humanos y económicos que este evento representa. Nicaragua necesita hacer más esfuerzo en término de conocer la verdadera magnitud de los accidentes de tránsito para proponer medios preventivos en diferentes niveles. En vista de lo anterior se plantea la siguiente pregunta:

¿Que está originando los accidentes de tránsito en el municipio de tipitapa?

6- MARCO TEÓRICO

6.1. Definición de accidente

Según la Real Academia Española Accidente lo define en varios contextos, uno de ellos como “El suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”. Con respecto al accidente de tránsito podemos decir que "es un hecho eventual, producido como consecuencia del tránsito vehicular en el que interviene, por lo me-nos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas y/o daños en las cosas"¹⁵

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materia lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas¹⁵.

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto en acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto, no cabe la intención de causar daño, como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.¹⁵

6.2-Delitos culposos

Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito. Si existiera la intención de causar daño en la circulación vehículo el delito, obviamente sería doloso y por tanto, su competencia de los Jueces comunes de lo Penal. Así lo dispone nuestra Ley de Tránsito y Transporte Terrestre en su Art. 36 al decir: "Cuando del proceso constare que el indiciado es culpable de infracción dolosa, el Juez de la causa lo pondrá a ordenes de un Juez de lo Penal para su juzgamiento".⁸

6.3- Caso fortuito o fuerza mayor

Estos accidentes se encuadran en lo que se denomina como caso fortuito o fuerza mayor. Al respecto nuestra ley de Tránsito dice lo siguiente: "el accidente de tránsito no será punible cuando fuere el resultado de caso fortuito o fuerza mayor". Este criterio es lógico y guarda relación con las legislaciones del mundo y la doctrina jurídica: "Nadie puede ser reprimido por un hecho que sea derivado por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir o prever o que sean inevitables". No está por demás indicar que, la fuerza mayor y el caso fortuito deben ser probados dentro del juicio para que el juez pueda eximir de responsabilidad al indiciado, prueba que evidentemente deberá esgrimirla quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción (lícita por cierto) debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que, producido el accidente y alegadas tales circunstancias, pueda operar la .⁸

6.4-Elementos

Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

1. Es un suceso eventual
2. Debe ser sin intención pero con culpa
3. Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana
4. Se produce en la vía
5. Participan seres humanos

Relación entre lo humano y lo material: Para una mayor comprensión, diremos que el accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte Humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los

conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos. Hasta aquí la conceptualización jurídica del accidente de tránsito. ⁸

6.5- Factor principal de muerte:

Los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras."En el mundo más de 1. 3.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias". Esto logra conocer a través del estudio que la Organización mundial de la salud, auspiciada por la ONU lo da a conocer en el informe mundial de seguridad vial en el año 2004, y ratificado por la misma organización el año 2010 con la resolución 64/255 donde se da a conocer que del año 2011 al 2020 sea declarado decenio de la seguridad vial en el mundo¹⁵

6.6- Eliminar la causa que lo provocan:

Sin ser ilusorios, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo, no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la Ley probabilidades que rige a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio, la inercia, etc. De tal manera que no cabe pensar, y, por el contrario, es necesario desterrar de las mentes la idea de la existencia del destino o de la mala suerte. ¹⁵

Los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos inexorablemente, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como

Desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo¹⁵

6.7- Teoría sobre accidente de tránsito

Si consideramos que la tarea de conducir un vehículo en general es parte importante por que consiste en tomar decisiones de manera continuada ya que el comportamiento del conductor será el resultado de propia evaluación de los probables desenlaces favorables o desfavorables de sus acciones o del posible beneficio o perjuicio que de ellos pueda derivarse. Esta es la razón porque existe un consenso generalizado de que los factores humanos juegan un papel predominante en el desencadenamiento de los accidentes de tránsito terrestre con la participación de otros elementos como el vehículo y la vía ¹⁵

6.7.1 El accidente siempre tiene una causa de producción o mejor dicho en el accidente concurren una serie de causas cuyo resultado es la producción del siniestro. Mendoza (1987:24) explica que la causa de un accidente es cualquier condición, acción u omisión, sin los cuales el hecho no hubiera ocurrido es decir que cuando se buscan las causas de un accidente hay que tratar de hallar varias de esas causas trabajando unidos. Planteándose hipótesis que respondan a las interrogantes investigativas ¿cómo? ¿Por qué?¹⁵

6.7.2. Según J. S. Baker define la causa de un accidente como “cualquier comportamiento, condición o negligencia en el cual el accidente no se hubiera producido”. Ahora es cierto que las circunstancias no siempre son causas de accidentes y aunque las causas de un accidente siempre serán circunstancias. Las carreteras resbaladizas son causas de más de un accidente pues es fácil llegar a la conclusión de que ello contribuyó a este accidente hasta que se tiene conocimiento de que el motivo real fue que el conductor se durmió.¹⁵

En la práctica psicosomática así como en la práctica psicológica, pueden presentarse situaciones en las que percibimos que habría un cierto riesgo de accidente para quien nos ha consultado. Revisando lo actuado en ese sentido, hemos encontrado que tal percepción guardaría relación con la presencia de lo que W. R. Bion ha dado en llamar "crisis de cambio catastrófico". Abordar el

tema de los accidentes de tránsito desde una perspectiva psicológica parece una tarea casi imposible, en tanto decir "los accidentes", supone un orden de generalidad que, en principio, parece contradecir la particular perspectiva psicológica.¹⁵

Buscando en la bibliografía disponible hemos llegado a la conclusión de que, hasta ahora, el único Corpus teórico disponible para la comprensión de tales situaciones así como de los accidentes y accidentados, proviene de la perspectiva teórica psicoanalítica, a través de los desarrollos de Julio Grane y colaboradores. A punto de partida de experiencias similares repetidas hemos comenzado a profundizar en la investigación tendiente a desarrollar instrumentos capaces de sacar de los consultorios al ámbito público una práctica preventiva, de origen e inspiración psicoanalítica, pero practicable con métodos epidemiológicos.⁷

Ello nos ha ido obligando a analizar la veracidad de cada una de las afirmaciones que se realizan en torno a los accidentes, en busca de elementos que nos ayudaran a comprender mejor la producción de accidentes. Ejemplo de ello es la afirmación de que la velocidad es factor de producción de accidentes de tránsito. Sin embargo, cuando estudiamos accidentes y accidentados, comprobamos que las referencias a la velocidad parecen guardar relación más con la velocidad con la que cambian hechos o identificaciones que con la referida a la conducción.¹⁵

También fue preciso delimitar los campos aparentemente diferentes entre los distintos tipos de accidentes estudiables: automotores, laborales, domésticos, etc. Es preciso señalar la dificultad que, durante años se ha constituido en obstáculo a veces insalvable para el estudio de los accidentes: la falta de información sistematizada acerca la cantidad, tipo y características de los accidentes y de los accidentados. En los últimos años, un órgano de prensa de nuestra capital ha venido llevando registro referente a la cantidad, fallecidos y lesionados correspondientes a un solo tipo de accidentes:⁷

Ya en 1964 el Banco de Seguros del Estado sostenía que la ocurrencia de accidentes guarda relación con fallas en el comportamiento humano: negligencia, impericia, distracción, fallas de observación, etc. Sin embargo los esfuerzos se canalizaron sistemáticamente en lo que parecía ser la más prometedora inversión: La educación. A pesar de que ya a nivel de Enseñanza Primaria se enseñan normas de seguridad en el tránsito y su importancia para la prevención de accidentes, el volumen y gravedad de los mismos han generado un sentimiento de alarma social.¹⁵

La publicación de numerosos artículos periodísticos, las reiteradas campañas publicitarias a nivel de los órganos masivos de difusión así como la incidencia a nivel de cada vez mas núcleos familiares con lesionados o fallecidos como consecuencia de accidentes de tránsito han dado lugar a una toma de conciencia y preocupación creciente en la sociedad Uruguay⁴

7- La teoría psicoanalítica del accidente

Los puntos básicos de la teoría, obtenidos a través de la investigación de numerosos accidentes y accidentados, pueden enunciarse de la siguiente manera: Todos los seres humanos tenemos la posibilidad de accidentarnos.¹⁵

El 24 de enero del corriente 1999 marca un hito en la historia de los accidentes automotores en el Uruguay. En esa fecha las autoridades iniciaron la aplicación de lo que se dio en llamar "Tolerancia Cero" en relación con los excesos de velocidad y con el conductor alcoholizado. En razón de la aplicación de dispositivos específicos destinados a combatir tales conductas, es que hemos podido comprobar, al menos en Montevideo y, en alguna ocasión, en rutas del centro y litoral del Uruguay, que el tránsito vehicular se ha tornado uniformemente más lento y cuidadoso.¹⁵

Conductas como la bocina de otros conductores cuando alguno actúa imprudentemente - por ejemplo al no señalar un cambio de senda - se ha tornado más frecuente en el tránsito, indicando así lo que, en mi modesta opinión, apuntaría a un cierto grado de toma de conciencia social en torno al Protagonismo que cada uno puede tener en la producción de accidentes. Las conclusiones que se exponen en las notas.¹⁵

7.1.-Accidente de tránsito o siniestro de tráfico

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.¹⁵ Sólo puede hablarse de "accidente involuntario" cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.¹⁵

Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos "incidentes" han corroborado esta afirmación. Otro factor que no siempre se menciona es la deficiencia en la estructura de tránsito, como errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras.¹⁵ Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.¹⁵

7.2- Factores que inciden en los accidentes de tránsito

Son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país. Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes. Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las tránsito Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).

Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión) Mantenimiento inadecuado del vehículo. Factor climatológico y otros: Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos. Semáforo que funciona incorrectamente.¹⁵

Primeros accidentes de la historia

8. Era en 1885 cuando Karl Benz y Gottlieb Daimler fabricaron, de forma independiente, un vehículo Autopulsado con gasolina, motor de un único cilindro de cuatro tiempos que revolucionaría el mundo,

No solo por sus ventajas en los desplazamientos, sino también es el motor de la industria y la organización del trabajo en cadena, con las aportaciones de Henry Ford. El primer accidente de tránsito fue en 1896, en Irlanda: Mary Ward falleció a los 42 años de edad, el día 31 de agosto de 1869, tras caer de un vehículo a con motor de vapor diseñado por su primo. Era una eminente científica y pionera en los campos de la microscopia y telescopio. ¹⁶

8.1. En el Reino Unido, el primer fallecido por un coche con motor de combustión fue una peatón llamada Bridget Driscoll, de Crayón, Surrey, de 44 años de edad y madre de dos hijos. Fue el 17 de agosto de 1896, a la "gran velocidad" de 7 km/h. El coche era de una compañía Anglo-Francesa (Roger-Benz), que hacía paseos de demostración al público, conducidos por el empleado Arturo Edsell. Llevaba conduciendo solamente tres semanas. Después de una investigación de seis horas, el veredicto del jurado fue de "muerte accidental," y ningún procesamiento resultó contra el conductor o la compañía. La velocidad fue calificada de tremenda y el forense aseguró que esto nunca más volvería a pasar.¹⁶

8.2. El 12 de febrero de 1898 ocurrió la primera colisión fatal de un coche en Purley, Surrey, Reino Unido. Henry Lindfield, un hombre de negocios, estrelló su coche contra un árbol y murió horas más adelante en el hospital de Croydon. Una vez más el veredicto fue de muerte accidental. Es al año siguiente, en 1899, que falleció con un 6 HP Daimler, Edwin Dewey, ingeniero de 31 años. Cayó por una escalera de Grove Hill, en Londres, mientras hacía una demostración a sus amigos.¹⁶

8.3. El 14 de enero de 1899, en New York City, falleció el hombre de negocios Henry H. Bliss también de un accidente. Y el mismo año, también en New York City, un conductor que atropelló a un ciclista fracturándole la pierna pasó una noche en cárcel. Siempre fue considerado un hecho accidental hasta que William Haden, Jr, MD, médico, epidemiólogo e ingeniero, se hizo cargo de la National Highway Traffic Safety Administration abordó el fenómeno desde la perspectiva de la salud pública. Está accessible su artículo *Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy*. Planteó el estudio en matriz, considerando las circunstancias de la máquina, de las personas y el entorno, y todo antes, durante y después de la colisión. Generó las primeras medidas preventivas,

Desarrolló la seguridad y demostró que los accidentes se podían evitar. Ahora, por fin, los organismos internacionales ya lo consideran un problema grave de salud pública¹⁶

Señales de prohibición. Hay que tener en cuenta que cuando conducimos un vehículo hay que procurar poder ver bien a los vehículos que vienen de frente, a los que pueden salir por una bocacalle o cruce de carretera o a los que pueden venir detrás e intentan adelantarnos. Para eso hay que estar seguro de que nuestra visión es buena, y si no llevar puesta las gafas o lentes necesarios. Llevar bien ordenados los espejos retrovisores. También es necesario que los demás conductores nos vean y sobre todo que puedan percibir bien nuestras maniobras, por lo que tienen que estar a punto siempre las luces e instrumentos de maniobra (frenos, intermitentes, alumbrado, limpiaparabrisas, etc.⁸

Cabe citar la necesidad de tener siempre el vehículo en perfectas condiciones de funcionamiento, es menos importante que tenga un rasguño o una pequeña abolladura por ejemplo, lo importante es que frene bien, que se agarre bien a la carretera que la suspensión funcione y que el motor no falle. Para eso nunca se debe dejar pasar las revisiones de puesta a punto cada vez que le corresponda aunque sea un vehículo viejo.⁸

Un vehículo motorizado es una máquina bastante sofisticada, que exige conducirla con toda la concentración posible. Para nada es un juguete con el que podamos hacer lo que queramos. Tampoco nos podemos sentir en ningún momento un piloto de carreras o utilizar como un posible vehículo de competición. Los corredores de motos y carros de competición lo hacen en circuitos cerrados y en unas condiciones de seguridad que para nada tienen los vehículos normales.⁸

- Actualmente las altas velocidades alcanzadas por los vehículos, el enorme incremento que ha tenido el tráfico vehicular y la imprudencia de los conductores hace que los accidentes de tráfico sean algo frecuente. Las

colisiones pueden ser entre dos o más vehículos o entre un vehículo y algún objeto de dimensiones considerables.

- Estos accidentes son muy variados y pueden llegar a ser mortales, la tarea de los bomberos es ayudar a las personas que han sufrido lesiones durante algún accidente, así mismo "extraen" (la tarea de liberar al accidentado ⁸

Recibe el nombre de extracción). Para eso, los Grupos de Rescate disponen de elementos especializados, incluyendo poderosas herramientas hidráulicas, que pueden cortar los metales de los vehículos y separarlos en pocos momentos) a las personas que pudieran haber quedado atrapadas dentro de algún vehículo.⁸Es indispensable, que los vehículos de rescate: policía, bomberos, ambulancias, grúas, Defensa Civil, posean iluminación extraordinaria de posicionamiento (preferentemente del tipo "flash") para resistir el oscurecimiento e invisibilización en condiciones de "bancos de niebla" + "humo" + nocturnidad. Es otra catástrofe más, cuando acercados los vehículos de rescate en los primeros minutos de un siniestro en cadena, por ejemplo, en una autopista, y ser siniestrados por conductores despistados.⁸

Diferentes tipos de señales existentes Estas se subdividen a su vez en: de prohibición, de restricción y de prioridad. Prohibición: simbolizan que determinada acción no puede realizarse. Restricción: son aquellas que indican los límites de la velocidad, peso y tamaño de los vehículos, uso de estacionamiento y carriles. Prioridad: cambian o refuerzan la prioridad respecto de a quién corresponde pasar primero en una esquina o tramo del camino.⁸ Se agrupan en: de máximo peligro y físicas. Máximo peligro: indican que hay que conducirse con extrema precaución

Sobre determinados lugares porque el peligro que hay alrededor es muy grande. Físicas: simbolizan determinadas características de la ruta, por ejemplo: que se acerca una curva, un túnel o un puente.⁸ Se clasifican en: de nomenclatura urbana (destinos y distancias, características de la vía) y de información turística y de servicios. Nomenclatura vial y urbana: informan el nombre y la altura de las calles o avenidas; identifican la ruta en las zonas

rurales. Además, muestran la distancia que falta para llegar a una localidad o destino determinado.⁸

Los accidentes Son la principal causa de mortalidad en la población joven de los países de América. En otras palabras, constituyen una emergencia sanitaria, y los gobiernos deben encontrar una respuesta, máxime cuando saben cuáles son los remedios: la prevención, la disuasión, Este informe es una aportación al esfuerzo de quienes, hayamos sufrido o no un drama personal, hemos decidido hacer algo para terminar con esta matanza que puede evitarse¹⁵

Lograr la seguridad vial es que todos los grupos clave mencionados compartan una «cultura de la seguridad vial “Cuando dicha cultura existe, los proveedores y las autoridades encargadas de los sistemas de tránsito (fabricantes de vehículos, planificadores del tránsito, ingenieros en seguridad vial, policía, educadores, profesionales de la salud y aseguradoras) asumen la responsabilidad de garantizar que sus productos y servicios se atengan a las normas más exigentes de seguridad comportamiento del conductor será el resultado de su propia evaluación de los probables desenlaces favorables o desfavorables juegan un papel predominante en el desencadenamiento de los accidentes de tránsito terrestre con la participación de otros elementos como el vehículo y la vía¹⁵

7. MARCO METODOLÓGICO

7.1- Diseño de estudio

Este es un estudio cuali-cuantitativo — de corte transversal utilizando entrevistas a informantes claves, en el que se describen los accidentes de tránsito ocurridos en el Municipio de Tipitapa del departamento de Managua, con el fin de analizar los expedientes de los años 2009 y 2010, en relación a las **muertes, lesionados y daños materiales**.⁵

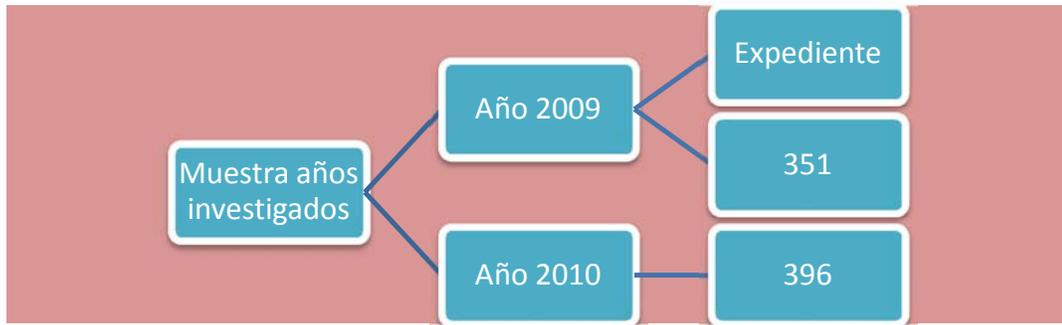
7.2- Área de estudio.

Este estudio fue realizado en el Municipio de Tipitapa, el que limita fronteras la capital—Managua, los departamentos de Masaya, Granada, Boaco, Matagalpa León y comparte carreteras de asfalto, calles de adoquines, caminos de tierra, etc. El municipio se ubica en la zona pacífica, costado nor-este de Managua y el lago Xolotlán. Cuenta con una flota vehicular de doce mil vehículos registrados,

Pero además hay vehículos que no están en el registro. Por su ubicación pasan por este lugar centenares de vehículos hacia el sur, norte, oriente, occidente, tal como se expresó al inicio de este trabajo,

7.3-Población y muestra

La población objeto de estudio fueron (747) expedientes donde está contenida la información de estos 351 expedientes del 2009 y 396 del 2010 los que se relacionan con personas fallecidas y lesionadas en accidentes de tránsito, así como cuantiosos daños materiales a los vehículos y a la infraestructura vial , **a continuación detallo datos cualitativos y cuantitativamente posterior de cada uno de estos le demuestro con gráficos todo lo relacionado a los resultados encontrados en los expedientes de accidentes de transito detallándolo a continuación**⁵

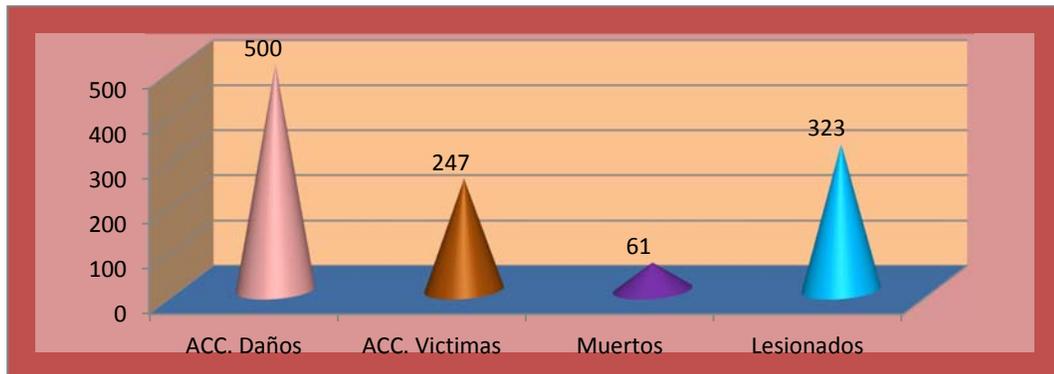


7.4- Fuente y método de recolección de la información

La fuente de información de este trabajo fueron las estadísticas de los años 2009 y 2010 de la especialidad de Tránsito de la Policía Nacional del Municipio de Tipitapa la misma fue suministrada por la especialidad de información y análisis se estudiaron 747 expedientes de investigación de los accidentes referidas en estadísticas y la recolección de experiencias de funcionarios que laboran en Tránsito de la Policía Nacional, el Ministerio de Salud y Medicina Forense.⁵

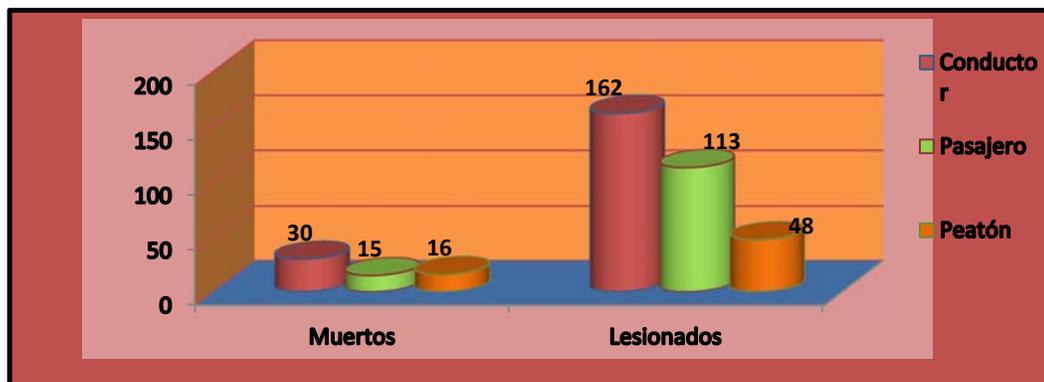
7.4.1. Total de accidentes

Según datos generales en los accidentes de tránsito en los años 2009 al 2010 ocurrieron un total de 747 accidentes de los cuales 500(73%) son con daños materiales y 247(27%) son casos de expedientes con víctimas resultan un total de 61 fallecidos y 323 Lesionados. Y a continuación detallare por escrito en la parte superior de cada grafico su razonamiento y en la parte baja presentare los gráficos complementando así lo cualitativo y cuantitativo **GráficaNo.1**



7.4.2- Fallecidos Y lesionados por accidente de tránsito del año 2009/2010

Como consecuencia del total de víctimas obtuvimos los siguientes resultados: 323 personas lesionadas y 61 fallecidos. Sub-divididos entre **conductores** (162, lesionados y 30 fallecidos), **peatones** (48 lesionados y 16 fallecidos) y **pasajeros** (113 lesionados y 15 fallecidos) ⁵ **Gráfica N° 02**



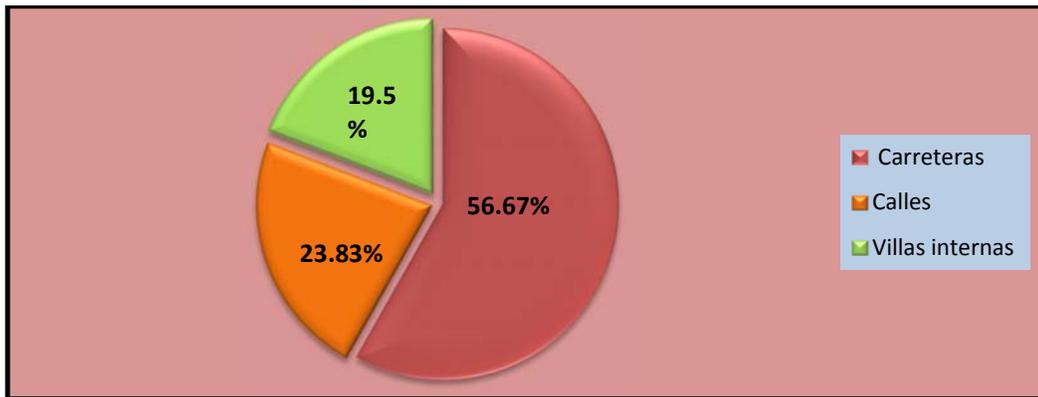
7.4.3- Causas de los accidentes de tránsito en Tipitapa

La principal causa que generó más accidentes de tránsito en los años 2009 al 2010, es no Guardar la distancia con (26 %) seguido de la Invasión De Carril (20 %) así como desatender señales (18 %) giros indebidos(15%) mal estado mecánico (13%) y obstrucción de la vía , (8%) otros ⁵ **Gráfica No. 03**



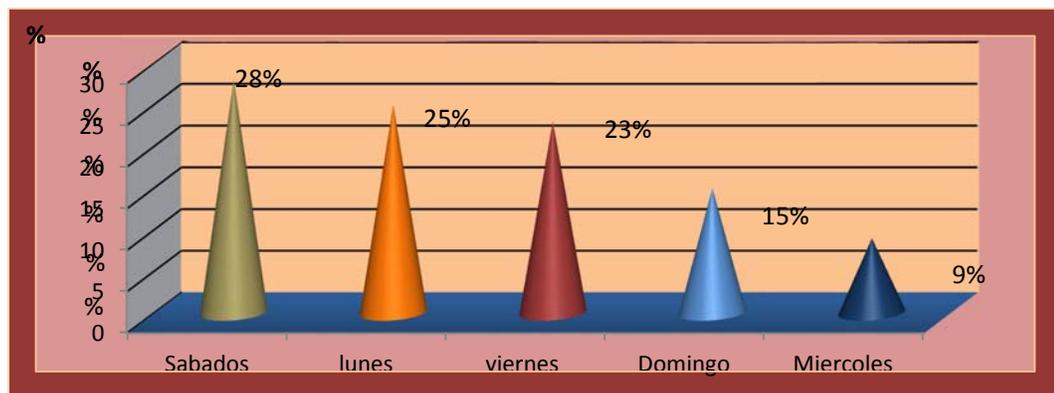
7.4.4- Lugares de más frecuencias de los accidentes de tránsito

Considerando que el lugar de ocurrencia es importante para tratar el problema de la accidentalidad y ubicar los puntos precisos que están siendo sujeto de ocurrencia teniendo en cuenta que el total de casos fue de 747, se dividieron los datos en tres lugares, siendo estos: **carreteras**, encontrando que esta registró el nivel más alto de ocurrencia con 486 representando el 56.67% es la **carretera panamericana norte**, en segundo lugar sucedieron en **las calles** lugar que está entre la carretera y las vías internas del municipio 143 representando el 23.83% y en tercer lugar es el centro del municipio **las villas internas** con 118 con el 19.5%⁵ **Gráfica N° 04**



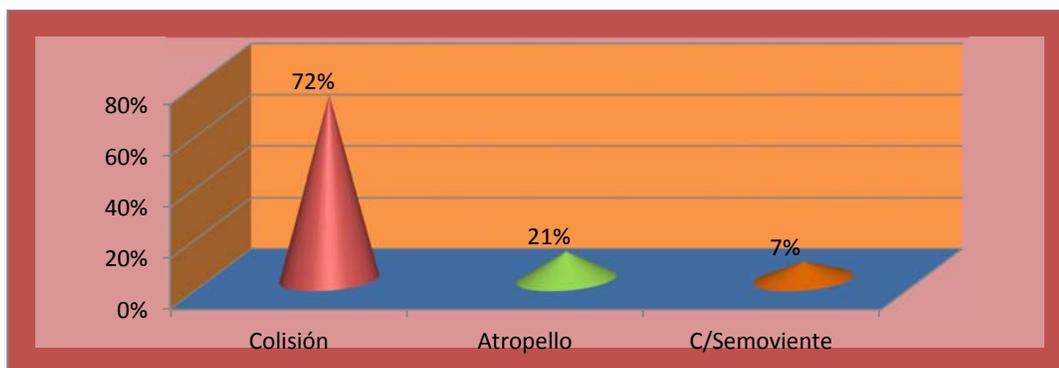
7.4.5- Días de la semana afectados

Se observa que en primer lugar los días sábados con 28 % de accidentes, seguido por los días lunes con un 25%, luego los días viernes con un 23%, los Domingos con un 15% y los Miércoles con un 9%.⁵ **Gráfica No. 05**



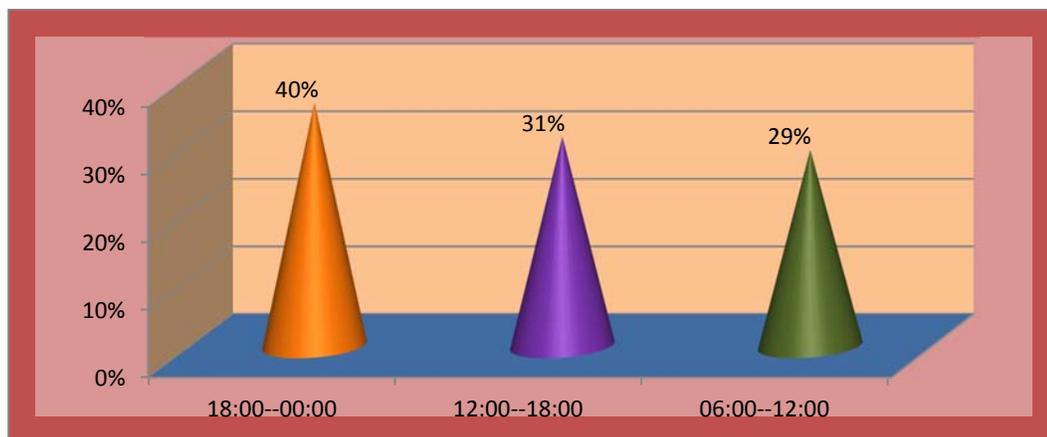
7.4.6- Tipos de accidentes en el año 2009-2010

Analizados los tipos de accidentes de tránsito, he logrado conocer a través de las estadísticas lo siguiente: que los tipos de accidente con mayor representatividad son las colisiones con el 72% seguido de atropellos con el 21%, y en tercer lugar los semovientes con el 7% de las causas. ⁵ **GRÁFICA N° 06**



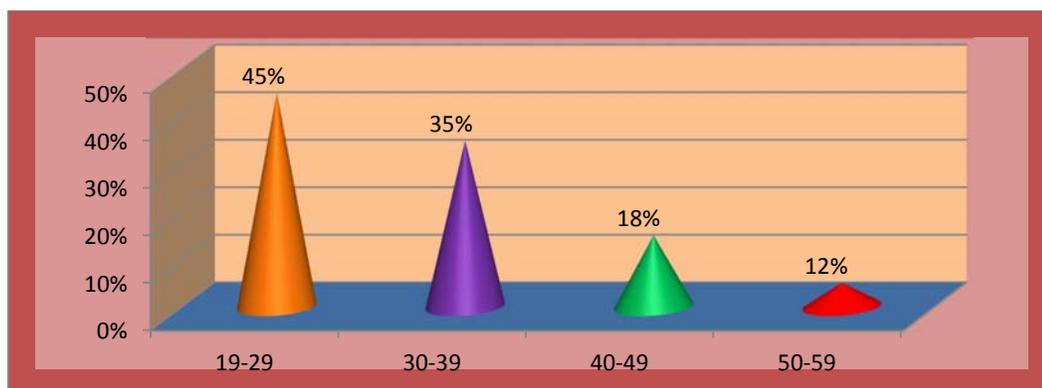
7.4.7- accidentes de tránsito por hora

Al realizar análisis de horas en las frecuencia de los accidentes de tránsito, a cómo podemos observar en la siguiente grafica las horas más frecuente son de las 18:00 hrs a las 00:00hrs reportándose un total de 232 accidentes de tránsito, representando el 40%.Luego tenemos de las 06:00 hrs a las 12:00 hrs donde se reportan un total de 201 accidentes representando el 31% y de las 12:00 horas a las 18:00 hrs un total de 185 accidentes de tránsito representando el 29% .⁵ **Gráfica N° 07**



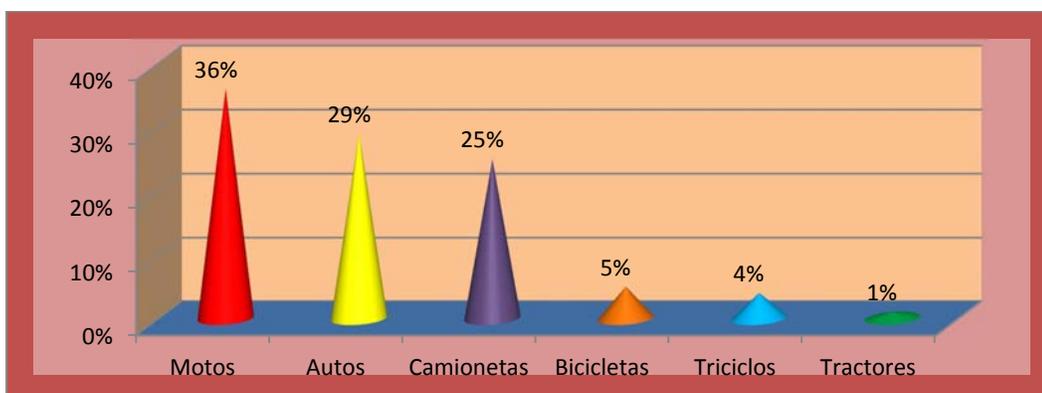
7.4.8- Edades de los involucrados en los accidentes año 2009 y 2010

Teniendo en cuenta los rangos de edades en las personas que han tenido accidentes de tránsito en los años 2009 al 2010 la edad en primer lugar están los jóvenes de 19-29 años representan el (45%) en segundo lugar están de 30-39 representan el (35%) en tercer lugar son los de 40-49 representando el (18%) y por ultimo de 50-59 años representando el (12%) para totalizar el 100% ⁵ **Gráfica N° 08**



7.4.9- Vehículos involucrados en los accidentes 2009 y 2010

En Tipitapa los vehículos que más se vieron involucrados en accidentes de tránsito en los años 2009 al 2010 tenemos en primer lugar a las motos con 36% le sigue en segundo lugar los autos con el 29%, en tercer lugar las camionetas con el 25% bicicletas el 5 % triciclos el 4%Y tractores 1% ⁵ **Gráfica N° 09**



8. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En el municipio de Tipitapa: están ocurriendo accidentes de tránsito constantemente reportándose en el periodo de investigación una cantidad de 747 casos, 500 accidentes con daños materiales y 247 casos con víctimas concluyendo 61 fallecidos y 323 lesionados, incidiendo más en las carreteras. Del 100% de los accidentes, el 56.67% ocurrieron en las carretera, el 19.5% ocurrieron en las vías internas y el 23.83% ocurrieron en el área urbana, las personas que más se están accidentando son personas jóvenes de 30 a 40 años, con el 53.1%, los vehículos de mayor incidencia son las motocicletas y los autos con 50.6%, los horarios que más están afectando son de las 06:00 a las 00:00 horas con un porcentaje de 67%, y los días de mayor frecuencia son los Sábados y los lunes ⁵

La edad de las personas involucradas en accidentes más comunes fue de treinta a cuarenta años el 54 %. Siendo **las causas** más importantes no guardar distancia e invasión de carril con un 46%. Por otro lado, **los lugares** más comunes fueron las carreteras representando el 56%. Y **los días** más frecuentes son sábado, viernes y lunes con el 61%. Por otro lado, los tipos de accidentes más comunes fueron las colisiones reporta el 72%, en segundo lugar los atropellos con el 11%. **Los horarios** que más incidieron de las dieciocho a las doble cero y de las cero seis a las doce del meridiano representando el 67%.

9.- Conclusiones: Los eventos que más prevalecen son los daños materiales, seguido los casos investigados con víctimas y remitidos a la fiscalía (fallecidos y lesionados). Ante estos resultados se debe realizar un plan de participación de todos los actores, el Estado, la empresa privada, la sociedad civil y las distintas expresiones organizadas. Muchos accidentes nunca son informados a las autoridades o empresas de seguros. Es una cifra oculta y puede representar en algunos países hasta la mitad de los siniestros ocurridos. En

Tipitapa ocurre algo parecido porque nos enteramos por terceras personas que ocurren algunos accidentes que no los reportan por convenios económicos y en determina momento uno que otro fallece posteriormente por las heridas recibidas, pero sus muertes se registran bajo otras causas médicas y no como producto del accidente mismo⁵

10- DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Hallazgos encontrados En el plano internacional los resultados figura que poco más del 28.1% de los fallecimientos ocurrieron en América del Norte, 35.9% en el Cono Sur y 17.4% en Mesoamérica —región donde está incluido El Salvador, junto con Belice, costa rica, Guatemala, honduras, México, **Nicaragua** y panamá, así como el 15.9% en la región andina, bolivia,peru , Venezuela ,Colombia sin embargo más del 39% de las personas que mueren por accidentes de tránsito en la región son usuarios viales vulnerables, comprendido como peatones o ciclistas; y un 47% son ocupantes de los vehículos. Así también, más del 76% de las personas que fallecen por las lesiones son hombres. Y en relación con nuestro municipio Tipitapa de los años **2009/2010** Como consecuencia del total de víctimas obtuvimos los siguientes resultados: 223 personas lesionadas y 61 fallecidos. Sub-divididos en 30 conductores fallecidos y 162 lesionados entre graves y leves. En pasajeros tenemos 15 fallecidos y 113 lesionados entre graves y leves, peatones aparecen 16 fallecidos y 48 lesionados entre graves y leves prevaleciendo los conductores fallecidos.⁵

11. CONCLUSIONES

Los hallazgos de este trabajo indican que la población joven es la que más se involucra en accidentes de tránsito con motocicletas, camionetas, autos y es la más afectada en invasión de carril, giros indebidos, desatención de las señales de tránsito, las carreteras son las áreas donde los resultados son fatales, pero que los medios de seguridad utilizados por los usuarios de los vehículos de dos ruedas son mínimo y que en casi todos los accidentes donde se ven involucrados se llevan la peor parte⁵

El incremento de los accidentes de tránsito con el resultado de fallecidos, lesionados, así como, grandes daños materiales a vehículos, bienes inmuebles de particulares, infraestructura vial, graves daños a los bienes del estado y teniendo como consecuencia los costos económico

Los estudiosos en la materia de educación vial pronostican el incremento si no se atiende de manera urgente y oportuna esta situación., considero que la Dirección de Convivencia y Seguridad Ciudadana pueda gestionar financiamiento para la continuación de la capacitación, a la Policía Nacional, al Magisterio y los Organismos Populares en los Barrios.

12. Recomendaciones

Según los resultados las recomendaciones van en función de las autoridades del municipio de Tipitapa y la sociedad civil :

12 .1-La Policía Nacional

1. Que la Policía de Tipitapa, con el Consejo Municipal de Educación Vial elabore un plan de educación y prevención vial
2. Que la Policía de Tiptapa elabore una propuesta de nuevos tramos de carretera teniendo en cuenta la novedad, la construcción de la carretera a San Francisco Libre, a San Juan, la PLYWOOD, Zambrano y Tisma.
3. Que la policía de Tipitapa elabore un plan particular de Educación y Prevención Vial en empresas, iglesia, parques, centros de diversiones, balnearios, barrios.

12.2-Ministerio de Transporte

1. Construcción de dos puentes peatonales, uno en la intersección la “gallera” y en la intersección “San Benito”

11.1- Alcaldía de Tipitapa

1. Levantar un inventario de las señales de tránsito, así como, la ubicación y hacer las correcciones necesarias.

2. Construir una Rotonda donde hoy se encuentra el empalme “Tipitapa-Masaya”.

12.3-Zonas Francas “Astro Cartón”

1. Construir dos puentes peatonales, uno en la intersección del colegio “Salomón Ibarra” y el otro en la entrada de la Zona Franca Astro Cartón, carretera a Masaya.

Comités de Expresión Popular de cada barrio

1. Estos comités deberán realizar en sus reuniones y asambleas orientación a los pobladores, conductores o peatones sobre comportamientos en la vía, así como, que informen a las autoridades correspondientes sobre el mal uso de la vía y de los conductores que maneja en estado de ebriedad.

12.- BIBLIOGRAFÍA

1. Plan Mundial Para el Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020 **disponible en;** http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan_spanish.pdf.
2. Organización panamericana de la salud “Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas **disponible en:** “Washington, Dc.:2009 organización panamericana de la salud.
3. Gonzalez roberto director de transito nacional Policía Nacional, anuario estadístico 2010, **disponible en:** <http://www.policia.gob.ni/cedoysector/estd/ae2010%20PN.pdf>.
4. Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el transito; resumen/ editado por Margaret poden y otras organización mundial de la salud 2004 **disponible en;** <http://www.who.int/violence-injury-prevention/publication/road-traffic/Word-report/su-mmry.pdf>.
5. Jiménez Johana, policía de Tipitapa, estadísticas de los accidentes de tránsito de Tipitapa. 2009-2010 **disponible en;** **disponible en:** www.policianacional-nic
6. Organización de las Naciones Unidas OMS-BID plan de acción para salvar cinco millones de personas argentina, 2009-2010, **disponible en:** www.eclac.org/publicaciones/xmi/3icc2yoze.pdf.
7. Carvajal Matías Bigosch Nicolás Monografía com estudio de los accidentes de tránsito con personas ebrias argentina 2009-2010, **disponible en :** www.monografias.com

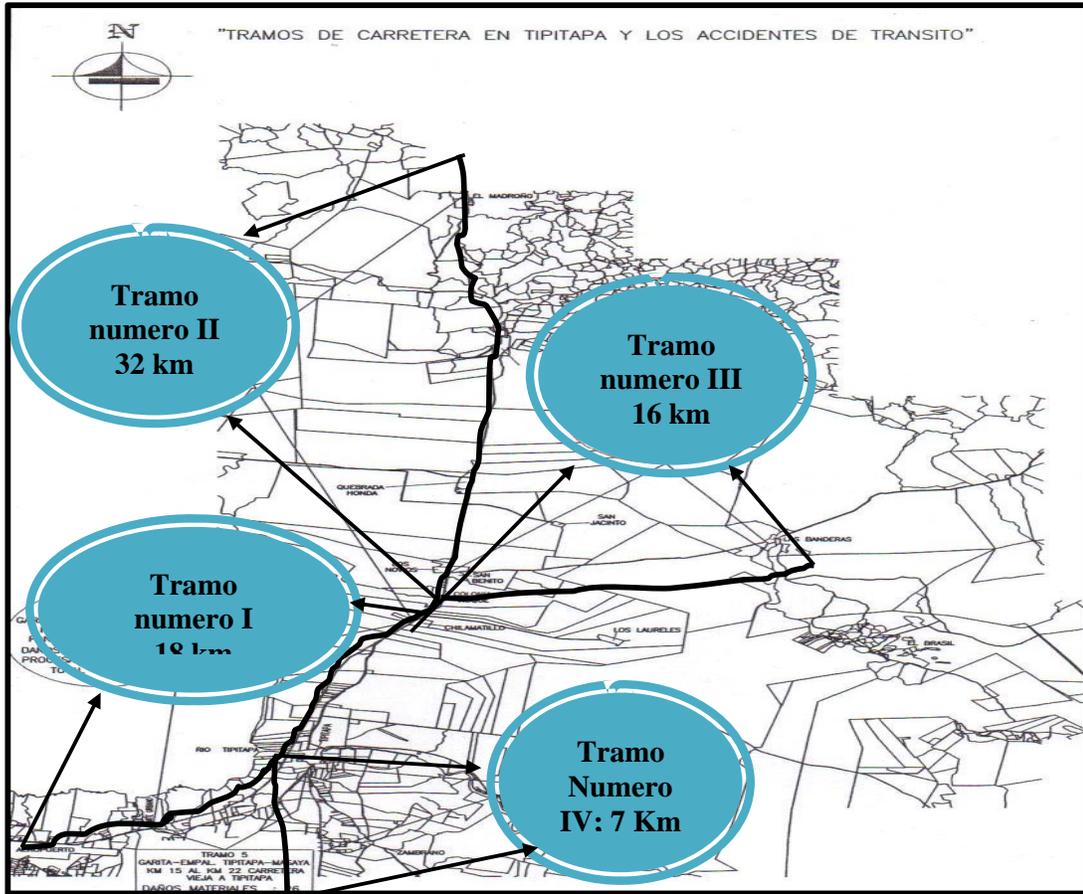
8. Asamblea Nacional Ley 431 “Ley para el régimen de circulación vehicular e infracción de transito Managua” Nicaragua 1996 **disponible en:** [www, ley 431.com](http://www.ley431.com).
9. Corte suprema de justicia, asamblea nacional, ley 641, Código Penal, Managua, Nicaragua, 2004, **disponible en:** [www- oas-org/.../sp-nic](http://www.oas.org/.../sp-nic), nuevo código penal % Nicaragua 2007.
10. Minsa Tipitapa, Betancourt Mario, Hospital primario Yolanda Mayorga, asistencia a los ingresados por accidentes de tránsito 2009-2010.
11. Medicina Legal, García Karla, Forense del instituto de medicina legal, atención a los lesionados por accidentes de tránsito en Tipitapa, 2009-2010 **disponible en;** [www. Accid. org. ni/...../101-](http://www.Accid.org.ni/...../101-) el instituto de medicina legal en Nicaragua.
12. policía Nacional, Wiston Nicaragua. especialista de transito, en el punto de vista de la atención a los accidentes de transito en el municipio de tipitapa...
13. Registró vehicular, Valle Corea Inventario vehicular en Tipitapa, año 2009-2010, **disponible en:** [www. dga. gob-ni](http://www.dga.gob-ni), ct, 002-20096-2010% 20 de transito % 20 nacional.
14. Placer Rosemary (CEPAL) Seguridad vial de América latina y el Caribe, Chile, rou-2005 **disponible;** [http/ www. e clac. org/ publicaciones/ por mi/3/23223/IC12y02e. pdf](http://www.eclac.org/publicaciones/por%20mi/3/23223/IC12y02e.pdf).
15. J.S Baker, Mendoza 1987-24 teorías y factores que inciden en las causas del accidente, **Disponible en:** [www. Buenas tardes Com/ensayos/teoría/ sobre los accidente de tránsito /2y69643. htm](http://www.Buenas tardes Com/ensayos/teoría/sobre los accidente de tránsito /2y69643. htm).

16. Mario tabilo dubo-wikipedia, enciclopedia libre1885 primeros accidentes de transito de la historia en Europa **disponible en:** es.wikipedia. Org-wiki-accidente de tráfico
17. Chinchilla marcos, Mejía Vargas Liliam, solano mora lillina, **disponible en:** diagnostico situacional de los accidentes de transito en costa rica, 1992.
18. Berger Louis, Tomo uno **disponible en:** informe final, grupo, inc. Programa de institucionalización de la seguridad vial en honduras, junio del 2005 , resumen ejecutivo
19. bertoti Eduardo, ISIEV instituto de seguridad y educación vial, primer informe de datos básicos, 2005,
20. alfaro basco Daniel, Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre, **disponible en:** peru rev-perumed exp salud, publicado 2008 25(1) 133-37el peru- organoizacion panamericana de la salud
21. Arellano David, Figueres Víctor, lepore Walter, Política de transito en el df de México , un estudio al estudio empírico, enero 2011 cide dirección **disponible en:**, wwwcide.edu
22. organización panamericana de la salud. representación en el salvador estrategia de cooperación, **disponible en:** ops/oms 2006-2011, dirección , 73 avenida sur ·no 136 colonia escalón

- 23 .gazmian Pedro, Muñoz Juan Carlos, Ruiz Luis Ignacio, Reducción de la mortalidad por accidentes de tránsito en Chile, diez medidas prioritarias, escuela de ingeniería, 2005 -accidentes de tránsito en la comunidad andina, año 2010-2009 **disponible en:** –<http://estadística.comunidadandina.org/exportal> estadísticas de la semana del 13 al 18 de junio del 2011.
- 24 .Organización mundial de la salud, global status, report on road, y health information System , **disponible en :** (FAL)

ANEXOS

Tramos de carreteras donde se su citan los accidentes en Tipitapa



• **Ficha de Recolección de Información a informantes claves.**

Encuesta sobre procedimiento en la atención a personas lesionadas y fallecidas en accidentes de transito en Tipitapa.

POLICIA-TIPITAPA

01-Nombre y Apellido: _____

02-Edad _ Oficio: _ Ocupación: _____

03-Lugar de trabajo; _____

04-Tiempo de laborar y experiencia _____

05-Estudios y especializaciones recibidas; _____

06-Cuántas personas promedio atiende usted por mes: _____

07-Cuál cree que debe de ser la posición de las empresas privadas frente a la accidentalidad: _____

08-Cual debe de ser la posición del estado frente a la accidentalidad: _____

09-Sugerencias para prevenir los accidentes de transito: _____

10-Recomendaciones _____

• **Ficha de Recolección de Información a informantes claves.**

Encuesta sobre procedimiento en la atención a personas lesionadas y fallecidas en accidentes de transito en Tipitapa.

MINSA-TIPITAPA

11-Nombre y Apellido: _____

12-Edad _ Oficio: _ Ocupación: _____

13-Lugar de trabajo; _____

14-Tiempo de laborar y experiencia _____

15-Estudios y especializaciones recibidas; _____

16-Cuántas personas promedio atiende usted por mes: _____

17-Cuál cree que debe de ser la posición de las empresas privadas frente a la accidentalidad: _____

18-Cual debe de ser la posición del estado frente a la accidentalidad: _____

19-Sugerencias para prevenir los accidentes de transito: _____

Recomendaciones _____

• **Ficha de Recolección de Información a informantes claves.**

Encuesta sobre procedimiento en la atención a personas lesionadas y fallecidas en accidentes de transito en Tipitapa.

MEDICINA LEGAL-TIPITAPA

20-Nombre y Apellido: _____

21-Edad _ Oficio: _ Ocupación:_____

22-Lugar de trabajo; _____

23-Tiempo de laborar y experiencia _____

24-Estudios y especializaciones recibidas;_____

25-Cuántas personas promedio atiende usted por mes:_____

26-Cuál cree que debe de ser la posición de las empresas privadas frente a la accidentalidad:_____

27-Cual debe de ser la posición del estado frente a la accidentalidad:_____

28-Sugerencias para prevenir los accidentes de transito:_____

Recomendaciones_____
