

Universidad Nacional Autónoma De Nicaragua, León
Centro Universitario Regional, Jinotega “Marlon Zelaya Cruz”

Técnico Superior en Enfermería



Monografía para optar al título de Técnico Superior en Enfermería

Factores que inciden en los accidentes de tránsito, como problemática de Salud Pública, en el municipio de Jinotega, II trimestre 2020

Autores:

Br. Daniela Dennise Duarte Chavarria

Br. Helen Gisselle Gutiérrez Aráuz

Br. Karla Jessenia Blandón Centeno

Tutor:

Lic. Elvin Ariel García Izaguirre

Jinotega, septiembre de 2020.

“A la libertad por la Universidad”

AGRADECIMIENTO

Dios, por habernos regalado el don de la vida, por darnos salud, entendimiento, fuerza, humildad para con las demás personas y por ayudarnos a culminar este estudio.

A los docentes y personal administrativo de la UNAN, quienes han compartido sus conocimientos con nosotros y han sido nuestro ejemplo a seguir e inspiración y fortaleza en los momentos de debilidad.

A nuestro tutor Lic. Elvin Ariel García Izaguirre, por habernos guiado a través de este arduo proceso, con gran paciencia, dedicación, una increíble actitud, y flexibilidad e interés en enseñarnos y ayudarnos a culminar nuestro trabajo, corrigiéndolo e incentivándonos para que nuestro trabajo fuera realizado de la mejor manera posible.

Al personal de la Policía Nacional, Delegación de Transito del municipio de Jinotega, por habernos brindado apoyo y confianza al brindarnos información indispensable para poder llevar acabo nuestro trabajo investigativo.

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación monográfico está dedicado primordialmente a Dios que nos ha dado la vida y fortaleza necesaria para culminar este proyecto.

A nuestros padres, abuelos, hermanos (as) quienes le debemos todo lo que tenemos siendo luz guiándonos por el sendero de la vida.

A nuestros Docentes quienes nos vieron crecer como estudiantes y nos dieron las herramientas necesarias para posteriormente desenvolvemos en nuestra vida profesional y gracias a su apoyo incondicional hoy podemos sentirnos dichosas.

RESUMEN

El impacto de los accidentes de tránsito sobre los servicios de salud y las repercusiones en la economía familiar nos ha motivado llevar a cabo el presente trabajo donde nos propusimos identificar los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública, en el municipio de Jinotega II trimestre, 2020. Realizando un estudio de carácter descriptivo con enfoque cuantitativo, de cohorte transversal retrospectivo, el universo estuvo constituido por 183 personas que se vieron involucradas en los 133 accidentes de tránsito de las cuales tomamos un 89% para nuestra muestra representada por 163 personas que cumplían con los criterios para el estudio, el tipo de muestreo es no probabilístico seleccionado por conveniencia, utilizando fuentes de información secundaria (revisión de expedientes), para lo cual realizamos solicitud y permiso a las autoridades correspondientes, posteriormente elaboramos análisis de datos, en el programa Excel, donde obtuvimos como conclusiones Según los resultados las edades de mayor predominio son las de 20- 34 años, siendo el sexo masculino el más afectado y la mayoría son de procedencia urbana. En relación a los factores que inciden en los accidentes de tránsito; la lluvia, las fallas en la dirección, transmisión o suspensión, el estado de ebriedad y el no guardar la distancia son las principales causas; los vehículos más involucrados en dichos accidentes son las motocicletas, los lugares con mayores frecuencias de los accidentes de tránsito son las carreteras y las consecuencias en su mayoría son los daños materiales.

SUMMARY

The impact of traffic accidents on health services and the repercussions on the family economy has motivated us to carry out this work where we set out to identify the factors that affect traffic accidents as a public health problem in the municipality of Jinotega II quarter, 2020. Carrying out a descriptive study with a quantitative approach, of a retrospective cross-sectional cohort, the universe consisted of 183 people who were involved in the 133 traffic accidents, of which we took 89% for our sample represented by 163 people who met the criteria for the study, the type of sampling is non-probabilistic selected for convenience, using secondary information sources (review of records), for which we request and permit the corresponding authorities, then we elaborate analysis of data, in the Excel program, where we obtained as with clusions According to the results, the most prevalent ages are those of 20-34 years, being the male sex the most affected and the majority are of urban origin. In relation to the factors that affect traffic accidents; rain, steering, transmission or suspension failures, drunkenness and not keeping one's distance are the main causes; The vehicles most involved in these accidents are motorcycles, the places with the highest frequencies of traffic accidents are the roads and the consequences are mostly material damage.

OPINIÓN DEL TUTOR

En todos los países de todos los continentes se producen colisiones en la vía pública. Cada año se cobran las vidas de más de un millón de personas y causan discapacidad a muchos millones más. Los peatones, los usuarios de vehículos no motorizados entre ellos las bicicletas, carros y los motociclistas de los países de ingresos bajos y medios soportan una gran proporción de la carga mundial de defunciones y de traumatismos graves causados por accidentes de tránsito. Las personas de edad avanzada, los niños y los discapacitados son particularmente vulnerables.

Pese al creciente número de traumatismos causados por los accidentes de tránsito, la seguridad vial no ha recibido la atención suficiente ni en el plano internacional ni en el ámbito nacional. Las razones son la falta de consciencia general sobre la magnitud del problema, los costos sanitarios, económicos y sociales de las colisiones en la vía pública, y las intervenciones que pueden prevenir los choques o reducir el daño que ocasionan.

En mi carácter de tutor, ratifico que el trabajo de Investigación titulado: Factores que inciden en los accidentes de tránsito, como problemática de Salud Pública, en el municipio de Jinotega, II trimestre 2020 realizado por las Br. Karla Jessenia Blandón Centeno, Br. Helen Gisselle Gutiérrez Aráuz, Br. Daniela Dennise Duarte Chavarria ha sido concluido satisfactoriamente.

Dicho trabajo cumple con los requisitos y méritos académico-científicos establecidos en el reglamento de formas de finalización de los estudios, han incorporado los aportes y sugerencias del comité examinador y cumple con los requisitos académicos, para optar al título Técnico Superior de Enfermería.

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



Lic. Elvin Ariel García Izaguirre

GLOSARIO

AVDI: Alerta, Verbal, Dolor e Inconciencia

RNAT: Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

SIAT: Sistema De Información de Accidentes de tránsito.

SNC: Sistema Nervioso Central.

TCE: Traumatismo Cráneo encefálico

INDICE

I.	INTRODUCCIÓN	1
II.	OBJETIVOS	3
2.1.	Objetivo General.....	3
2.2.	Objetivos Específicos.....	3
III.	MARCO TEÓRICO	4
3.1.	Generalidades.....	4
3.1.1.	Factor:.....	4
3.1.2.	Consecuencia:.....	4
3.1.3.	Accidente:	4
3.1.4.	Accidente de tránsito:.....	4
3.1.5.	Salud.....	5
3.1.6.	Salud Publica:	5
3.2.	Clases de Accidentes de tránsito:.....	5
3.2.1.	Choque:.....	5
3.2.2.	Atropellamiento:	6
3.2.3.	Volcamiento:.....	6
3.2.4.	Caída de ocupante:.....	6
3.2.5.	Incendio:.....	6
3.2.6.	Otros:.....	6
3.3.	Escala de gravedad:.....	6
3.3.1.	Solo daños:.....	7
3.3.2.	Con heridos:	7
3.3.3.	Con muertos:.....	7
3.4.	Factores psicosociales de riesgo asociados al manejo automovilístico inadecuado.	7
3.5.	Causas más frecuentes de accidentes de tránsito.....	7
3.5.1.	Aventajamiento:	8
3.5.2.	Conducción temeraria:.....	8
3.5.3.	Condiciones atmosféricas:.....	8
3.5.4.	Velocidad:	8
3.5.5.	Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas:.....	9
3.5.6.	No utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños:.....	9

3.5.7.	Conducción distraída:	9
3.5.8.	Infraestructura vial insegura:.....	9
3.5.9.	Vehículos inseguros:.....	10
3.5.10.	Cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito:.....	10
3.6.	Lesiones físicas más habituales después de un accidente de tránsito.	10
3.7.	Las reacciones psicológicas más agudas y frecuentes son la siguiente:.....	11
3.7.1.	Sensación subjetiva de embotamiento:	11
3.7.2.	Reducción del conocimiento del entorno:.....	11
3.7.3.	Desrealización.....	11
3.7.4.	Amnesia disociativa:.....	11
3.7.5.	Re-experimentación:.....	11
3.8.	Cuidados de Enfermería.....	11
3.9.	Cuidado del sistema respiratorio.....	12
3.9.1.	Vías aéreas superiores:.....	12
3.9.2.	Vías aéreas inferiores:.....	12
3.10.	Cuidados del sistema circulatorio.	12
3.10.1.	Valoración Coloración de la Piel:	12
3.10.2.	Valoración de los signos de taponamiento cardíaco:.....	13
3.10.3.	Hemorragias:.....	13
3.10.4.	Control de las constantes vitales:	13
3.11.	Cuidados del sistema tegumentario.	13
3.12.	Cuidados del sistema neurológico.....	14
3.13.	Apoyo emocional al paciente en poli traumatizado.....	14
IV.	DISEÑO METODOLÓGICO	16
4.3.	Población de estudio.....	16
4.4.	Muestra.	16
4.5.	Fuente de información	17
4.6.	Instrumento de recolección de datos.....	17
4.7.	Procedimiento de recolección de datos	17
4.8.	Criterios de inclusión:.....	17
4.9.	Criterios de exclusión.....	17
4.10.	Plan de análisis	17
4.11.	Operacionalización de variables.	19

4.12. Aspectos éticos y legales.....	22
V. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	23
DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS.....	37
VI. CONCLUSIONES.....	39
VII. RECOMENDACIONES.....	40
A la población en general.....	40
Al personal de tránsito:.....	40
VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	41
IX. ANEXOS.....	44

I. INTRODUCCIÓN

Según (Gonzalez Gonzalez, Talavera Pravia, & Ruiz Pineda, 2017) Alrededor de 1,35 millones de personas mueren cada año como consecuencia de accidentes de tránsito. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible ha fijado una meta ambiciosa con respecto a la seguridad vial, consistente en reducir a la mitad, para 2020, el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito en todo el mundo. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB. Más de la mitad de las defunciones por accidentes de tránsito afectan a «usuarios vulnerables de la vía pública», es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. A pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tienen aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 93% de las defunciones relacionadas con accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito son la principal causa de defunción en los niños y jóvenes de 5 a 29 años.

Los accidentes de tránsito constituyen un problema creciente de salud pública que afecta de forma desproporcionada a los usuarios. En el departamento de Jinotega en el último trimestre del año 2019 se reportan 84 accidentes de los cuales la principal causa es no respetar preferencia peatonal e imprudencia. En virtud de lo antes expuesto se plantea la siguiente interrogante: ¿Cuáles son los Factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de Salud Pública en el municipio de Jinotega, II trimestre 2020?

Esta investigación es relevante y factible debido a que la problemática enfocada presenta condiciones que hacen posible realizar el estudio y logro de un procedimiento reflexivo-crítico y de esta forma proporcionar una herramienta útil para detectar áreas de mejora.

La información 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 lutos y dolor a la familia nicaragüense 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 se nos hace de gran interés y esperamos este documento sirva de guía para futuras investigaciones.

II. OBJETIVOS

2.1. Objetivo General.

Identificar los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de Salud Pública, en el municipio de Jinotega, II trimestre 2020.

2.2. Objetivos Específicos.

Determinar las características socio-demográfica de la población en estudio.

Evaluar los factores que inciden en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.

Mencionar las consecuencias luego de los accidentes de tránsito.

III. MARCO TEÓRICO

3.1. Generalidades.

3.1.1. Factor:

Un factor de riesgo es cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una enfermedad o lesión (Organización Mundial de la Salud, 2020)

3.1.2. Consecuencia:

Es una palabra que deriva del latín “consequi” y que es fruto de la suma de tres partes claramente diferenciadas: El prefijo “con-”, que significa “junto”. El verbo “sequi”, que es sinónimo de “seguir”.

Se llama consecuencia a la relación que existe entre una proposición que se deduce de una o de varias premisas y dichas premisas, de forma tal que, cuando las premisas son negadas o afirmadas, resulta ineludible su negación o afirmación. (Definiciones.de, 2020)

3.1.3. Accidente:

Se entiende por accidente a un suceso repentino ocurrido por causas involuntarias que produce daños en las personas y/o en las cosas. Con respecto al accidente de tránsito puede decirse que, es un hecho eventual, producido como consecuencia del tránsito vehicular en el que interviene, por lo menos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas y/o daños en las cosas (Lossetti, Trezza, & Patitó, 2020).

3.1.4. Accidente de tránsito:

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 (Ley 431, 2014)

Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2020)

3.1.5. Salud:

La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. El goce del grado máximo de salud que se pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano sin distinción de raza, religión, ideología política o condición económica o social (Organización Mundial de la Salud, 2020)

3.1.6. Salud Pública:

Según (Winslow, 2017) es el arte de impedir enfermedades, prolongar la vida, fomentar la salud y la eficiencia por el esfuerzo organizado de la comunidad para el saneamiento del medio, el control de enfermedades transmisibles, educación en higiene personal, organización de los servicios médicos y enfermería para el diagnóstico temprano y el tratamiento preventivo de las enfermedades y el desarrollo del mecanismo social que asegure a cada uno un nivel de vida adecuado para la conservación de la salud organizando estos beneficios para que cada ciudadano se encuentre en condiciones de su derecho natural a la salud y a la longevidad.

3.2. Clases de Accidentes de tránsito:

3.2.1. Choque:

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

3.2.2. Atropellamiento:

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

3.2.3. Volcamiento:

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

3.2.4. Caída de ocupante:

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

3.2.5. Incendio:

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

3.2.6. Otros:

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

3.3. Escala de gravedad:

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

3.3.1. Solo daños:

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

3.3.2. Con heridos:

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

3.3.3. Con muertos:

Cuando se producen muertos, muertos y heridos, o éstos se presentan combinados con daños materiales. Este es el accidente que nadie quisiera tener, es recomendable solicitar asistencia de abogado al sitio para que le brinde la asesoría necesaria (García Orozco, 2020)

3.4. Factores psicosociales de riesgo asociados al manejo automovilístico inadecuado.

Según (Lopez & Romero Alvarez , 2013) los factores de psicosociales de riesgo hacen referencia a aquellas condiciones que se encuentran presentes en una situación laboral y social que están directamente relacionadas con la organización, el contenido de trabajo y la realización de una tarea, y que tienen capacidad para afectar tanto al bienestar o la salud (física, psíquica o social) del trabajador, como al desarrollo del trabajo.

3.5. Causas más frecuentes de accidentes de tránsito.

Las causas de los accidentes de tránsito son múltiples y están relacionadas con factores propios del conductor, del vehículo y de las vías. Los factores humanos pueden constituir hasta el 90% de la causalidad, entre estos factores se encuentran el exceso

de velocidad, no respetar las señales de tránsito, la fatiga, factores propios de personalidad y el abuso de sustancias incluyendo el alcohol.

La ingestión de bebidas alcohólicas es un factor de riesgo fuertemente asociado a los accidentes de tráfico. De acuerdo con la información reportada por el Sistema de Información de Accidentes de Tránsito (SIAT) y el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT), el exceso de velocidad fue la causa principal reportada de los accidentes con muertos en vías urbanas y la segunda causa en sucesos con víctimas fatales en vías rurales. (Molina Castaño & Pichott Padilla)

3.5.1. Aventajamiento:

Acción y efecto de aventajar un vehículo a otro sobre la marcha.

3.5.2. Conducción temeraria:

Operación de vehículos con manifiesto desprecio por la vida, con notoria y deliberada transgresión a las normas de tránsito, poniendo en peligro concreto la vida o integridad física de las personas y sus bienes.

3.5.3. Condiciones atmosféricas:

Conjunto de factores o condiciones climáticas que dificultan la visibilidad del conductor, tales como neblina, lluvia, polvo, humo, entre otros. (Normas Jurídicas de Nicaragua, 2014).

De acuerdo a (Accidentes de tránsito, 2018)

3.5.4. Velocidad:

El aumento de la velocidad promedio guarda relación directa con la probabilidad de que ocurra un accidente de tránsito y con la gravedad de sus consecuencias. El riesgo de defunción de un peatón golpeado por la parte frontal de un automóvil aumenta enormemente con la velocidad.

3.5.5. Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas:

Conducir bajo los efectos del alcohol o de cualquier sustancia psicoactiva o droga aumenta el riesgo de un accidente con desenlace fatal o lesiones graves.

3.5.6. No utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños:

Usar correctamente un casco de motociclista puede reducir el riesgo de muerte, y el riesgo de lesiones graves. El uso del cinturón de seguridad disminuye el riesgo de defunción de los ocupantes delanteros de un vehículo. En cuanto a los ocupantes de los asientos traseros, el cinturón reduce en el riesgo de defunción y de traumatismos graves. El uso de los sistemas de sujeción para niños se puede traducir en una reducción de mortalidad.

3.5.7. Conducción distraída:

Existen muchos tipos de distracciones que pueden alterar la conducción. La distracción provocada por el uso de teléfonos móviles es un motivo de preocupación cada vez mayor en el ámbito de la seguridad vial. Los conductores que usan el teléfono móvil mientras conducen tienen cuatro veces más probabilidades de verse involucrados en un accidente, que los conductores que no lo hacen. El uso del teléfono móvil durante la conducción reduce la velocidad de reacción (especialmente para frenar, pero también la reacción ante las señales de tránsito), y hace más difícil mantenerse en el carril correcto y guardar las distancias correctas. Los teléfonos móviles manos libres no son mucho más seguros que los que se llevan en la mano, y los mensajes de texto durante la conducción aumentan considerablemente el riesgo de accidente.

3.5.8. Infraestructura vial insegura:

El trazado vial puede afectar considerablemente a la seguridad. Teóricamente, todas las vías se deberían concebir teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar por que hubiera servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito pueden ser cruciales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios. (Organización Mundial de la Salud, 2018)

3.5.9. Vehículos inseguros:

Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas. Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobre viraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él.

3.5.10. Cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito:

Si las normas de tránsito relativas a la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el uso de cascos y los sistemas de sujeción para niños no se aplican, esas normas no pueden lograr la reducción prevista de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito relacionados con comportamientos específicos. Por consiguiente, si no se hacen cumplir las normas de tránsito, o si se percibe que no se hacen cumplir, es probable que no se las respete y, consiguientemente, será muy poco probable que influyan en los comportamientos (Organización Mundial de la Salud, 2018)

3.6. Lesiones físicas más habituales después de un accidente de tránsito.

Las lesiones causadas por los accidentes de tránsito dependen específicamente de una biomecánica, la cual va ligada a la velocidad y a la cantidad de energía que se imparta desde el vehículo en movimiento. En el atropellamiento automovilístico como uno de los tipos de accidente más frecuente, uno de los principales afectados es el peatón (Trujillo Trejos, Lesiones por accidente de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014-2017, 2014)

Las secuelas físicas siempre van a producir un impacto psicológico inicial independientemente a las lesiones físicas en la mayoría de los casos las reacciones

psicológicas son experimentadas inmediatamente después del accidente y se resuelven progresivamente durante los primeros seis meses.

3.7. Las reacciones psicológicas más agudas y frecuentes son la siguiente:

3.7.1. Sensación subjetiva de embotamiento: Desapego o dificultad de reaccionar emotivamente.

3.7.2. Reducción del conocimiento del entorno: Estar aturdido, confundido, desorientado, no sentirse adaptado en ninguna parte.

3.7.3. Des realización: Sentir y percibir el propio cuerpo y la propia identidad como si no los reconociera.

3.7.4. Amnesia disociativa: Incapacidad para recordar algunos momentos o aspectos del suceso.

3.7.5. Re-experimentación: Imágenes, pensamiento, que no se pueden evitar y que pueden aparecer en cualquier momento, evitar de estímulos que recuerdan el suceso.

3.8. Cuidados de Enfermería

La noción de cuidado está vinculada a la preservación o la conservación de algo o la asistencia y ayuda que se brinda a otro ser vivo. El término se deriva del verbo cuidar (del latín coidar). Los cuidados de enfermería, por lo tanto, abarcan diversas atenciones que un enfermero debe dedicar a su paciente. Sus características dependerán del estado y la gravedad del sujeto, aunque a nivel general puede decirse que se orientan a monitorear la salud y a asistir sanitariamente al paciente. La calidad de los cuidados de enfermería es la acción de asegurar que cada paciente reciba el conjunto de servicios diagnósticos y terapéuticos más adecuados para conseguir una atención sanitaria óptima, teniendo en cuenta todos los factores y conocimiento del paciente y del servicio y lograr el mejor resultado con el mínimo de riesgo de efecto iatrogénico y la máxima satisfacción del paciente con el proceso.

3.9. Cuidado del sistema respiratorio

Los cuidados que se dan en este sistema están encaminados a la preservación de sus funciones vitales y a evitar las complicaciones que puedan poner en riesgo la vida del paciente. La obstrucción de la vía aérea es la primera causa de muerte evitable en todo paciente poli traumatizado, lo que hace indispensable los cuidados para asegurar esta vía, ya que se considera que todo paciente inconsciente presenta una mala oxigenación hasta que se demuestre lo contrario, otro aspecto es que los trastornos respiratorios comprometen la vida del paciente, en base a lo anterior se realizan los siguientes cuidados:

3.9.1. Vías aéreas superiores:

Retirar objetos extraños, aspiración de secreciones, vigilar si hay aleteo nasal.

3.9.2. Vías aéreas inferiores:

Expansibilidad del tórax, vigilar la presencia de disnea o disfagia. La simetría de la caja torácica y de los movimientos respiratorios descartará una patología que requiera tratamiento inmediato, además permite apreciar signos de traumatismo torácico lo que pondrá en guardia ante posibles incidencias posteriores y en algunos casos (neumotórax a tensión, taponamiento pericárdico, heridas torácicas abiertas), actuar inmediatamente.

3.10. Cuidados del sistema circulatorio.

La valoración rápida y precisa del estado hemodinámico incluye la identificación temprana de sangrados externos, signos y síntomas de sangrado interno lo que permite realizar intervenciones fundamentales para prevenir la muerte por hemorragia secundaria al trauma, para ello se realiza lo siguiente:

3.10.1. Valoración Coloración de la Piel:

Puede ser útil para valorar al paciente hipovolémico. Un paciente con una piel sonrosada, especialmente en cara y extremidades, rara vez estará críticamente hipovolémico. Por el contrario, el color grisáceo, ceniciento del rostro y la palidez de extremidades son signos evidentes de hipovolemia. Estos signos usualmente indican una pérdida de volumen sanguíneo de al menos un 30%, si la hipovolemia es la causa.

3.10.2. Valoración de los signos de taponamiento cardíaco:

Que es un síndrome clínico hemodinámico en el que se produce una compresión cardíaca, ya sea lenta o bien brusca, por la acumulación en el pericardio de líquido, coágulos, pus o sangre, como resultado de un derrame, traumatismo o rotura cardíaco. Debe de sospecharse de un taponamiento cardíaco cuando existe hipotensión, disnea, taquipnea, frialdad en las extremidades, nariz y orejas, puede aparecer dolor torácico, pero la distensión venosa yugular es el hallazgo más frecuente.

3.10.3. Hemorragias:

Un pulso radial lleno, amplio y regular en un traumatizado bien perfundido, indica estabilidad hemodinámica, mientras que un pulso débil y rápido con signos de mala perfusión periférica son datos indirectos de hipovolemia, lo que alertará ante un posible deterioro brusco. La ausencia de pulsos centrales (carotideo o femoral) sin lesiones locales que los puedan comprometer (hematomas, heridas, etc.) nos indica la rápida instauración de medidas de resucitación con el fin de reponer volumen perdido. Una demora de varios minutos en esta situación puede llevar al paciente a la muerte. (Canalizar una o dos vías periféricas de grueso calibre, 14-16 G).

3.10.4. Control de las constantes vitales:

Coloración de piel y mucosas, relleno capilar. Evaluar y reponer pérdidas de volumen.

Controlar hemorragias externas con compresión directa.

Administración de soluciones cristaloides y coloides.

Evaluación de signos de taponamiento cardíaco, como hipotensión, ingurgitación yugular, disminución de los ruidos cardíacos.

3.11. Cuidados del sistema tegumentario.

Es la valoración del profesional de enfermería de las condiciones de la piel del poli traumatizado, detectando oportunamente alteraciones que puedan poner en riesgo la vida del paciente, también se debe proteger al paciente de la hipotermia.

3.12. Cuidados del sistema neurológico.

La afectación del nivel de conciencia en un poli traumatizado puede ser consecuencia directa de un traumatismo craneoencefálico (TCE) o facial severo, pero también puede ser por la existencia de un compromiso respiratorio o circulatorio (hipoxemia), o por la acción de drogas depresoras del sistema nervioso central (SNC) tales como el alcohol u otras drogas de abuso. Los cuidados del sistema Neurológico se establecen a través de la severidad de la lesión por medio de La Escala de Coma de Glasgow, que es un medio de cuantificar el nivel de conciencia después de un trauma cráneo encefálico. Permite establecer una medida del estado de conciencia, se califica de 3 a 15, evaluando así el posible daño cerebral, en él se valora: la actividad motora, respuesta verbal (a través de preguntas u órdenes sencillas), sensibilidad, ansiedad, tamaño, reacción pupilar (la reactividad de las pupilas se explora mediante la aplicación de una luz directa apreciando la velocidad de la respuesta), movimientos oculares. También existe otra forma de valorar el estado neurológico el Dr. José Peregrin considera que se puede realizar través del AVDI, este el consiste en una nemotecnia simple para esquematizar el nivel de consciencia sus iniciales representan A: Alerta (consciente) V: Responde a estímulos verbales D: Responde a estímulos dolorosos I: Inconsciente

3.13. Apoyo emocional al paciente en poli traumatizado.

Cuando una persona tiene una necesidad y no está en condiciones de satisfacerla por ella misma requiere la ayuda de otra persona, en este caso la enfermera juega en papel importante, ya que ella cuenta con los recursos necesarios para lograr esa satisfacción.

En la atención al paciente poli traumatizado es importante brindar seguridad, a través de la educación mientras se llevaban a cabo los procedimientos; animar, generar confianza y esperanza para una pronta recuperación de su salud, además de aliviar el dolor porque las enfermeras tienen la capacidad de hacer todas las cosas con amor, con gusto, en algunos casos con sacrificio. La seguridad tiene dos significados: el primero hace referencia al estado de armonía interna y externa, y que en enfermería se reconoce como una meta lograr la homeostasis de los pacientes, y el segundo es

poseer la sensación de tranquilidad, ser capaz de disfrutar con los demás, mantener adecuada interacción con él entorno y buscar ser comprendido, apreciado, amado.

Enfrentamiento del trauma: momento inicial A, indican que el paciente poli traumatizado experimenta un cambio inesperado en su vida que, además de afectar su capacidad funcional y de autocuidado, lo sitúa en un escenario donde encuentra personas desconocidas para él, como médicos, enfermeras y el personal de apoyo que labora en el hospital (Carballo Ortiz, Espinoza Palma, & Mercado Puerto, 2016)

IV. DISEÑO METODOLÓGICO

4.1. Tipo de estudio.

Se realizó un estudio de carácter descriptivo, ya que identificamos factores que inciden en los accidentes de tránsito, como problemática de salud pública, en el municipio de Jinotega, II trimestre 2020.

Retrospectivo: El inicio del estudio es posterior a los hechos estudiados, los datos se reunirán de archivos.

De cohorte transversal: Refleja lo que está sucediendo en un determinado momento en una población definida en un tiempo particular.

Enfoque: cuantitativo porque nos fue posible utilizar la recolección y análisis de datos para contestar preguntas de investigación.

4.2. Área de estudio.

El estudio se realizó en el municipio de Jinotega, Policía Nacional Delegación de tránsito.

4.3. Población de estudio.

El presente estudio estuvo constituido por 183 personas que involucran 133 accidentes y fueron registrados en el periodo de estudio y captados en la Delegación de Tránsito, Jinotega.

4.4. Muestra.

Nuestra muestra está comprendida por 163 personas que involucran 133 accidentes, 153 vehículos involucrados que representan el 89% de nuestra población y que cumplían con todos los criterios para dicho estudio.

Tipo de muestreo: No probabilístico por conveniencia

4.5. Fuente de información

Fuentes Primarias: Datos estadísticos brindados por la delegación de tránsito del municipio de Jinotega.

Fuentes secundarias: Artículos, bibliografías, sitios web, revisión de libros acta policial.

4.6. Instrumento de recolección de datos

Se realizó un cuestionario debidamente estructurado de acuerdo a los objetivos planteados.

4.7. Procedimiento de recolección de datos

Se realizó un cuestionario debidamente estructurado el cual contenía las variables a estudiar (ver anexos), y que fue aplicado por los investigadores a la jefatura de la Delegación de tránsito del Municipio de Jinotega y revisión de expediente policial.

4.8. Criterios de inclusión:

Personas de ambos sexos.

Personas entre las edades de 15 a 45 años de edad.

Bicicleta, Motociclistas, Autos, Camionetas, autobuses, Camiones, involucrados. Peatones involucrados en los accidentes de tránsito ocurridos.

4.9. Criterios de exclusión

Personas que no cumplan con las edades establecidas.

Personas que no estén registrados en los datos estadísticos de la Delegación de Tránsito de Jinotega.

4.10. Plan de análisis

Para la realización del presente estudio se procedió a seguir las siguientes pautas: A personas que cumplieron con los criterios de inclusión.

- Personas de ambos sexos.
- Personas entre las edades de 15 a 45 años de edad.
- Bicicleta, Motociclistas, Autos, Camionetas, autobuses, Camiones, involucrados.
- Peatones involucrados en los accidentes de tránsito ocurridos.

Antes de efectuar las preguntas del cuestionario se procedió a explicar el objetivo de la investigación, posteriormente de ser aceptado por el Comisionado General Marvin Castro Orozco (Jefe de Delegación de Policía Nacional, Municipio de Jinotega) y Sub Comisionada Sandra López (Jefe del Departamento de Tránsito del Municipio de Jinotega) se tomaron los datos en la Delegación de tránsito.

Los resultados fueron interpretados por medio de gráficos y porcentajes en el programa de Microsoft Excel 2019.

Para la presentación de los datos se utilizaron herramientas gráficas como diagramas de pastel y barras para la validación de nuestras variables en estudio.

4.11. Operacionalización de variables.

Variable	Tipo de Variable	Descripción	Indicador	Escala
Datos Socio-demográficos	Ordinal	Números de años cumplidos	Edad	15-19 a 20-34 a 35-45 a
	Nominal	Condición biológica fenotípica de ser masculino o femenino.	Sexo	Masculino Femenino
	Nominal	Periodo de asistencia a un centro escolar.	Nivel Académico	Analfabeto Primaria terminada Secundaria terminada Universitario Técnico Otro Sin especificar
	Nominal	Condición de una persona según el registro civil en función de si tiene o no pareja.	Estado civil	Soltero (a) Casado(a) Unión libre

	Nominal	Labor en que se desempeña el encuestado.	Ocupación.	Estudiante Comerciante Agricultor Ama de casa Otro Sin especificar
	Nominal	Origen de algo o principio de donde nace o se deriva.	Procedencia.	Urbana Rural

Variable	Tipo de variable	Descripción	Indicador	Escala
Determinantes de los factores que inciden en los accidentes de tránsito	Nominal	Está configurado por los aspectos o elementos ambientales, la calzada o vía y el diseño de su entorno, todo un conjunto de condiciones circundantes de naturaleza cambiante.	Factores Ambientales	Lluvia La luz solar Neblina Tormenta Inundación Temblor Terremoto
	Nominal	Degradación y rotura de las propias máquinas.	Causas debido a Fallas Mecánicas.	Fallas o frenos defectuosos Fallas en la dirección: suspensión o transmisión

	Nominal	Actitudes, aptitudes y condiciones de salud	Factores Humanos.	Imprudencia Cansancio Estado de ebriedad Efecto de velocidad:
	Nominal	Cosa a la que se debe que ocurra otra cosa determinada	Otras causas relacionadas	No Guardar la distancia Invasión De Carril Desatender señales Giros indebidos
	Nominal	Un vehículo es una máquina que permite desplazarse de un sitio hacia otro. Los vehículos no solo pueden transportar personas, sino también animales, plantas y cualquier tipo de objeto.	Vehículos involucrados en los accidentes	Motocicletas Automóviles Camionetas Bicicletas camiones Autobuses Otros
	Nominal	Porción del espacio, real o imaginada, en que se sitúa algo.	Lugares de más frecuencias de los accidentes de tránsito.	Carreteras carretera Panamericana norte Calles dentro de la ciudad

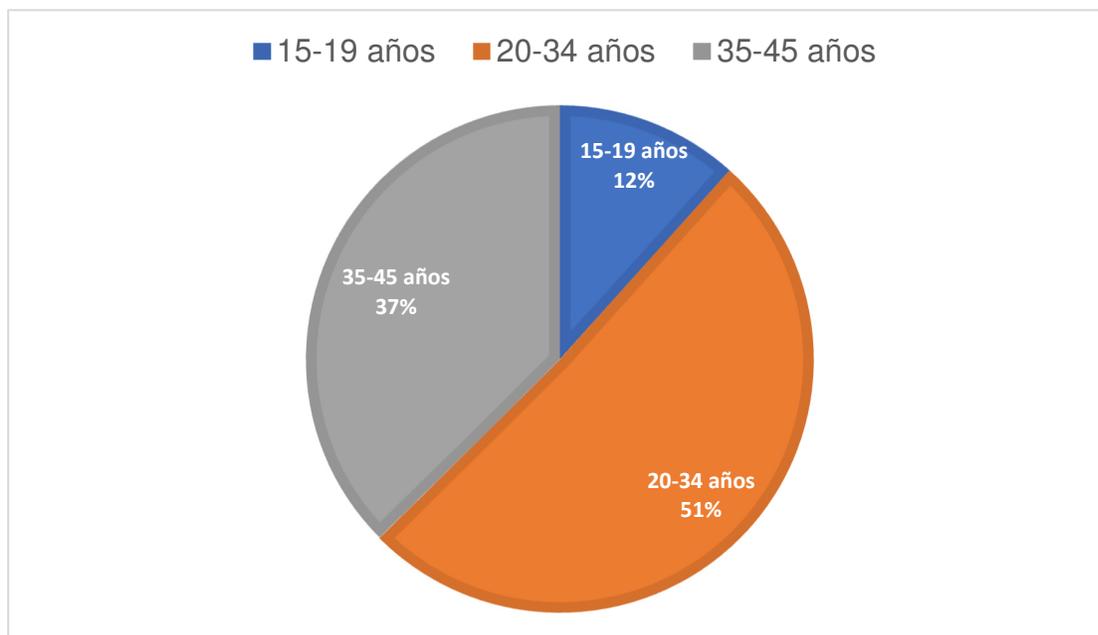
	Nominal	Condición física y emocional luego de un accidente de tránsito	Consecuencias luego de un AT	Daños físicos Daños materiales Muerte
	Nominal	Entendemos por semana al período de tiempo que organiza nuestro día a día y que consta de siete días diferenciados.	Días de la semana con mayor incidencia de accidentes de tránsito	Lunes Martes Miércoles Jueves Viernes Sábado Domingo

4.12. Aspectos éticos y legales.

Para la obtención de la información se solicitó permiso a través de una carta donde especificamos generalidades del tema y el instrumento a utilizar la cual dirigimos a las autoridades correspondientes del departamento de Tránsito, garantizando la confidencialidad, respeto, protección y uso adecuado de la información obtenida. Al momento de tener acceso a la información utilizamos un instrumento formal previamente estructurado con preguntas que no pongan en riesgo la divulgación de la misma, sin incluir datos personales para proteger el anonimato de nuestra población en estudio.

V. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

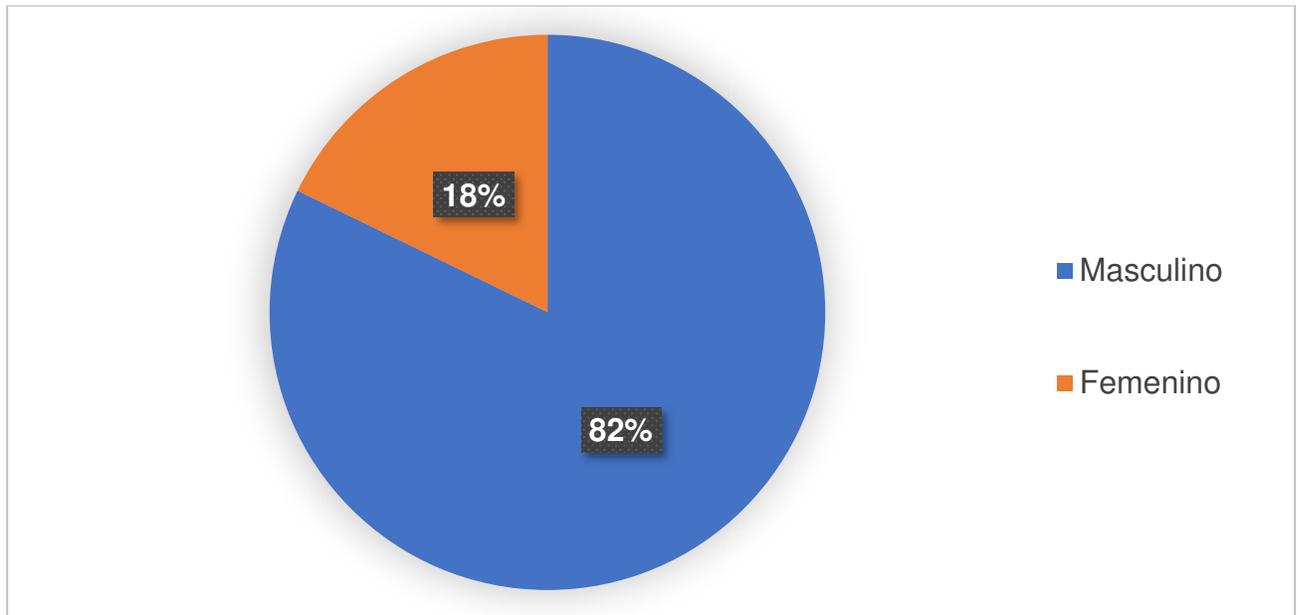
Gráfico # 1 Edad.



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

Según gráfica # 1 los datos estadísticos recolectados se encontraron que la edad de mayor prevalencia corresponde de 20-34 años de edad con un porcentaje de 51% equivalente a 83 personas, seguido de las edades de 35-45 años con un porcentaje de 37% que equivalen a 61 personas y con un menor porcentaje del 12% que corresponde a las edades de 15-19 años lo que equivale a 19 personas, esto correspondiente a un 100% de la población en estudio.

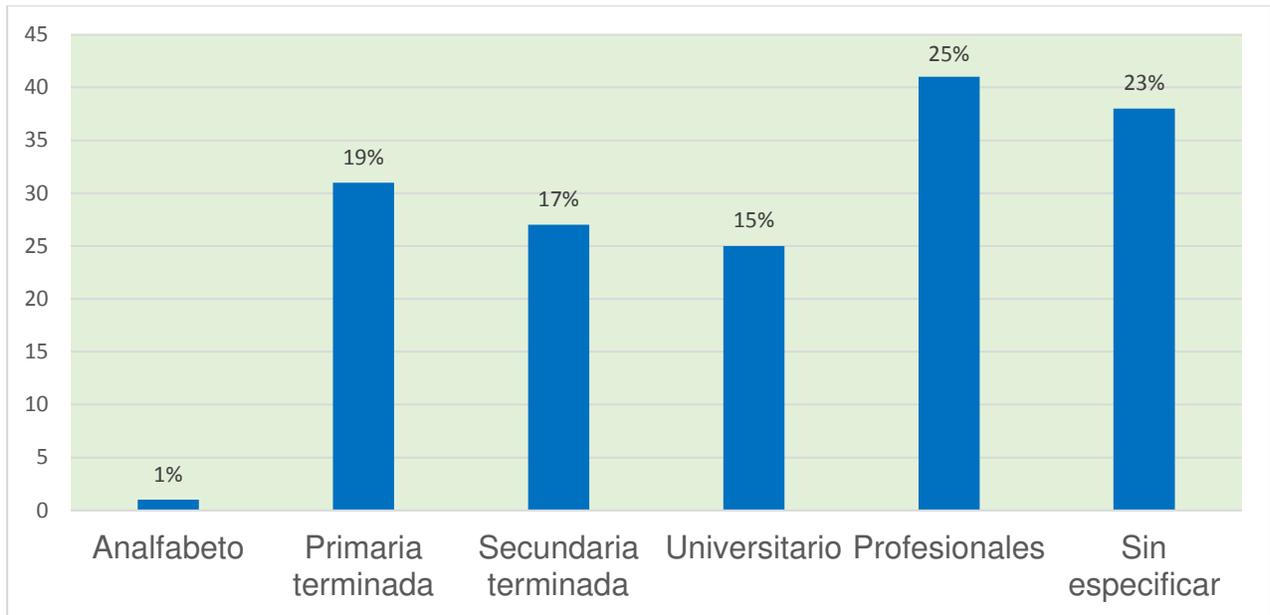
Gráfico # 2 Sexo.



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

Según gráfica en relación al sexo, prevalece el sexo masculino con 134 personas lo cual equivale a un 82%, seguido del sexo femenino con 29 personas equivalentes a un 18% del total de la población en estudio equivalente a un 100%.

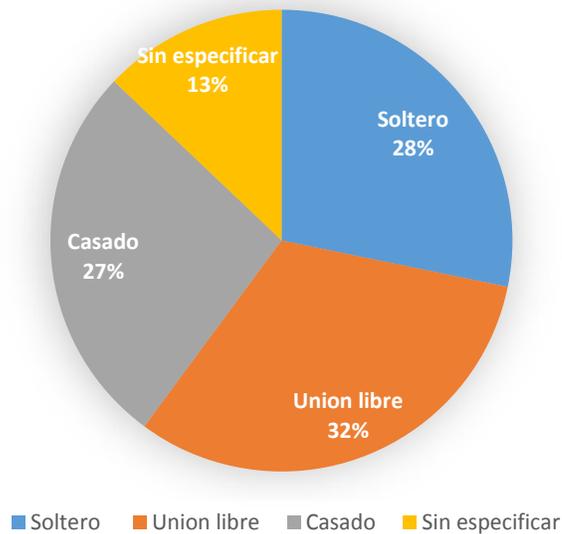
Gráfico # 3 Nivel Académico.



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

Al relacionar el nivel académico los datos demostraron que prevalece un 25% correspondiente a 41 personas profesionales, 23% que no especificaron su nivel académico porcentaje que corresponde a 38 personas, 19% de personas que terminaron su primaria (31 personas), un 17% terminó su secundaria (27 personas), un 15% que actualmente estudian una carrera universitaria (25 personas) y un mínimo porcentaje del 1% que corresponde a una persona analfabeta, esto para un total del 100% de la población en estudio.

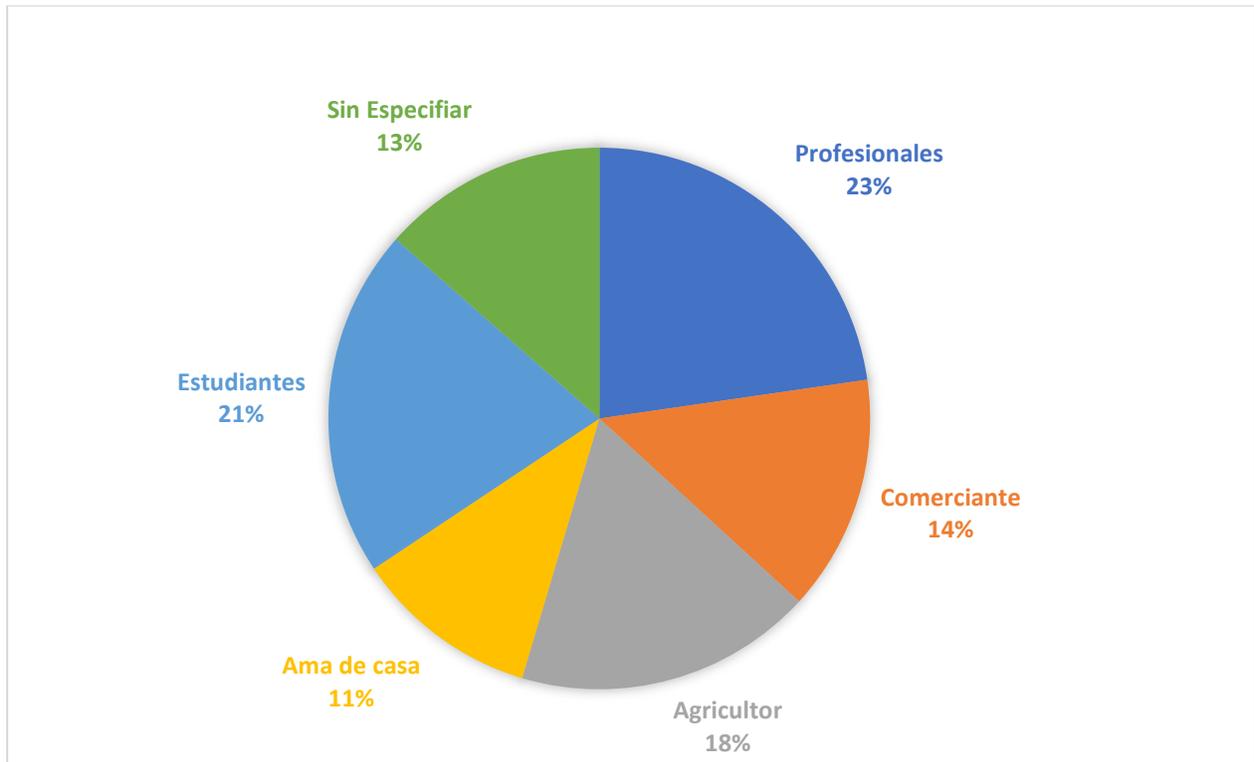
Gráfico # 4 Estado civil.



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

El indicador de estado civil según la gráfica refleja que el mayor porcentaje corresponde a un 32% en unión libre (52 personas), seguido de un 27% casadas (44 personas), un 28% son solteros (46 personas), un 13% sin especificar su estado civil (21 personas) esto para un total de 100% de la población en estudio.

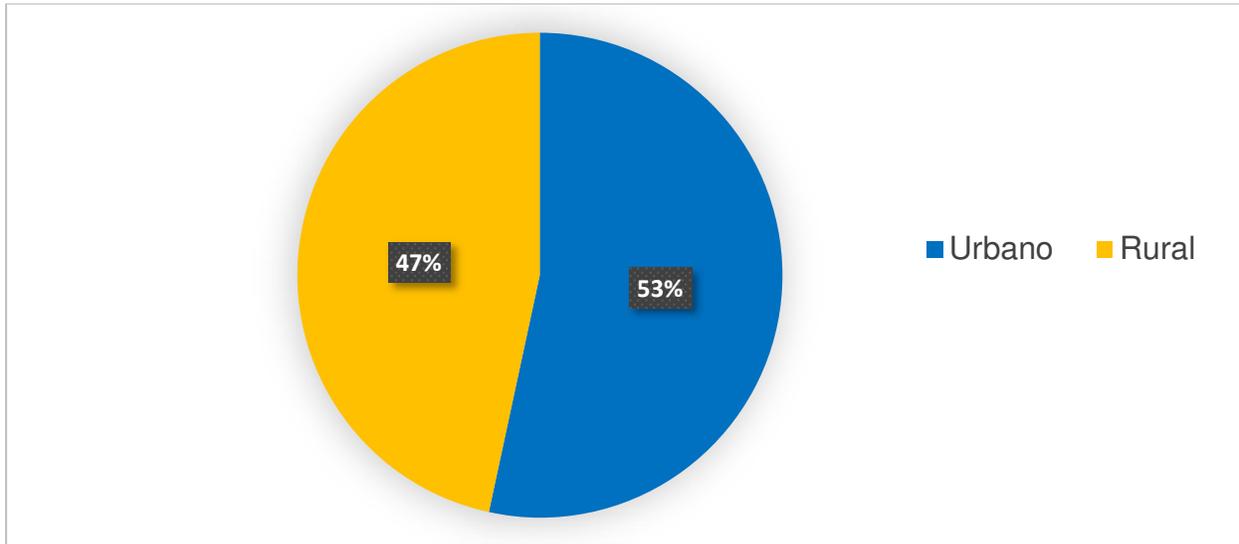
Gráfico # 5 Ocupación



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

En relación a ocupación según la gráfica, el porcentaje mayor corresponde a 23% profesionales (37 personas), un 21% que corresponde a estudiantes (34 personas), seguido de un 18% a agricultores (29 personas), un 14% que son comerciantes (23 personas), un 13% sin especificar su ocupación (22 personas) y un 11% son ama de casa (18 mujeres), esto para un total de un 100% de la población en estudio.

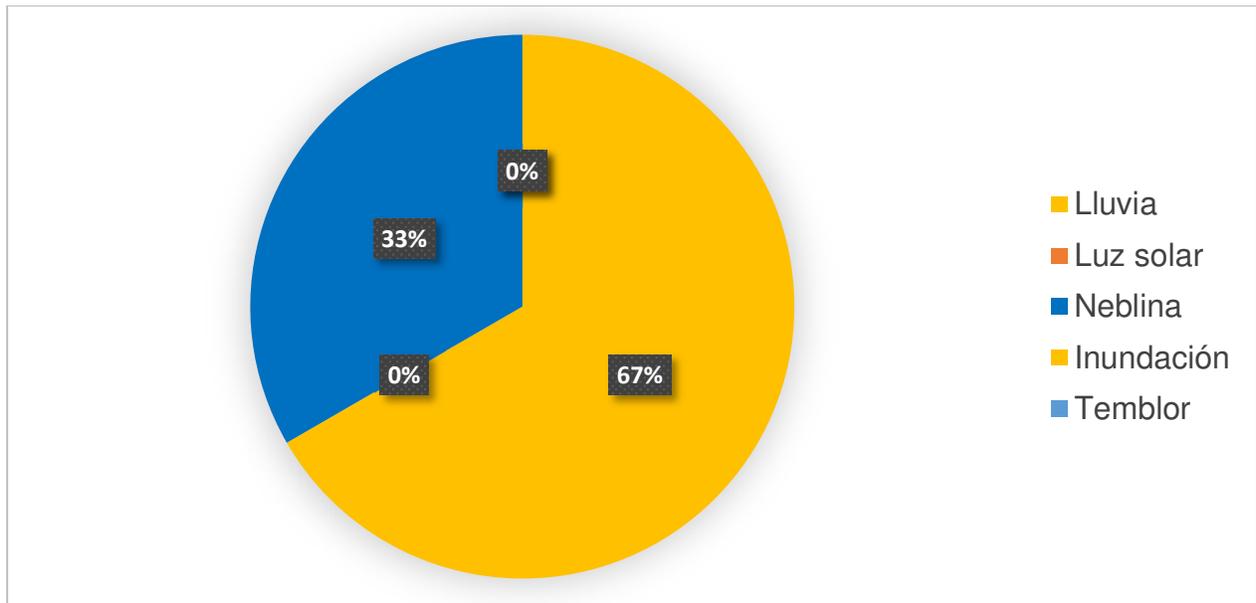
Gráfico # 6 Procedencia



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

De acuerdo a los datos estadísticos representados en la gráfica encontramos que el mayor porcentaje de la población son del área urbana con un 53% (87 personas) y un 47 % son del área rural (76 personas) para un total del 100%.

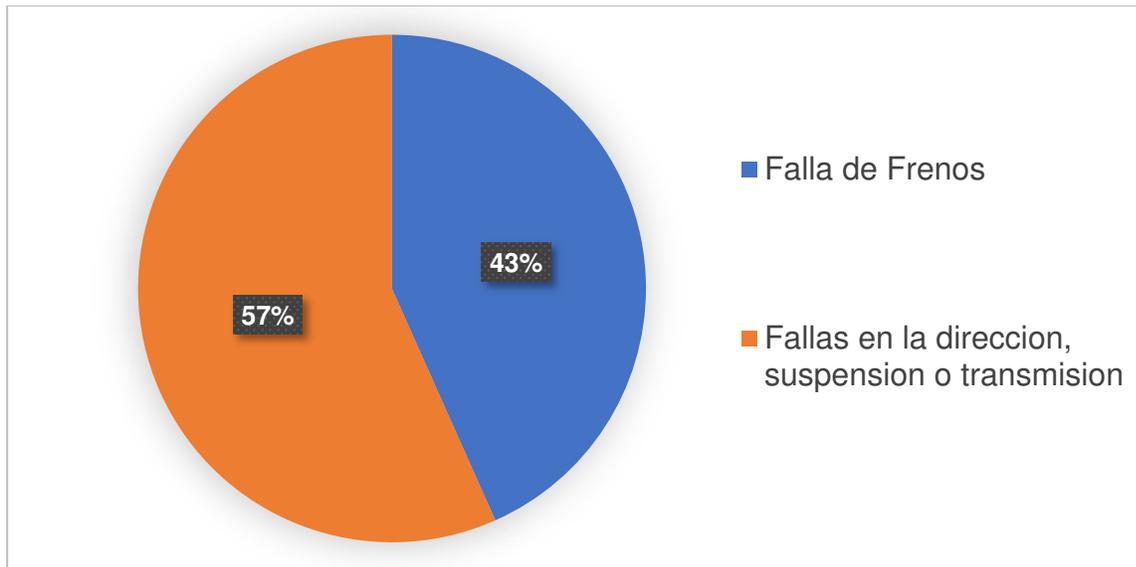
Gráfico # 7 Factores ambientales



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

En relación a los factores ambientales el de mayor incidencia es la lluvia con un 67% seguido de la neblina con un 33%, otros factores como luz solar, inundación y temblores no provocaron ningún accidente de tránsito.

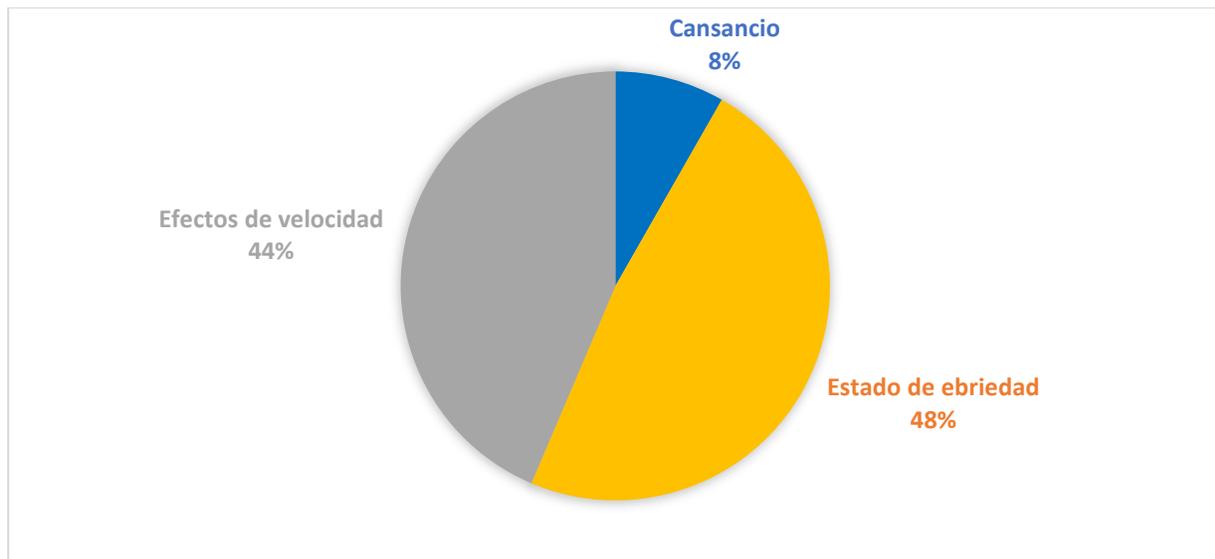
Gráfico # 8 Fallas mecánicas



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

En relación a fallas mecánicas se encontró que las fallas en dirección, suspensión o transmisión son las principales causas de los accidentes de tránsito con un 57% seguido de las fallas de frenos con un 43%

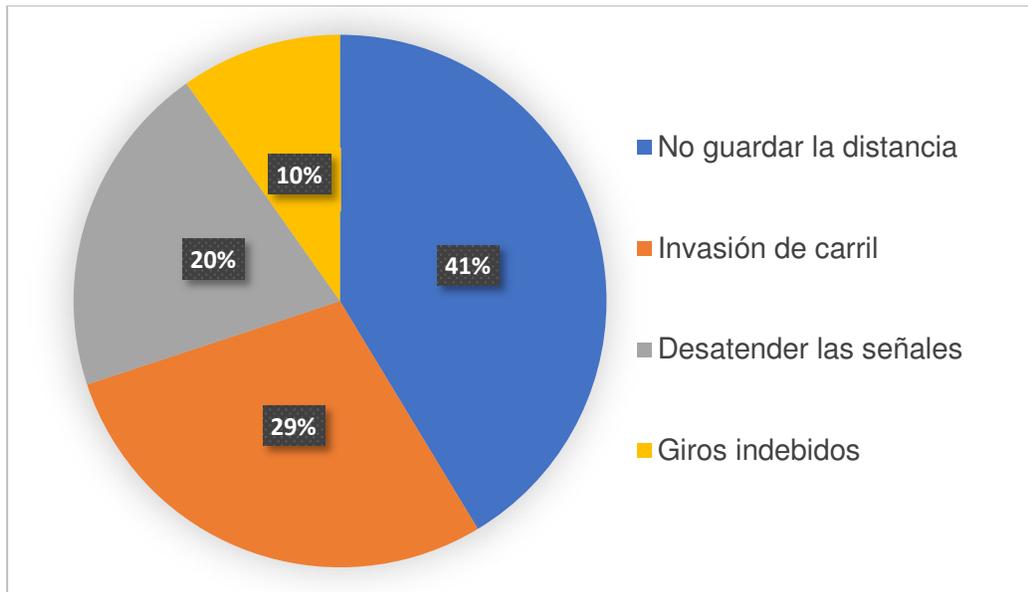
Gráfico # 9 Factores Humanos



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

De acuerdo a los datos estadísticos brindados por la Delegación de Tránsito de Jinotega se obtuvo que el 48% de los accidentes de tránsito son provocados por personas que conducen en estado de ebriedad (64 accidentes), seguido de un 44% ocasionados por efectos de velocidad (58 accidentes) y un 8% provocados por cansancio (11 accidentes) esto para un 100% de los accidentes de tránsito en estudio.

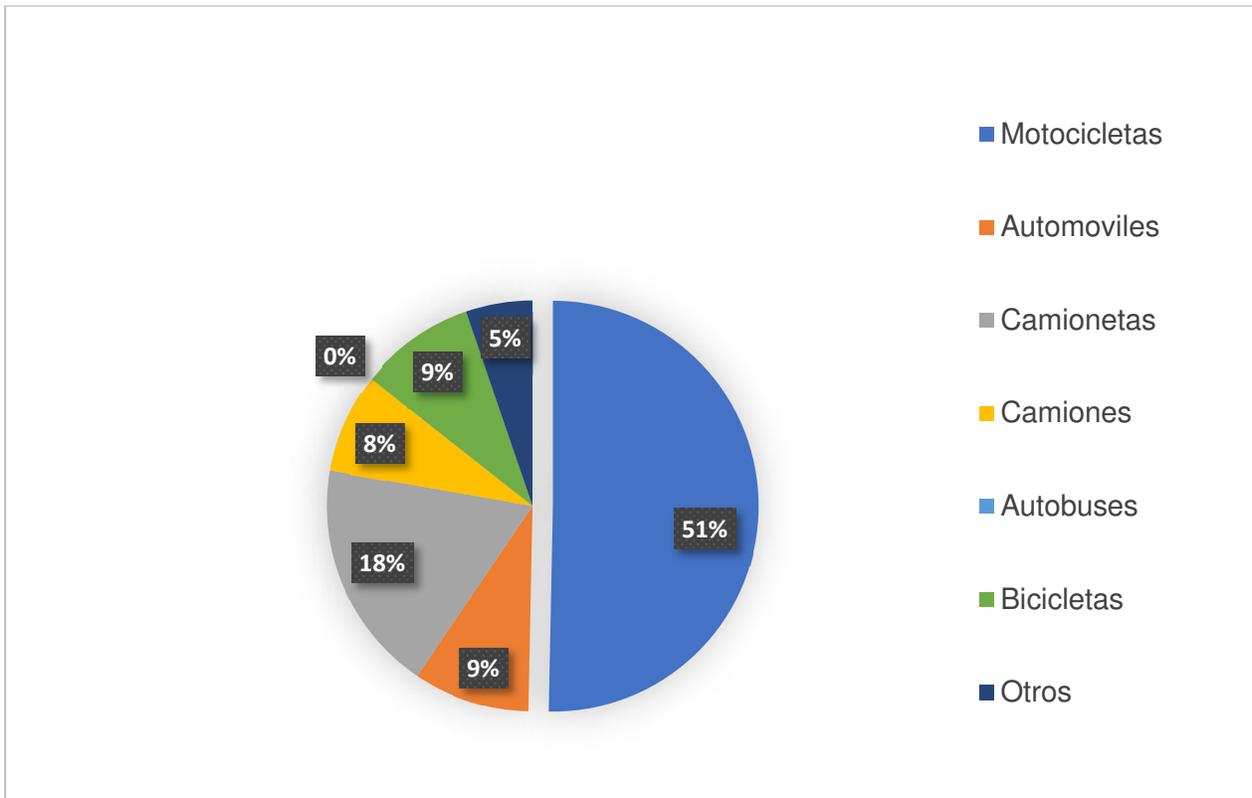
Gráfico # 10 Otras causas relacionadas



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

De acuerdo a los datos estadísticos, en otras causas relacionadas con los accidentes de tránsito encontramos el no guardar la distancia con un 41% equivalente a 55 accidentes, seguido de invasión de carril con un 29% (38 accidentes), un 20% al desatender las señales (27 accidentes) y un 10% por giros indebidos (13 accidentes) para un total de 100% de los accidentes en estudio.

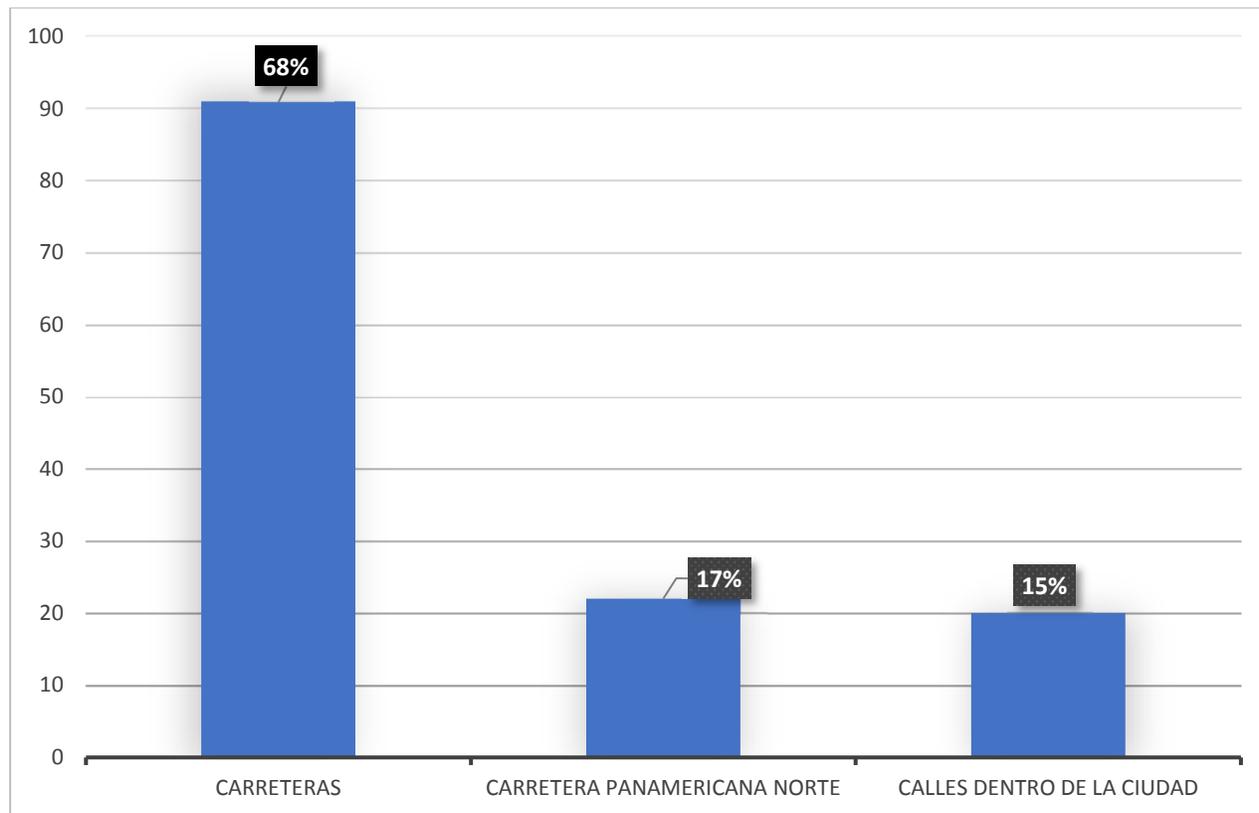
Gráfico # 11 Vehículos involucrados en los accidentes de tránsito



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

Según datos obtenidos la mayoría de los accidentes de tránsito son provocados por motocicletas con un 51% (77 accidentes), un 18% provocados por camionetas (28), un igual porcentaje de automóviles y bicicletas con un 18% (28 accidentes), un 8% fueron provocados por camiones (12 accidentes), seguido de un 5% que son provocados por otros vehículos (8 accidentes), no se reportan accidentes de tránsito por autobuses.

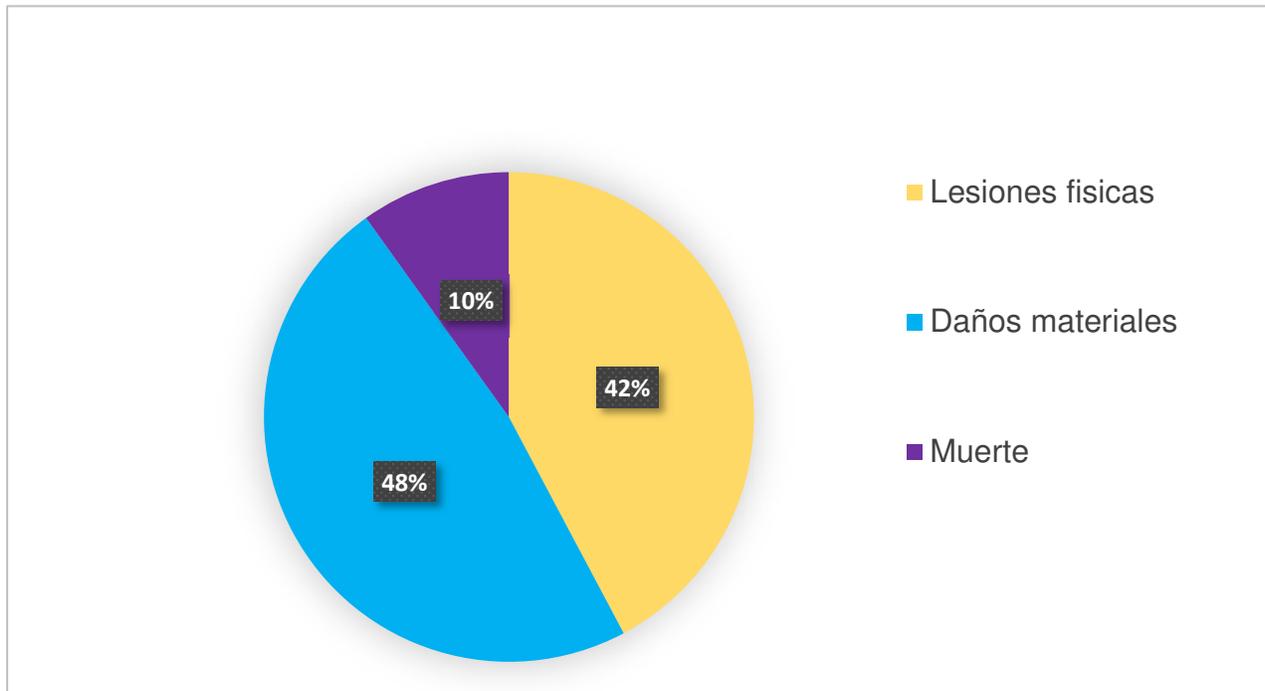
Gráfico # 12 Lugares con mayor frecuencia de los accidentes de tránsito.



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

Los lugares con mayor frecuencia de accidentes de tránsito son las carreteras con un 68% (91 accidentes) seguido de la carretera panamericana norte con un 17% (22 accidentes) y un 15% en calles dentro de la ciudad (20 accidentes) para un total del 100% de los accidentes en estudio.

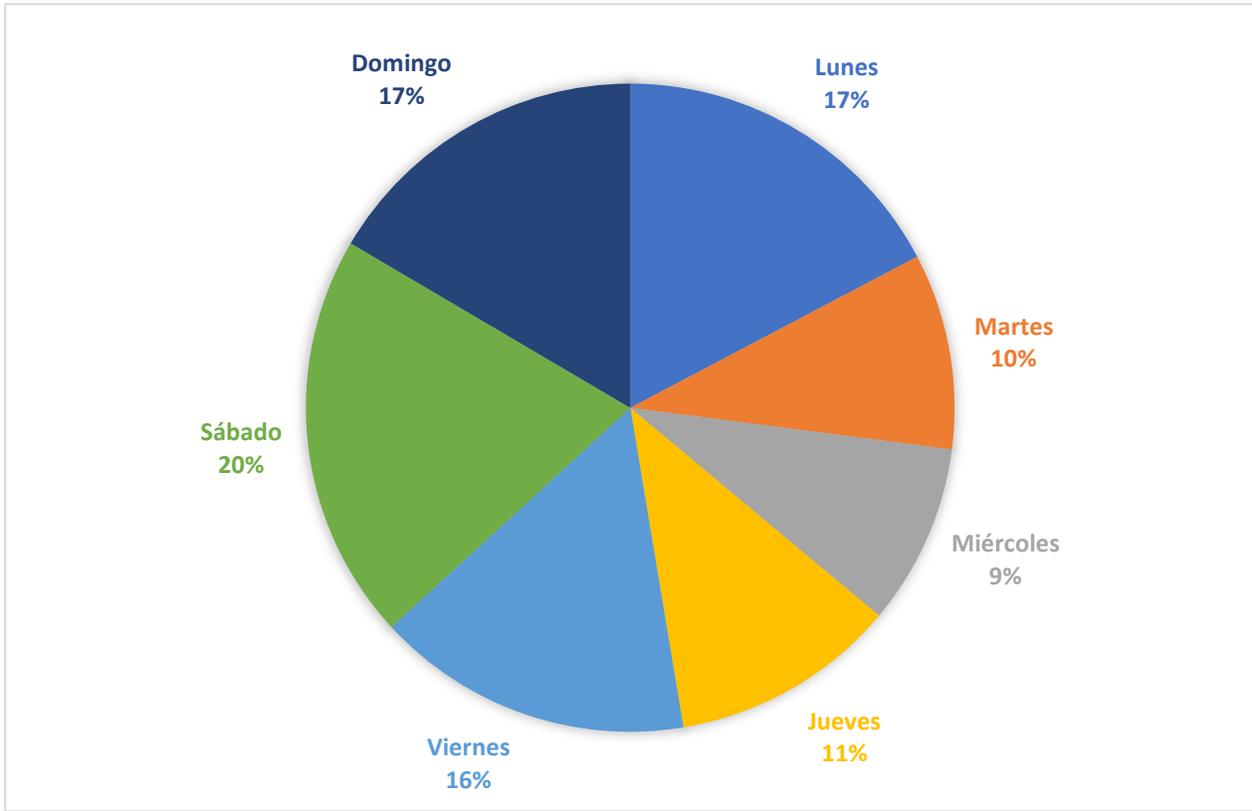
Gráfico # 13 Consecuencias luego de los accidentes de tránsito.



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

Como consecuencias de los accidentes de tránsito prevalecen los daños materiales con un 48%, seguido de un 42% correspondiente a lesiones físicas, y un 10% de muertes a causa de accidentes ocurridos en el trimestre en estudio.

Gráfico # 14 Días de la semana con mayor incidencia de accidentes de tránsito



Fuente: Datos estadísticos, Delegación de tránsito, Jinotega.

Según datos estadísticos los accidentes ocurren con mayor incidencia los días sábados con un 20% (27 accidentes), seguido del día lunes y domingo con 17% (23 accidentes), el día viernes con un 16% (21 accidentes), el día jueves 11% (15 accidentes), el día martes 10% (13 accidentes) el día miércoles con un 9% (12 accidentes).

DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

De acuerdo a datos estadísticos recolectados se encontró que la edad de mayor prevalencia corresponde al rango de 20-34 años de edad con un porcentaje de 51% equivalente a 83 personas, seguido de las edades de 35-45 años con un porcentaje de 37% que equivalen a 61 personas y con un menor porcentaje del 12% que corresponde a las edades de 15-19 años lo que equivale a 19 personas, esto correspondiente a un 100% de la población en estudio. En relación al sexo, prevalece el masculino con 134 personas lo cual equivale a un 82%, seguido del sexo femenino con 29 personas equivalentes a un 18%. Al relacionar el nivel académico los datos demostraron que prevalece un 25% correspondiente a 41 personas profesionales, 23% que no especificaron su nivel académico porcentaje que corresponde a 38 personas, 19% de personas que terminaron su primaria (31 personas), un 17% terminó su secundaria (27 personas), un 15% que actualmente estudian una carrera universitaria (25 personas) y un mínimo porcentaje del 1% que corresponde a una persona analfabeta. El indicador de estado civil refleja que el mayor porcentaje corresponde a un 32% en unión libre (52 personas), seguido de un 27% casadas (44 personas), un 28% son solteros (46 personas), un 13% sin especificar su estado civil (21 personas).

En relación a ocupación, el porcentaje de mayor corresponde a 23% profesionales (37 personas), un 21% que corresponde a estudiantes (34 personas), seguido de un 18% a agricultores (29 personas), un 14% que son comerciantes (23 personas), un 13% sin especificar su ocupación (22 personas) y un 11% son ama de casa (18 mujeres), esto para un total de un 100% de la población en estudio. De acuerdo a los datos estadísticos encontramos que el mayor porcentaje de la población son del área urbana con un 53% (87 personas) y un 47 % son del área rural (76 personas).

En relación a los factores ambientales el de mayor incidencia es la lluvia con un 67% seguido de la neblina con un 33%, otros factores como luz solar, inundación y temblores no provocaron ningún accidente de tránsito.

En relación a fallas mecánicas se encontró que las fallas en dirección, suspensión o transmisión son las principales causas de los accidentes de tránsito con un 57% seguido de las fallas de frenos con un 43%.

De acuerdo a los datos estadísticos brindados por la Delegación de Transito de Jinotega se obtuvo que el 48% de los accidentes de tránsito son provocados por personas que conducen en estado de ebriedad (64 accidentes), seguido de un 44% ocasionados por efectos de velocidad (58 accidentes) y un 8% provocados por cansancio (11 accidentes), en otras causas relacionadas con los accidentes de tránsito encontramos el no guardar la distancia con un 41% equivalente a 55 accidentes, seguido de invasión de carril con un 29% (38 accidentes), un 20% al desatender las señales (27 accidentes) y un 10% por giros indebidos (13 accidentes).

Según datos obtenidos la mayoría de los accidentes de tránsito son provocados por motocicletas con un 51% (77 accidentes), un 18% provocados por camionetas (28), un igual porcentaje de automóviles y bicicletas con un 18% (28 accidentes), un 8% fueron provocados por camiones (12 accidentes), seguido de un 5% que son provocados por otros vehículos (8 accidentes), no se reportan accidentes de tránsito por autobuses.

Los lugares con mayor frecuencia de accidentes de tránsito son las carreteras con un 68% (91 accidentes) seguido de la carretera panamericana norte con un 17% (22 accidentes) y un 15% en calles dentro de la ciudad (20 accidentes). Como consecuencias de los accidentes de tránsito prevalecen los daños materiales con un 48%, seguido de un 42% correspondiente a lesiones físicas, y un 10% de muertes a causa de accidentes ocurridos en el trimestre en estudio.

Según datos estadísticos los accidentes ocurren con mayor incidencia los días sábados con un 20% (27 accidentes), seguido del día lunes y domingo con 17% (23 accidentes), el día viernes con un 16% (21 accidentes), el día jueves 11% (15 accidentes), el día martes 10% (13 accidentes) el día miércoles con un 9% (12 accidentes).

VI. CONCLUSIONES

El estudio investigativo realizado en el municipio de Jinotega, II trimestre 2020 nos muestra datos acerca de los factores que inciden en los accidentes de tránsito teniendo como conclusión que la mayoría de los accidentes de tránsito se dan en personas en edades 20- 34 años predominando el sexo masculino, en su mayoría personas profesionales en unión libre y de procedencia urbana.

El factor ambiental de mayor incidencia es la lluvia, la mayoría de accidentes de tránsito se deben a fallas en la dirección, transmisión o suspensión y casi siempre se ven involucradas personas en estado de ebriedad, otras causas relacionadas son el no guardar la distancia adecuada, los vehículos más involucrados en dichos accidentes son las motocicletas y la mayoría de los accidentes se dan en lugares más transitados y con menor presencia policial como son: Las carreteras.

En su mayoría no hay daños fatales como pérdidas humanas, pero si cuantiosas lesiones físicas y daños materiales siendo estas las consecuencias más comunes en los accidentes de tránsito; estos en su mayoría ocurren los fines de semana con prevalencia en los días sábado.

VII. RECOMENDACIONES

A la población en general.

Tener más precaución al transitar en vías públicas sobre todo en zonas bastante transitadas y con factores climáticos poco favorables.

Verificar el estado mecánico del vehículo en el que va a viajar.

Utilizar siempre el casco o cinturón de seguridad tanto conductor como pasajero.

Respetar las normas de tránsito y evitar distractores como teléfonos celulares, dispositivos de manos libres o música a volumen muy alto.

No ingerir bebidas alcohólicas y evitar el uso de estupefacientes.

Al personal de tránsito:

Realizar mayor patrullaje en carreteras sobre todo en los días de mayor incidencia como los fines de semana.

Aplicar multas a personas que no cumplan con las normas establecidas por la delegación.

Continuar patrullaje policial en los diferentes sectores del casco urbano de la ciudad.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

Accidentes de tránsito. (07 de Diciembre de 2018). La prensa, págs. 1-7.

Asociacion Ayuda y Orientacion a los afectados por accidentes de transito. (2012). Stop Accidents. Obtenido de <http://www.cop.es/uploads/PDF/GUIA-DE-AYUDA-A-LOS-AFECTADOS-DE-ACCIDENTES-DE-TRAFICO.pdf>

Barrantes Maradiaga, M. A., & Alvarez Soto, F. (2015). Analisis de los procedimientos juridicos y normativos de la Ley 431, Ley para el Regimen de Circulacion Vehicular e infracciones de transito para el ejercicio de conduccion. Managua: Impresiones Digitales. Obtenido de https://issuu.com/universidaddelvallenicaragua/docs/tesis_postgrado_para_la_prevenccion

Carballo Ortiz, S. L., Espinoza Palma, R. A., & Mercado Puerto, J. V. (2016). Conocimientos y practicas del personal de enfermeria en los cuidados brindados a pacientes poli traumatizados area de emergencia del Hospital Humberto Alvarado Vasquez, Masaya, II semestre 2015. Masaya: Impresiones Digitales.

Definiciones.de. (21 de Junio de 2020). Definiciones.de. Obtenido de Definiciones.de: <https://definicion.de/consecuencia/>

Ellis Rubio, E. J. (2013). Analizar los expedientes sobre accidentes de transito ocurridos en tipitapa con muertos, lesionados y daños 2009-2010. Leon: Impresiones Digitales. Obtenido de <http://riul.unanleon.edu.ni:8080/jspui/retrieve/6193>

Garcia Orozco, G. M. (20 de Junio de 2020). Pruebaderuta.com. Obtenido de Pruebaderuta.com: <https://www.pruebaderuta.com/tipos-de-accidentes-de-transito.php>

Gonzalez Gonzalez, M. J., Talavera Pravia, A. I., & Ruiz Pineda, M. J. (2017). Accidentes de transito asociados al manejo inadecuado y su incidencia como problematica de salud publica en la poblacion motorizada de la ciudad de Esteli. Esteli: Impresiones Digitales.

INEC.gob. (21 de junio de 2020). INEC.gob. Obtenido de INEC.gob:
<https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (21 de Junio de 2020). Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos:
<https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (21 de Junio de 2020). Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Obtenido de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos:
<https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

Lopez, C. R., & Romero Alvarez , D. R. (2013). FACTORES PSICOSOCIALES ASOCIADOS A ACCIDENTES. Impresiones Digitales. Obtenido de <https://stadium.unad.edu.co/preview/UNAD.php?url=/bitstream/10596/2214/1/Traabajo.pdf>

Lossetti, O., Trezza, F., & Patitó, J. A. (20 de Junio de 2020). Google Académico. Obtenido de Google Académico.:
https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=definicion+de+accidente&btnG=

Molina Castaño, C. F., & Pichott Padilla, J. T. (2010). Caracterización de accidentes de tránsito y. Caldas Antioquia: Rev. Gerenc. Polit. Salud, Bogotá (Colombia), 9 (19): 216-228, julio-diciembre de 2010.

Morè Rojas, M. À. (2010). Factores que inciden en los accidentes automovilísticos en Lambarè. Paraguay: Impresiones Digitales.

Normas Jurídicas de Nicaragua. (2014). Ley 431. Managua, Nicaragua: Gaceta Diario Oficial.

Organización Mundial de la Salud. (07 de 06 de 2018). Organización Mundial de la Salud. Obtenido de Organización Mundial de la Salud:
<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Organizacion Mundial de la Salud. (22 de Junio de 2020). Organizacion Mundial de la Salud. Obtenido de Organizacion Mundial de la Salud: https://www.who.int/topics/risk_factors/es/

Organizacion Mundial de la Salud. (21 de Junio de 2020). Organizacion Mundial de la Salud. Obtenido de Organizacion Mundial de la Salud: <https://www.who.int/es/about/who-we-are/constitution>

Toval Ruíz, C. E. (2018). Análisis Espacial de los Accidentes de Tránsito en la ciudad de Leon. Leon: Impresiones Digitales. Obtenido de <http://riul.unanleon.edu.ni:8080/jspui/bitstream/123456789/6459/1/238360.pdf>

Trujillo Trejos, I. (2014). Lesiones por accidente de tránsito en una institucion de salud en el municipio de pereira entre los años 2014-2017. Universidad y salud, 1-4.

Trujillo Trejos, I., Gutiérrez Calderón, E. S., Giraldo Castañeda, E., Grisales Giraldo, G. A., & Agudelo Suárez, A. A. (2017). Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de. Pereira: Impresiones Digitales. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/reus/v21n1/2389-7066-reus-21-01-8.pdf>

Winslow, C. (2017). SALUD Y SOLIDARIDAD. Obtenido de SALUD Y SOLIDARIDAD: <https://saludysolidaridad.com/2017/03/25/la-salud-publica-segun-winslow-1920/>

IX. ANEXOS

Jinotega, 23 junio del 2020

Comisionado General, Marvin Castro Orozco.
Jefe Policía Nacional, Delegación Jinotega

Sus manos.

Reciba un cordial saludo.

Estimada Comisionado, nos dirigimos ante usted con el objetivo de hacer una formal solicitud. Somos estudiantes de 3er año del Técnico superior de Enfermería Profesional de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, UNAN-León CUR – Jinotega, actualmente estamos desarrollando nuestro Protocolo a Monografía para optar al título de Técnico Superior, el tema que estamos desarrollando es **“Factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de Salud Pública, en el Municipio de Jinotega, II trimestre 2020”** para continuar desarrollando nuestra monografía debemos conocer datos sobre los accidentes del segundo trimestre de este año, por lo antes mencionado nos dirigimos a usted a solicitar su permiso para nuestra recolección de datos, instrumento el cual adjuntamos a la presente.

Esperando una respuesta positiva a nuestra solicitud, nos despedimos deseándoles éxitos en sus labores diarias.

Atentamente:

Br. Karla Blandón Centeno

Br. Helen Gutiérrez Arauz

Br. Daniela Duarte Chavarría

Cc. Sub-Comisionada Sandra López/Policía Nacional, Delegación de Tránsito Jinotega

Jinotega, 23 junio del 2020

Sub- Comisionada Sandra López
Policía Nacional, Delegación Tránsito Jinotega

Sus manos.
Reciba un cordial saludo.

Estimada Sub-Comisionada, nos dirigimos ante usted con el objetivo de hacer una formal solicitud. Somos estudiantes de 3er año del Técnico superior de Enfermería Profesional de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, UNAN-León CUR – Jinotega, actualmente estamos desarrollando nuestro Protocolo a Monografía para optar al título de Técnico Superior, el tema que estamos desarrollando es “**Factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de Salud Pública, en el Municipio de Jinotega, II trimestre 2020**” para continuar desarrollando nuestra monografía debemos conocer datos sobre los accidentes del segundo trimestre de este año, por lo antes mencionado nos dirigimos a usted a solicitar su permiso para nuestra recolección de datos, instrumento el cual adjuntamos a la presente.

Esperando una respuesta positiva a nuestra solicitud, nos despedimos deseándoles éxitos en sus labores diarias.

Atentamente:

Br. Karla Blandón Centeno

Br. Helen Gutiérrez Arauz

Br. Daniela Duarte Chavarría

Cc Comisionado General Marvin Castro/Jefe Policía Nacional, Delegación Jinotega



Universidad Nacional Autónoma De Nicaragua, León
Centro Universitario Regional De Jinotega “Marlon Zelaya Cruz”
TÉCNICO SÚPERIOR EN ENFERMERÍA PROFESIONAL

Somos egresadas del Técnico Superior en Enfermería Profesional de la UNAN León, CUR Jinotega. Estamos realizando una investigación que tiene como propósito identificar los factores que inciden en los accidentes de tránsito, como problemática de salud pública, en el municipio de Jinotega, II trimestre 2020. Con su aporte se pretende obtener información acerca de los antes mencionado, siendo la presente nuestro instrumento de recolección de datos.

Instrumento de recolección de datos

I. Datos socio-demográficos

1.1 Edad: 15-19 años: ____ 20-34 años: ____ 35-45 años: ____

1.2 Sexo:

Masculino: ____ Femenino: ____

1.3 Nivel académico:

Analfabeto: ____

Universitario: ____

Primaria terminada: ____

Profesionales: ____

Secundaria terminada: ____

Sin Especificar: ____

1.4 Estado civil:

Soltero: ____

Unión Libre: ____

Casado: ____

Sin Especificar: ____

1.5 Ocupación:

Estudiante: ____

Profesionales: ____

Comerciante: ____

Sin Especificar: ____

Agricultor: ____

Ama de casa: ____

1.6 Procedencia: Urbana: ____

Rural ____

II. Factores que inciden en los accidentes de tránsito.

2.1 Factores ambientales.

Lluvia: ____

Inundación: ____

Luz solar: ____

Temblor: ____

Neblina: ____

2.2 Fallas mecánicas:

Fallas de frenos: ____

Fallas en la dirección, suspensión o transmisión: ____

2.3 Factores humanos:

Cansancio: ____

Efectos de velocidad: ____

Estado de ebriedad: ____

2.4 Otras causas relacionadas:

No guardar la distancia: ____

Giros indebidos: ____

Invasión de carril: ____

Desatender las señales: ____

2.5 Vehículos involucrados en los accidentes:

Motocicletas: ____

Autobuses: ____

Automóviles: ____

Bicicletas: ____

Camionetas: ____

Otros: ____

Camiones: ____

2.6 Lugares de más frecuencia de los accidentes de tránsito dentro del municipio de Jinotega:

Carreteras: ____

Calles dentro de la ciudad: ____

Carretera panamericana norte: ____

2.7 Consecuencias luego de un Accidente de tránsito:

Muerte: ____

Daños materiales: ____

Otras: ____

2.8 Días de la semana con mayor incidencia de accidentes de tránsito.

Lunes: ____

Viernes: ____

Martes: ____

Sábado: ____

Miércoles: ____

Domingo: ____

Jueves: ____

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES- 2020

Nº	Actividades	Mayo 2020				Junio 2020				
		28	29	30	31	S 1	S 2	S 3	S4	S5
1	Selección del tema.	X								
2	Elaboración de la delimitación del tema		X							
3	Elaboración de los objetivos.		X							
4	Entrega de carta de aprobación del tema					X				
5	Elaboración del esquema de investigación					X				
6	Primer encuentro tutorial							X		
7	Entrega de las primeras correcciones a tutora							X		
8	Elaboración de la introducción						X			
9	Elaboración de antecedentes						X			
10	Elaboración de justificación						X			

PRESUPUESTO

N°	Suministro	Cantidad	Costo unidad	por	Costo total C\$
3	Memoria USB	1	C\$ 240		C\$ 240
4	Uso de internet	20 horas	C\$ 15		C\$ 300
5	Alimentación	30	C\$ 30		C\$ 900
6	Transporte	10	C\$ 50		C\$ 500
7	Impresiones	3	C\$ 105		C\$ 315
8	Engargolado de protocolo	1	C\$ 28		C\$ 84
Total			C\$ 468		C\$ 2 339