



UNIVERSIDAD
NACIONAL
AUTÓNOMA DE
NICARAGUA,
MANAGUA
UNAN-MANAGUA

Facultad Regional Multidisciplinaria, FAREM–Estelí

Incidencia de Escuelas de Manejo y Medios de Comunicación en la reducción de accidentes asociada a motorizados en la ciudad de Estelí, en el segundo semestre de 2017.

Trabajo de seminario de graduación para optar

al grado de

Licenciatura en Trabajo Social

Autores/ Autores

Alicia del Carmen Galo Vega

Edwin Eduardo Rugama Pérez

Katherine Massiel Gutiérrez Cruz

Tutora

MSc. Delia Moreno

Estelí, 15 de Enero del 2018





UNIVERSIDAD
NACIONAL
AUTÓNOMA DE
NICARAGUA,
MANAGUA
UNAN - MANAGUA

**“2017: Año de la Universidad Emprendedora”
AVAL DE LA DOCENTE**

Por este medio estoy avalando que la investigación sobre: **“Incidencia de Escuelas de Manejo y Medios de Comunicación en la reducción de accidentes asociada a motorizados en la ciudad de Estelí, en el segundo semestre de 2017”**; contiene los aportes y sugerencias del Jurado examinador y cumple con los requisitos académicos para optar al título de Licenciatura en Trabajo Social.

Los autores de este trabajo son los estudiantes: **Alicia Galo Vega, Edwin Eduardo Rugama Pérez y Katherine Massiel Gutiérrez Cruz**; quienes mostraron mucho interés en el tema, lo cual fue motivador para el desarrollo del estudio.

El estudio fue ejecutado en el II semestre de 2017, en la asignatura de Seminario de Graduación y cumple con los objetivos establecidos para la elaboración de este tipo de informes, dando cumplimiento al artículo 42 de la normativa, que contempla 60 horas presenciales y 120 horas de trabajo independiente.

Considero que el documento contiene los elementos establecidos en el reglamento y reviste de especial importancia para la sociedad en el tema del abordaje de la problemática actual relacionada a la alta tasa de accidentabilidad; extendiendo la presente a los doce días del mes de diciembre del año dos mil diez y siete.

Sin más

MSc. Delia Moreno.
Docente Seminario de Graduación
FAREM Estelí



Resumen

El estudio sobre la “Incidencia de Escuelas de Manejo y los Medios de Comunicación en la reducción de accidentes asociados a motorizados en la ciudad de Estelí se realizó en el segundo semestre del año 2017; teniendo como principal objetivo analizar la incidencia de estos actores en la problemática de tal manera que facilitara la identificación de acciones que contribuyan a propagar una cultura responsable de educación vial.

Siendo este el problema de salud pública en el país donde los accidentes de tránsito es la principal causa de muerte violenta en la actualidad, se aborda desde lo teórico y metodológico a través de entrevistas y grupo focal a involucrados, con la finalidad de plantear propuestas hacia la reducción de accidentes desde la visión del Trabajo Social.

En la ciudad de Estelí se cataloga los accidentes de tránsito como una problemática de salud pública, ya que esta no sólo afecta al que va al volante sino también a las personas que transitan en la vía.

Desde el punto de vista social los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar de mortalidad a nivel nacional, se considera una epidemia en la ciudad que limita el confort y desarrollo de las personas, el desarrollo económico y no permite la participación activa en el entorno social del que tiene secuelas por un accidente de tránsito o bien, es la mayor causa de duelo en las familias nicaragüenses.

De igual manera se propone la integración al fortalecimiento de los entes implicados, transformación de estrategias desde la significación y repensamiento de la problemática; así como distintas acciones posibles en el contexto. El estudio está enfocado en la prevención y reducción de accidentes de tránsito en la ciudad de Estelí, en el cual contó con tres actores involucrados, quienes son las Escuelas de Manejo, los Medios de Comunicación y los Motorizados como parte de grupos legales del municipio de Estelí.

Se utilizó una metodología de enfoque cualitativo de manera explicativa, utilizando como instrumentos de recolección de información la entrevista y grupo focal. Por su parte su principal hallazgo se centra en la importancia de la Educación y Cultura Vial como un elemento significativo, ya sea a falta o presencia de este como uno de los principales determinantes de la accidentalidad de tránsito y su prevención.



Índice

I. Introducción	1
1.1. Antecedentes.....	2
1.2. Justificación	6
1.3. Planteamiento del problema	8
1.3.1. Caracterización del problema.....	8
1.3.2. Delimitación del problema	10
1.3.3. Formulación del problema	10
1.3.4. Sistematización del problema.....	10
II. Objetivos	11
1. Objetivo General.....	11
2. Objetivos Específicos	11
III. Marco teórico	12
Accidentalidad.....	12
Capítulo 1. Las Escuelas de Manejo como uno de los principales actores involucrados en la Educación Vial	12
1.1. Escuelas de manejo.....	12
1.1.1. Certificación de los aspirantes a conductores.	12
1.1.2. Aspirante.	12
1.1.3. Egresado.....	13
1.1.4. Itinerarios.	13
1.1.5. Representante Legal.	13



1.1.6. Sucursal.....	13
1.1.7. Certificación.....	13
Capítulo 2. Incidencia de los medios de comunicación en la problemática de los siniestros de tránsito.....	14
2.1. Los medios de comunicación en el abordaje de los accidentes de tránsito.....	14
2.1.1. Conceptos comunicacionales.....	15
2.2. Medios de Comunicación en aras de redes sociales.....	17
Capítulo 3. Factores que inciden en los accidentes de tránsito.....	18
3.1. Etiología.....	18
3.1.1. Factor humano.....	18
3.1.2. Factor mecánico.....	19
3.1.3. Factor climatológico y otros.....	19
Capítulo 4. El Marco Jurídico de la Cultura Vial en Nicaragua (Ley N° 431).....	19
3.1. Capítulo V de la ley.....	19
De los accidentes de tránsito.....	19
3.1.1. Art. 33. Competencia.....	19
3.1.2. Art. 35. De las Denuncias.....	19
3.1.3. Arto. 37. Uso de cinturón de seguridad y casco para motociclistas.....	20
3.1.4. Art. 44. Responsabilidad de señalización.....	20
3.2. Capítulo VII de la ley.....	20
De la seguridad y educación vial.....	20



3.2.1. Arto. 47. Creación del Centro de Educación Vial y la Organización, Promoción y Dirección de la Educación Vial.	20
3.2.2. Arto. 56. Planificación y elaboración de proyectos de seguridad y educación vial.....	21
Capítulo 5. La función de Regulación Vial como deber de los Agentes de Tránsito.....	21
Capítulo 6. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020	22
Capítulo 7. Roles dentro de los Club de Motorizados.....	25
7.1. Prospect	25
7.2. Hangarounds.....	25
7.3. Un Full Color.....	26
7.4. El Tesorero	26
7.5. El Capitán de Ruta.....	27
7.6. El Secretario	29
7.7. Sargento de Armas.....	30
7.8. El Vicepresidente de un Moto Club	31
7.9. El Presidente de un Moto Club.....	32
Capítulo 8. Modelos de intervención del Trabajo Social en relación a la Cultura Vial	33
8.1. Modelo de Intervención en crisis.....	34
8.2. Modelo de intervención participativo por objetivos o modelo centrado en la tarea.....	35



8.3.	Modelo de Intervención en proceso de duelo.	36
8.4.	Modelo ecológico-sistémico.	36
IV.	Diseño metodológico.....	38
1.	Enfoque filosófico de la investigación	38
2.	Tipo de investigación.....	38
3.	Área de estudio	39
3.1.	Área geográfica.....	39
3.2.	Área de conocimiento.	39
4.	Línea de investigación	40
5.	Población y Muestra	40
5.1.	Tamaño de la muestra.	40
5.2.	Selección de la muestra.....	40
5.3.	Criterios de Selección de la muestra.....	41
6.	Utilización de fuentes	42
7.	Métodos y técnicas para la recolección y análisis de datos.....	42
7.1.	Procesamiento y análisis de los datos.....	43
7.2.	Matriz de operacionalización de Variables (MOVI)	44
V.	Análisis y discusión de resultados.....	47
1.	Aporte de las Escuelas de Manejo en la prevención de accidentes de tránsito	47
2.	Incidencia de los Medios de Comunicación en la reducción de los accidentes de tránsito asociado a motorizados en la ciudad de Estelí	49



3.	Actitudes responsables de motorizados para el fomento de buenas prácticas que contribuyen a la reducción de accidentes	51
4.	Propuesta de acciones para contribuir a una cultura de responsabilidad vial en la ciudad de Estelí.	53
5.	Relatos importantes de la Policía Municipal de Tránsito, Oficina de Seguridad y Educación Vial	56
6.	Redes Semánticas	58
	59
VI.	Conclusiones	62
VII.	Recomendaciones.....	65
VIII.	Bibliografía.....	67
IX.	Anexos.....	72



I. Introducción

La presente investigación consistió en la incidencia de Escuelas de Manejo y los Medios de Comunicación en la reducción de accidentes asociados a motorizados en la ciudad de Estelí en el segundo semestre del año 2017, de tal manera que facilitase la identificación de acciones que contribuyan a propagar una cultura responsable de educación vial.

En este caso se expuso la problemática del país vista como una epidemia, dado que es la principal causa de muerte de los jóvenes, de hecho existe una tesis anterior que abordó este tema como una problemática de salud pública, la cual se amplía en los antecedentes.

Para el abordaje de la temática se trabajó con sustentación teórica desde qué implica accidentalidad, las escuelas de manejo y su tipo de usuarios, los medios de comunicación y las redes sociales, entre otros contenidos que recaen en el abordaje de los siniestros de tránsito.

El tipo de estudio es cualitativo y los instrumentos utilizados fueron las entrevistas con preguntas abiertas y un grupo focal, de manera que permitiese la triangulación de la información con los grupos involucrados, quienes fueron las escuelas de manejos, los medios de comunicación y grupos de motorizados de la ciudad de Estelí.

La idea fue plantear propuestas de cara a la reducción de accidentes desde un aporte de las Ciencias Sociales con visión del Trabajo Social, fortaleciendo así a los entes implicados y viendo el problema con carácter holístico, dado que los siniestros de tránsito implican diversos factores que hacen que sucedan.



1.1. Antecedentes

La problemática de los siniestros de tránsito ha trastocado tanto que se ha abordado esta realidad desde diversos enfoques. Tal es el caso del trabajo de tesis del alumno Bracco, quien desde la carrera de Economía lo expuso como “Marketing social para prevenir accidentes de tránsito: Caso Mar del Plata, 2011”, auspiciado por la Universidad de Mar de Plata, Argentina.

El fin de su estudio fue analizar los accidentes de tránsito como problema social y fijar hipótesis para efectuar una adecuada política correctiva en base al Marketing Social, en cuanto a los objetivos específicos se planteó determinar las principales causas de accidentes viales en la Argentina, establecer características en la conducta de manejo y analizar si dichas conductas pueden ser modificadas a través del Marketing Social.

La metodología utilizada fue de carácter exploratorio descriptivo, su diseño fue no experimental correlacionado con un muestreo no probabilístico por muestra causal. Por su parte, los instrumentos utilizados fueron la observación participante, encuesta y la entrevista.

Los resultados arrojados van desde la aceptación del control de alcoholemia como medida para mejorar el tránsito, así como mejorar el estado de las calles y las señalizaciones; requerir mayor exigencia para obtener el registro de conductor y mejor aplicación del control sobre el estado del vehículo (conocido como verificación técnica vehicular-VTV).

Se presentó rechazo en algunas medidas como el aumento de los costos y penas de las infracciones, disminución de la velocidad máxima de circulación y favorecer la utilización de los medios públicos de transporte. Sin embargo, la utilización del casco obtuvo mayor aceptación, pero la medida fue tomada por el conductor dejando fuera a los acompañantes.

Las conclusiones más importantes a las que condujo el trabajo investigativo de Bracco es que el Estado mantiene una estructura burocrática que no permite una campaña única nacional que augure por un resultado positivo, esta falta de planificación central determina, entre otras cosas, que los medios masivos de comunicación tomen a la problemática con criterios propios, los cuales pocos tienen que ver con solucionar o disminuir el problema; en lugar de eso presentan accidentes traumáticos a la audiencia, difundiendo la noticia de manera



desorganizada y reemplazando el punto en cuestión, diluyendo así su efecto inicial sin lograr un cambio en la conducta de las personas.

Aunque hayan programas para mejorar la seguridad vial, se carece de coordinación suficiente, no pareciera haber una estrategia conjunta de cara a esta situación, por ello se presenta la importancia del Marketing Social como una estrategia innovadora contribuyendo a campañas y acciones que fomenten el cambio de comportamiento, informen y concienticen a la población para evitar los siniestros de tránsito (Bracco, 2011).

Por otro lado, en Nicaragua la Universidad Centroamericana (UCA) realizó un foro debate titulado “Metamos el cambio: Los y las jóvenes tomamos el control y hablamos de seguridad vial”, el cual fue un espacio liderado por estudiantes de los últimos años de secundaria, quienes aseveran que **los accidentes de tránsito son un problema de actitud**, teniendo en cuenta que en este país los accidentes de tránsito son la razón número uno de las muertes violentas y, por si fuera poco, las estadísticas apuntan que adolescentes y jóvenes son la mayoría de las cifras de estas muertes.

Dicho foro fue organizado por la Universidad Centroamericana (UCA), la revista digital NIU y la asociación de Personas Unidas en el Dolor y la Esperanza (PUDE). Uno de los puntos más discutidos giró alrededor de la interrogante “quién tiene la culpa”, concluyendo que no es cuestión de culpa, sino de responsabilidad y la responsabilidad es de todos y todas (Universidad Centroamericana, 2017).

Por su parte, la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua (UNAN-Managua), también realizó un foro titulado “Foro nacional de Educación Vial”, impulsado por el Consejo Nacional de Universidades (CNU) y la Jefatura de Tránsito de la Policía Nacional; bajo el lema “Promoviendo la Seguridad Vial y la Vida”, cuyo objetivo fue presentar una serie de propuestas para prevenir accidentes de tránsito a través de la campaña preventiva “Salvando Vidas” dirigida a todos los sectores sociales, gobiernos locales, Ministerio de Salud, comunidad universitaria, Policía Nacional, Ministerio de Transporte e Infraestructura y familias nicaragüenses.



Entre los puntos abordados, el Secretario General de la UNAN-Managua, resaltó que:

“Las universidades que formamos parte del Consejo Nacional de Universidades, debemos incorporar desde una óptica multidisciplinaria los aspectos relacionados con la seguridad vial en todas nuestras aulas de clases, oficinas y recintos, en nuestros procesos de investigación científica, en nuestra extensión universitaria, analizando de forma multifacética las variables que inciden en los altos niveles...debemos contribuir al desarrollo de una conciencia ciudadana dirigida a superar este problema”.

La audiencia de este foro conoció las estadísticas de accidentes de tránsito en el año 2016 (791 sólo de muertes); la prevención social, gestión de daño por accidentalidad, costos sociales y económicos de parte del Ministerio de Salud, la implementación de proyectos del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI).

La Ministra de Salud agregó que en el 2016 se atendieron un total de 2,214 pacientes en los hospitales por causas de accidentes de tránsito, lo que generó un costo total de 1, 560,444.31 dólares; y sólo en los primeros 7 meses de lo que va del año 2017 se contabilizan 584 personas atendidas por accidentes que elevan un costo de 347,573.77 dólares. También se dio a conocer que actualmente el parque vehicular en Nicaragua es de aproximadamente 772,112 vehículos y una cantidad estimada de 628,046 de conductores (Ramírez, 2017).

Y finalmente, aterrizando la cuestión a la ciudad de Estelí, se abordó el pasado año una tesis sobre los “accidentes de tránsito asociados al manejo inadecuado y su incidencia como problemática de salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí” (Gonzáles, Talavera, & Pineda, 2016).

Con el objetivo general de valorar los factores que inciden en los accidentes de tránsito como problemática de salud pública, y objetivos específicos como son identificar los factores psicosociales de riesgo asociados al manejo inadecuado de motorizados, categorizar las repercusiones de los accidentes de tránsito y analizar la percepción ciudadana sobre la atención y prevención que se realiza ante la problemática del manejo inadecuado de los motorizados, con el fin de construir a partir de los aportes de los involucrados una propuesta de intervención para la promoción de una cultura responsable en la prevención de este flagelo. El enfoque utilizado en la investigación fue mixto con paradigma positivista e



interpretativo, su alcance temporal fue de corte transversal, el tipo de estudio investigativo es de carácter aplicado al Trabajo Social.

Entre los principales resultados se encuentra que la mayoría de los motorizados no usan casco, que la edad requerida en las casas comerciales para la adquisición de una motocicleta es desde los 18 años en unas y en otras es de 21 años, también dentro de las cuestiones de las empresas no se exige que el usuario tenga licencia para venderles una motocicleta dado que eso “no les corresponde a ellos”.

Por otro lado, se determinaron las principales causas de accidentes de tránsito, en primera instancia es el exceso de velocidad, seguido de las prácticas irresponsables de los usuarios que conducen en estado etílico.

El presente trabajo investigativo retoma aspectos de la tesis antes mencionada, la cual enfocó los accidentes de tránsito asociada a motorizados desde una problemática de salud pública, mientras que en estudio se enfoca la necesidad de una Cultura Vial responsable con el fin de reducir este siniestro.



1.2. Justificación

En cuanto a esta problemática, se concuerda que los accidentes pueden evitarse, sin embargo existe una serie de factores que hace que ocurran, los accidentes de tránsito han aumentado por cinco factores principales relacionados. Estos factores son el incremento de la población, lo que significa más conductores y peatones; el aumento del parque automotor, más vehículos y motos; el crecimiento desordenado o insuficiente de ciudades, carreteras y vías; un frágil control, regulación y mecanismos de prevención y sanción institucional; y poca educación cívica y vial.

Tras la peligrosidad y el incremento acelerado de los accidentes de tránsito en Nicaragua resulta prioritario realizar un recorrido sobre sus causas y secuelas, principalmente cuando se ha convertido en la primera causa de mortalidad en el país, lo cual nos obliga a enfocar el análisis desde el punto de vista de cultura vial responsable.

Por lo antes mencionado, esta tesis tiene por conveniencia y relevancia social, el planteamiento de posibles acciones que contribuyan a la reducción de dichos accidentes, a partir de los actores involucrados (escuelas de manejo, motorizados y medios de comunicación nacional) dado que en la actualidad es una de las problemáticas de mayor impacto en la ciudadanía esteleana.

En cuanto a sus implicaciones prácticas, la investigación arroja datos acerca de la accidentalidad, sus factores, propuestas positivas desde la población motorizada y la influencia social de los medios de comunicación ante la misma. De igual manera tiene un valor teórico, dado que se conocen estadísticas actuales, informes nuevos y comparativos temporales que inciden en esta problemática.

Se hace un análisis de viabilidad de la investigación, teniendo en cuenta los recursos que sirven de facilitadores para la ejecución del trayecto investigativo, siendo estas redes sociales, recursos humanos y materiales que inversamente permite la elaboración de una propuesta que aporte a la reducción de la accidentalidad en la población motorizada del municipio.

A lo largo de la investigación se integran elementos que destacan el rol de las escuelas de manejo en la formación de los futuros conductores y su responsabilidad con la protección de



la vida, y los procesos para la obtención de licencias de conducir que requieren igualmente de responsabilidad social para reducir los accidentes y por consiguiente disminuir la mortalidad por la causa en cuestión.

De igual forma se expone a los medios de comunicación y su rol de educadores populares, y la cobertura ética de los accidentes. Por ello resulta vital cambiar los patrones sociales y sabemos que los valores que inculque la familia y la educación formal cumplen un papel preponderante. Sin embargo, hoy en día, dada la cantidad de horas que las personas destinan a los Medios de Comunicación, este actor se vuelve esencial como foco de difusión y concientización al respecto (Pastrán, 2015).

En este sentido, los Medios de Comunicación transmiten en sus informativos, novelas, anuncios y, en definitiva, en todos los productos televisivos, radiofónicos, gráficos y multimedia merecen ser analizados para resolver la falta de conciencia acerca de los siniestros de tránsito.

Dicho de otra manera, los medios de comunicación, así como las redes sociales se vuelven una herramienta de gran auge en la actualidad, para dar a conocer esta problemática, dado que no se puede obviar el tiempo que se invierte en ello. Entonces se vuelve un medio para concientizar a la población sobre los siniestros de tránsito.

Por su parte, estadísticas reflejadas por la Policía de Tránsito de Estelí, expone el número de muertes que han sido registradas desde el mes de enero hasta agosto del presente año, siendo 14 sólo en la ciudad, de las cuales 9 son asociadas con motorizados y las 5 restantes corresponden a vehículos (véase tablas 2-5 e ilustración 6 y 7 en Anexo).

En definitiva, la información presentada de la tesis servirá de antecedente o referente a futuras generaciones de Trabajo Social, así como al personal docente y administrativo de la universidad.



1.3. Planteamiento del problema

1.3.1. Caracterización del problema.

La principal causa de muerte de jóvenes entre 15 y 19 años no es el sida, ni el cáncer, ni tampoco otras enfermedades, sino los accidentes de tránsito. Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), por año, más de 400 mil jóvenes menores de 25 años mueren a causa de estos accidentes, cifra que constituye un tercio del total de fallecidos de todas las edades.

Ni las epidemias matan a los jóvenes como los accidentes de tránsito, así lo afirma la OMS: “Cada año fallecen 1,2 millones de adolescentes de entre 10 y 19 años por causas evitables, los accidentes de tráfico son la causa de muerte más extendida en general entre los adolescentes y más de dos tercios de las muertes suceden en los países en vías de desarrollo” (El tiempo, 2017).

Por ello la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015) ha planteado como un reto para el 2020 bajar hasta en un 50% las cifras de accidentes y para el año 2030 en un 80%. Pero lo preocupante es que las cifras en vez de bajar suben. En Nicaragua, los accidentes de tránsito representan la principal causa de muerte violenta en el país con 12.42 muertes por accidentes por cada 100,000 habitantes, pues superan la tasa de homicidios, de 7.7 por cada 100,000 habitantes en el 2016.

Pero al hablar de accidente se debe entender la implicancia de tal palabra, para Levin (2015), en el concepto de accidente no interviene la voluntad humana, es algo imprevisto, azaroso donde no existe responsabilidad humana. Del 100% de los siniestros de tránsito, el 90% se provocan por error humano.

De acuerdo con la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía Nacional, en el año 2016, ocurrieron 400,000 accidentes de tránsito, los cuales 776 personas fallecieron por accidentes de tránsito y 4,560 personas resultaron heridas. Mientras que en el 2015, ocurrieron 33,673 accidentes, las cuales hubo 675 personas fallecidas y 4,115 lesionadas. Managua concentra el 27.1% de muertes a nivel nacional, seguido por Chinandega con 7.7%, Matagalpa con 9.1%, Chontales con 5.9% y Rivas con 5.7%.



A finales de enero de 2017, el Jefe de Transito Nacional informó que en lo que va de este año se tienen registradas 63 personas muertas en accidentes de tránsito. Es decir, a como lo plantea el Instituto de estudios estratégicos y políticas públicas, murieron en promedio dos personas al día a causa de la accidentalidad vial (IEEPP, 2017).

En el 2016, el consumo de alcohol aparece como una de las causas principales de accidentes automovilísticos, así como la invasión de carril contrario, giros indebidos, el exceso de velocidad y desatender señales de tránsito; los factores de riesgo fueron, entre otros, ingesta de alcohol, exceso de velocidad, y no usar casco de protección en caso de motociclistas y cinturón de seguridad en caso de vehículos (Gonzales, 2016).

Esa catalogación (problema de salud pública) responde a cuatro elementos. Primero, la magnitud: los accidentes de tránsito se posicionan como la primera causa de muerte en el país. La trascendencia, ya que no solo afecta a las víctimas, la familia y el entorno sufren. El factor económico si el accidentado no muere. Y el último factor –el más obvio pero el menos tomado en cuenta– es que afecta a toda la sociedad.

Cabe señalar que en los hospitales del país, una cantidad considerada de su presupuesto es invertida en la atención a víctimas de accidentes de tránsito.

Es por ello que los accidentes de tránsito son una problemática que preocupa, debido a los impactos sociales y económicos. Las estrategias para afrontar la problemática deben radicar en el compromiso de todos los sectores de la sociedad y sobre todo en el compromiso individual de cambio de actitud para construir una cultura vial responsable.



1.3.2. Delimitación del problema

En el 2016 se registraron 32 muertes por accidente de tránsito en todo el departamento de Estelí, en cuanto al presente año, desde enero hasta agosto se registraron 29 muertes, las cuales amenazan con incrementar a finales del año (Policía de Tránsito, 2017).

Sin embargo, según el informe estadístico de la Policía de Tránsito hay otras muertes sin registrar, porque no fueron identificadas o registradas por la Policía de Tránsito (Almendarez, 2017). De acuerdo a estadísticas reflejadas por Policía de Tránsito de Estelí, desde el mes de enero hasta agosto del presente año, se contabilizan 14 muertes en la ciudad de Estelí, de las cuales 9 son asociadas con motorizados y las 5 restante corresponden a vehículos (2017).

La Situación real del problema es el alto índice de accidentalidad en la ciudad de Estelí asociada a los motorizados en Nicaragua y el municipio, en el segundo semestre año 2017, describiendo la accidentalidad motorizada con actores involucrados siendo estas escuelas de manejo autorizadas, medios de comunicación del territorio y muestra de población motorizada.

1.3.3. Formulación del problema

¿Cómo ha sido la incidencia de escuelas de manejo y medios de comunicación en la reducción de accidentes asociada a motorizados en la ciudad de Estelí?

1.3.4. Sistematización del problema

¿Cuál es el aporte de las escuelas de manejo en la prevención de accidentes de tránsito en la ciudad de Estelí?

¿De qué forma inciden los medios de comunicación en la reducción de los accidentes de tránsito asociado a motorizados en la ciudad de Estelí.

¿Cuál es la actitud de los motorizados para fomentar buenas prácticas que contribuyen a la reducción de accidentes en la ciudad de Estelí?

¿Qué acciones se pueden proponer para la contribución a la reducción de accidentes de tránsito en la ciudad de Estelí?



II. Objetivos

1. Objetivo General

Analizar la incidencia de Escuelas de Manejo y Medios de Comunicación en la reducción de accidentes asociada a motorizados en la ciudad de Estelí, que facilite la identificación de acciones que contribuyan a propagar una cultura responsable de educación vial.

2. Objetivos Específicos

- a. Describir el aporte de las Escuelas de Manejo en la prevención de accidentes de tránsito.
- b. Determinar la incidencia de los medios de comunicación en la reducción de los accidentes de tránsito asociado a motorizados en la ciudad de Estelí.
- c. Valorar las actitudes responsables de motorizados para el fomento de buenas prácticas que contribuyen a la reducción de accidentes.
- d. Proponer acciones que contribuyan a una cultura de responsabilidad vial en la ciudad de Estelí.



III. Marco teórico

Accidentalidad

Para hablar de accidentalidad asociada a tránsito se debe tener en cuenta el significado de tal cosa, de acuerdo al marco conceptual de la ley número 856 en su reforma a la ley número 431, de las normas jurídicas de Nicaragua, se entiende a accidente de tránsito como “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” (Asamblea Nacional de la República de Nicaragua- Gaceta N°. 66, 2014).

Capítulo 1. Las Escuelas de Manejo como uno de los principales actores involucrados en la Educación Vial

1.1. Escuelas de manejo

Teniendo en cuenta la dirección de tránsito (Policía Nacional, s.f.), se entiende a escuela de manejo por “persona Jurídica establecida como centro de enseñanza, especializado en desarrollar capacidades y destrezas en los aspirantes, para obtener una licencia de conducir, con el objetivo de brindar seguridad al conducir en las vías del país”.

A continuación se muestra los distintos elementos de dichas escuelas:

1.1.1. Certificación de los aspirantes a conductores.

La Especialidad de Seguridad de Transito, a través del Centro de Educación Vial, realiza los exámenes necesarios a todos los egresados de las Escuelas de Manejo, para obtener la certificación que le permita gestionar la licencia de conducir en todos sus tipos y categorías.

1.1.2. Aspirante.

Persona natural registrada en el Centro de Educación Vial o las Escuelas de Manejo para adquirir dominio de la Ley 431, su reglamento, y ser instruida en el proceso de adquirir las habilidades y destrezas que le permitan demostrar que puede optar a obtener una licencia de conducir.



1.1.3. Egresado.

Persona natural que ha cumplió satisfactoriamente los procesos de Enseñanza de aprendizaje y el sistema evaluativos implementados, establecido por la Escuela de Manejo.

1.1.4. Itinerarios.

Rutas o etapas de Enseñanza definidas para recorrer por los aspirantes previamente establecidos.

1.1.5. Representante Legal.

Persona que puede ejercer los derechos legales sobre una cosa o sobre derechos.

1.1.6. Sucursal.

Establecimientos que desde el punto de vista Jurídica, económica y Administrativo, son extensiones de la casa u oficina matriz, en el territorio donde vaya operar.

1.1.7. Certificación

La Especialidad de Seguridad de Transito, a través del Centro de Educación Vial y sus expresiones departamentales harán los exámenes necesarios a todos los egresados de las Escuelas de Manejo, antes de obtener el Certificación emite el Centro de Educación Vial, que les permite realizar las gestiones para la obtención de la licencia de Conducir en su tipo profesional y en categorías.

El o los Aspirantes que egresen de una Escuela de Manejo deben presentarse a la Delegación policial de tránsito que corresponda, con el Diploma que les emitió la Escuela de Manejo e iniciar el trámite para obtener el certificado que emite el CEV y así pueda completar los requisitos que la ley 431 y sus reforma estipula.

Es importante decir que La Especialidad de Seguridad de Tránsito realiza una selección aleatoria del o los aspirantes que egresan de las Escuelas de Manejo, los seleccionados realizan examen teórico y práctico en nuestra instalación policial, de esta manera comprobamos la enseñanza recibida. En el caso de los menores de edad que egresen de las Escuelas de Manejo, están obligados por Ley a realizar examen teórico y práctico en las instalaciones de la Policía Nacional, en ambos casos deben aprobar los exámenes con 80 puntos como mínimo.



Cuando el o los aspirantes son seleccionados, deben adjunta a la fotocopia del Diploma que le entrego la Escuela de Manejo el pago del arancel del Examen Práctico (C\$ 150) y Certificado que emite el Centro de Educación (C\$ 125), si el alumno no aprueba el examen teórico o práctico, debe pagar re-programación (C\$ 100).

Cuando el o los aspirantes no son seleccionados, el egresado adjunta a la fotocopia del Diploma que le entrego la Escuela de Manejo el pago del arancel del Certificado que emite el Centro Educación (C\$ 125).

Este tipo de licencia expira al cumplir el solicitante la mayoría de edad y el poseedor gestionará su licencia ordinaria, previa la cancelación de los aranceles correspondientes y cumplimiento de los requisitos establecidos para la renovación de licencia de conducir.

Por este mismo proceso pasan todos los egresados de las Escuelas de Manejo, no importando la condición por la cual egresó (Licencia por primera vez, por agregar categoría en su licencia).

Capítulo 2. Incidencia de los medios de comunicación en la problemática de los siniestros de tránsito

2.1. Los medios de comunicación en el abordaje de los accidentes de tránsito

Los medios de comunicación, sean estos radiales, televisivos, escritos y ahora digitales dentro de las diferentes plataformas y redes sociales en la web, se adjudican y juegan un rol imprescindible como educadores populares, y pie del material informativo que describe, explica, analiza datos y demás acontecimiento de la actualidad. Por tanto el abordaje que realicen a los accidentes de tránsito tiene relación directa en la población consumidora.

Por ello, es fundamental que los Medios de Comunicación, periodistas y comunicadores sociales reflexionen sobre el rol que tienen y vuelvan a las bases del periodismo, que no es otro que el periodismo de servicio, ya que la información que brindan a diario permite salvar vidas a través de un mensaje de prevención y concientización (Pastrán, 2015).



2.1.1. Conceptos comunicacionales

Armentia, J.I. y Caminos J.M. (2003), citados por Pérez (2010) especifican lo siguiente:

2.1.1.1. Cobertura.

La cobertura es cuando se va a la “calle” para enfatizar una actividad, de la cual depende del grado de importancia puede ir uno o varios equipos, compuestos por fotógrafo y periodista, esto con el fin de no dejar escapar ningún detalle del hecho y poder darle diferentes enfoques. En otros casos, cada periodista cubre una fuente que ha sido previamente designada y mediante ello propone temas o la misma fuente lo llama para que vaya a cubrir una actividad.

2.1.1.2. Reporteros.

Los reporteros son periodistas especializados en realizar el trabajo de campo, recogen la información en los lugares donde se produce, investigan personalmente consultando a fuentes especializadas o ajenas a los cauces habituales de la información o aportan los datos para que sea redactada por otros periodistas.

2.1.1.3. Suceso.

En el contexto del medio se designa suceso a todo hecho trágico o violento que ocurre entre la ciudadanía y que es tipificado como delito, sirve de referencia para otras áreas, por los índices de muertes de mujeres, asesinatos, violaciones, seguridad ciudadana, etc., además son hechos de la vida cotidiana.

2.1.1.4. Fotonota.

Es un escrito corto no mayor de cuatro a seis líneas en computadora, que se utiliza para resaltar algo, pero no se cuenta con la suficiente información para convertirla en una nota informática.

2.1.1.5. Redactores.

Son los periodistas que se encargan de elaborar las informaciones de actualidad. Es, decir, las conversiones de las secuencias diarias del acontecer en textos informativos que pueden elaborarse desde la propia redacción del medio de comunicación. Suelen estar distribuidos por las diferentes secciones del diario.



Según Armentia y Caminos (2003), debido a esta definición los redactores se pueden dividir en:

a) Redactores de mesa.

Son los que atienden las informaciones que llegan al periódico a través de fuentes comunes de información, o de fuentes propias, pero ajenas al propio redactor que las elabora (corresponsales, enviados especiales...etc.). Solo salen a la calle en casos excepcionales, ya que su trabajo fundamental está en la redacción del periódico. Es un profesional que casi nunca escribe informaciones, pero tiene un trabajo importante para la marcha del periódico.

b) Reportero o redactor de calle.

Son aquellos que realizan su actividad fuera del periódico. Diariamente salen a la calle para buscar informaciones de interés para la sección en la que se desarrolla su actividad fuera del periódico. Diariamente salen a la calle para buscar informaciones de interés para la sección en la que se desarrolla su actividad y trabajan frecuentemente con fuentes propias. Este tipo de reporteros realizan trabajos especializados y suelen realizar otros dos tipos de trabajos: los que suceden día a día y reportajes u entrevistas relacionados con temas de los que son especialistas y que pueden publicarse cualquier día.

2.1.1.6. Corresponsal.

Es un reportero que vive en un lugar ajeno al sitio en el que está la redacción del periódico. Su trabajo se centra en enviar crónicas desde el lugar en el que habita. Puede ser un periodista especializado en algún tema en específico, aunque normalmente envía todo tipo de temas interesantes que suceden en este lugar. Existen corresponsales en distintos niveles: extranjero, local, comarcal, provincial y regional.

2.1.1.7. Editor.

Después que el periodista para su nota, termina su responsabilidad y comienza la del editor quien es el que pone el título definitivo, los asteriscos si son necesarios, y corta o cambia de lugar datos, artículos o preposiciones, así los definen los autores españoles.

2.1.1.8. Reportero Gráfico.

Es el fotógrafo que suele ser un periodista que orienta su actividad en el trabajo periodístico gráfico. En el periodismo la fotografía adquiere una peculiar dimensión, la fotografía no es



exclusivamente un complemento del texto, sino que juega un aspecto esencial en la información.

2.1.1.9. Edición.

Es el proceso de adaptación de la nota siguiendo aspectos como ortografía, puntuación, normas de estilos del medio, reducción de palabras, arreglo de la entrada y eliminar o poner subtítulos, para posteriormente pasarlo a los correctores.

2.2. Medios de Comunicación en aras de redes sociales

El actual tercer milenio vino cargado de tecnología, en la que disfrutamos de una nueva forma de socializar y comunicarnos (Lara, 2009).

Sin duda, la aparición de las redes sociales marcó la primera década de este siglo. La era de Facebook y Twitter empezó, como siempre, con algunos universitarios armando sus propias historias a través de blogs y sitios de fotos, como Flickr. Para cuando los que perdieron de vista a sus compañeros de primaria descubrieron las bondades de buscar datos e imágenes por medio de la muy marketeada Web 2.0, hacía mucho que los nacidos con las computadoras –la generación Net– utilizaban la red para sus propios asuntos interactivos, como bien lo mostró el auge sorpresivo de los videos en Youtube. De ahí al estallido de esas redes pasó en un segundo (Revista científica “La Nación”, 2009).

Según Becerra, la ruptura de la cultura de la secuencia narrativa, se da porque se ha pasado de la linealidad a una estructura de red y de zapping entre canales, lenguajes y contenidos. "No sabemos a dónde nos conduce esta aceleración, lo único que podemos decir es que los dispositivos móviles, el crecimiento de la banda ancha y la digitalización de la televisión van a marcar una era de ubicuidad.", concluye.

El consumidor de noticias está mermando grandemente de los medios tradicionales, hacia las redes sociales, lo que obliga a la industria de la comunicación, actualizarse y trasladar sus emisiones a las mismas. Como pudimos constatar a través de las entrevistas a pobladores, el 77 por ciento de los entrevistados usan mayor o únicamente redes sociales para mantenerse informado.



En Nicaragua, país que se encuentra en su bono productivo, la juventud son los principales consumidores, a los que obviamente apuntan los medios tradicionales al integrarse a las redes sociales, intentan también llegar a un público que no es fácil de impresionar; transformando poco a poco el contenido de la noticia de manera que esté sea impactante y genere controversia. Haciendo que consuman sus propias subjetividades, perdiendo de esta manera el profesionalismo ético.

En el panorama actual los medios tradicionales reconectan con la sociedad, en un contexto donde el consumidor interactúa con el medio y otros usuarios. Lo que presiona a reinventar formas de construir el periodismo ante las nuevas necesidades comunicativas.

Ciertamente y para bien o mal, la tecnología aporta espacios en el que cualquier usuario, es consumidor y productor de contenido, sea este, informativo o de opinión. En donde los temas sensibles son el pan de cada día. Incluyendo la accidentalidad y todo lo que implica.

Capítulo 3. Factores que inciden en los accidentes de tránsito

3.1. Etiología (Arriagua, 2012)

3.1.1. Factor humano.

- Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, según la legislación de tránsito de cada país, entre ellos está:
- 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 señales de 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).
- Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- Condiciones no aptas de salud física y mental/emocional del conductor o del peatón (ceguera, daltonismo, sordera, etc.).



- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).
- Inexperiencia del conductor al volante.
- Fatiga del conductor como producto de la apnea o falta de sueño.

3.1.2. Factor mecánico.

- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

3.1.3. Factor climatológico y otros:

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
- Semáforo que funciona incorrectamente.

Capítulo 4. El Marco Jurídico de la Cultura Vial en Nicaragua (Ley N° 431)

3.1. Capítulo V de la ley

De los accidentes de tránsito

3.1.1. Art. 33. Competencia.

Es competencia de la especialidad de la seguridad tránsito de la policía Nacional, la investigación de los accidentes de tránsito. Cuando a causa de estos, resultasen muertos o lesionados, se remitirá lo actuado por la policía, sin perjuicio del procedimiento penal correspondiente, aplicara al conductor, la ley y las disposiciones administrativas establecidas al respecto.

3.1.2. Art. 35. De las Denuncias.

Los propietarios o conductores de vehículos, así como las personas, implicadas o los testigos que participaren o tuvieran conocimiento de un accidente de tránsito, deberán denunciarlo a lo inmediato ante la autoridad policial más cercana.

Además de lo dispuesto en el párrafo anterior, el conductor responsable de un accidente automovilístico deberá de:



- Permanecer junto al vehículo en el lugar del accidente.
- Cerciorarse que no se hayan causado lesiones, en caso contrario, deberá brindar o solicitar el auxilio necesario a su costa.

3.1.3. Arto. 37. Uso de cinturón de seguridad y casco para motociclistas.

El conductor y las personas que viajen en el asiento delantero de un vehículo automotor, deberán usar obligatoriamente el cinturón de seguridad, excepto los conductores de motocicletas y vehículos de transporte pesado. En el caso de las motocicletas, el conductor y su acompañante deberán usar casco protector mientras viajen en la misma.

3.1.4. Art. 44. Responsabilidad de señalización.

Corresponde al Ministerio de transporte e infraestructura, a los gobiernos locales y a las empresas encargadas de la señalización, previa autorización de la especialidad de seguridad de tránsito, la responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en la vía pública.

3.2. Capítulo VII de la ley

De la seguridad y educación vial

3.2.1. Arto. 47. Creación del Centro de Educación Vial y la Organización,

Promoción y Dirección de la Educación Vial.

Créase el Centro de Educación Vial el que, en coordinación con la Especialidad de Tránsito, será el encargado de normar los programas de capacitación teórico-práctico de las escuelas de manejo que al respecto autorice la Policía Nacional para los nuevos conductores y la actualización de aquellos que estando autorizados así lo deseen y la reeducación de los infractores de la presente Ley.

A la Especialidad de Seguridad de Tránsito de la Policía Nacional le corresponde la organización, promoción y dirección de la Educación Vial, para los conductores, peatones y demás usuarios de las vías de comunicación terrestre; para tal fin coordinará con el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes la promoción de la educación vial en los diferentes centros escolares de educación primaria, secundaria y la educación superior, así como para la elaboración de los cursos básicos que serán incorporados en el programa académico para las



diferentes modalidades y niveles de educación, así como con aquellos organismos de la sociedad civil que manifiesten su interés por participar en los diferentes programas que al respecto establezca la Policía Nacional.

3.2.2. Arto. 56. Planificación y elaboración de proyectos de seguridad y educación vial.

Corresponde a la Autoridad de Aplicación de la presente Ley, en coordinación con los gobiernos locales, el Consejo Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte e Infraestructura, la planificación y elaboración de los planes de seguridad y educación vial (Asamblea Nacional de la República de Nicaragua–Ley N° 437, 2017).

Capítulo 5. La función de Regulación Vial como deber de los Agentes de Tránsito

De acuerdo a la Policía Nacional (Dirección de Seguridad de Tránsito, s.f.), Regulación Vial es:

- Prestar auxilio a los conductores (as) que tengan problemas con su vehículo para evitar la obstaculización de la vía.
- Regular la circulación en las intersecciones en horas de mayor circulación para disminuir los embotellamientos cuando la cadencia semafórica no surta la fluidez necesaria, tratando de evitar los accidentes de tránsito.
- Denunciar, circular y aplicar multa a los conductores que se den a la fuga, ignorando a los agentes de tránsito.
- Vigilar y permanecer en aquellos tramos de concentración de accidentes para que los usuarios respeten y extremen las medidas de seguridad establecidas al efecto.
- Aplicar las multas a los infractores de la Ley 431 para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, cumpliendo con los requisitos y procedimientos legales exigidos en la misma.
- Observar el estado del sistema de señalización lumínica, vertical y horizontal informando a las respectivas autoridades de tránsito las deficiencias técnicas que haya observado.
- Sacar de circulación en el acto, dejándolos en las unidades o puntos de control y regulación permanente a todos aquellos vehículos que no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad. Sin luces delanteras o con focos



fundidos, sin pida vías o luces de parqueo traseras, parabrisas quebrado, llantas en mal estado, dirección y sistema de rodamiento en mal estado.

- Comprobar y examinar la documentación personal del conductor y del automotor, procediendo en consecuencia con relación a las deficiencias observadas. Establecer puntos de control para realizar acciones básicas y selectivas relacionadas con el Plan de Seguridad Vial en función de aquellas que hayan tenido una vinculación mediata con la accidentalidad (cinturones de seguridad, uso de celulares, cascos, licencia de conducir, sistema de alumbrado, llantas, ruidos innecesarios provocados por pilos de aire).
- Colaborar con los Gobiernos Municipales y Ministerio de la Construcción, Transporte e Infraestructura en aquellos trabajos que sea necesaria la participación de la Prevenir los accidentes de tránsito y garantizar la libre circulación de todos los usuarios en las vías públicas y privadas:
- En caso de accidente de tránsito, en que resulten solamente daños materiales realizar el proceso a que hubiere lugar.
- En caso de accidente de tránsito con lesionados y o muertos, preservar el lugar, auxiliar y evacuar a las víctimas; y restablecer la circulación para que en la medida de lo posible no se produzca otro accidente en el mismo escenario, adoptando las medidas pertinentes de señalización y control.

Capítulo 6. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-

2020

Los países que han logrado reducir el número de muertes por accidente de tránsito lo han conseguido dando prioridad a la seguridad en la gestión de la velocidad. Estas son algunas de las medidas de control de la velocidad:

- Incorporar a la construcción o modificación de las vías elementos que reduzcan la velocidad.
- Establecer límites de velocidad adaptados a la función de cada vía.
- Hacer que se respeten los límites de velocidad.
- Dotar a los vehículos de tecnologías apropiadas.
- Concienciar de los peligros del exceso de velocidad.
- Con la campaña de la Semana Mundial se pretende dar a conocer los peligros del exceso de velocidad y favorecer medidas que permitan combatir



este riesgo y así salvar vidas en las carreteras (Organización de las Naciones Unidas, 2017).

En la resolución se solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

Además, se invita a que coordinen el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaboren informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo y otros instrumentos de seguimiento apropiados. Ateniéndose a lo que precede, el presente Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020.

Su 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; de hecho el gobierno de Nicaragua es uno de los tantos países pertenecientes a este plan.

Para ello se han establecido estructuras de colaboración para reunir a los actores internacionales clave, los financiadores y la sociedad civil, y existe un mecanismo de financiación para apoyar la aceleración de las inversiones y las actividades. Los elementos clave que aún siguen faltando son recursos suficientes y voluntad política.

El plan se logrará mediante:

- Adhesión a los principales acuerdos y convenciones y convenios conexos de las Naciones Unidas y aplicación plena de los mismos, y utilización de otros a modo de principios para promover las versiones regionales, según proceda.
- La formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.



- La fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas.
- El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial.
- El mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.
- El seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial.
- El fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.
- Desarrollo de capacidad a escala nacional, regional e internacional en materia de seguridad vial.

Ofrece un contexto que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción, locales y nacionales; y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer la realización de actividades coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a la consecución del objetivo común, manteniendo una perspectiva genérica y flexible, conforme con las necesidades de los países.

La OMS colabora con asociados - gubernamentales y no gubernamentales - en todo el mundo para prevenir los accidentes de tránsito y promover las buenas prácticas como el uso del casco o del cinturón de seguridad, no beber y conducir, y evitar los excesos de velocidad (Organización Mundial de la Salud, s.f.).



Capítulo 7. Roles dentro de los Club de Motorizados

7.1. Prospect

Un Prospect (aspirante) es un "potencial" miembro del club que está por ganar su puesto. De los prospects se espera que hagan lo que les dicen y que sigan las órdenes de los FullMembers.

Los prospects no tienen derechos de voto y no asisten a las reuniones a menos que se les inviten a entrar. La cantidad de tiempo que una persona pasa como "prospect" varía de club a club y depende de cuán bien se porte el aspirante.

El tiempo puede variar desde algunos meses hasta varios años. Por lo general tarda de uno a tres años para la mayoría de los clubs. Los prospects normalmente están obligados a realizar tareas tales como la protección de las motos (vigilancia del parking), limpieza del club house, sirviendo en la barra, haciendo guardia en la casa club, entre otras. En algunos MC los prospects trabajan para un miembro en particular, mientras que en otros MC trabajan para todos los patchmembers.

Debe ganarse la confianza de todos los miembros. Deberá probar que pondrá al club por delante de todo lo demás. Debe ser aceptado como una persona que vaya a permanecer fiel al club sin importar lo que ocurra. El paso de prospect a full-colors suele ser votados por todos los patchmembers y en muchos MC esta decisión debe ser unánime. Hay que tener cuidado con los prospects de un MC, ellos no usarán el parche completo o usarán uno que los identifica como tal y se espera que ellos se comporten de cierta manera para no desacreditar o deshonorar el Club. Ellos deberán ganar el parche de la forma difícil y lo defenderán a muerte.

7.2. Hangarounds

Algunos clubs tienen una etapa antes de "prospects", que se conoce como "hangaround" (simpatizante). El objetivo de la fase de hangaround es llegar a ser conocido por todos los miembros antes de ser aceptado como un aspirante (prospect). El período de hangaround puede ser de hasta seis meses.



7.3. Un Full Color

Persona que ha ganado sus colores y ya es un hermano de pleno derecho, un "Full Color", siendo ese MC que integra y del que es parte fundamental, así de importante es el peso de la responsabilidad que decidiste en este cargo. Quien ya está a este nivel, aprendió de códigos, costumbres, protocolos, pero sobre todo de "Respeto" no aquel gratuito o de cortesía, sino de ese que se gana con esfuerzo, algo que pocos conocen y muchos menos aun entienden o valoran.

7.4. El Tesorero

Esta función requiere de un miembro prolijo y aplicado en su tarea, normalmente ordenado y con cierto nivel de conocimiento para los números. Suele tener como tarea básica la custodia sobre la recaudación del club y el cobro de las cuotas de miembro, aspirantes y prospectos.

También llevará una carpeta bien ordenada con los ingresos que devengan de otras entradas como venta de partes, intereses de préstamos realizados, fiestas, bar, transacciones comerciales, etc.

Este cargo es sumamente respetado por demostrar eficiencia, él y solo él, tiene la última palabra sobre toda inversión u operación que al club le demande un desembolso de dinero. Él solo reclamará la cuota solo un par de veces, siendo el Sargento de Armas quien lo haga después, junto con el interés por pago atrasado.

Las multas por malos comportamientos impagas, serán reclamadas solo por el Sargento de Armas o alguien de su equipo de seguridad. El tesorero eficiente es casi el economista del club, él sabrá qué negocio les conviene a todos y buscará las mejores opciones donde invertir o gastar el dinero recaudado.

Él es el encargado también de abonar el alquiler y las cuentas a tiempo y mantener al día los asuntos del club. El acceso a la caja de tesorería solo puede hacerlo él, bajo orden de la mesa en votación. De ninguna manera podrá disponer de los fondos ante la orden arbitraria de un directivo o alto rango u otro miembro de pleno derecho.



Si fallara en alguna de sus funciones vitales, si dispusiera de fondos del club para beneficio personal o de otro miembro o si robara al club "dibujando los números" será expulsado del Club y se le retirarán los colores, siendo puesto como "bad Standing". Las sanciones disciplinarias que cada club imponga además de ésta, varían según carácter. Los buenos tesoreros no sólo guardan plata y anotan, buscan los negocios y generan dividendos para todos los hermanos, como por ejemplo la compra de una moto a buen precio, en nombre del club y su posterior venta a mayor precio.

7.5. El Capitán de Ruta

El Capitán de Ruta es el motociclista que coordina al grupo de motocicletas en viaje. El Capitán de Ruta es el máximo responsable de la seguridad del grupo, que, entre otras obligaciones, verifica que todos los motociclistas estén a salvo y de que el viaje se realice sin problemas. Entre las obligaciones se incluye el planeamiento, previsión, comunicación e instrucción a los motociclistas. El capitán de ruta puede incluso actuar como un guía turístico.

Cuando se organice un viaje, el organizador debe de coordinarse en la planificación con el capitán de ruta. Especialmente cuando el número de motociclistas supera las diez unidades- el capitán de ruta debe ser versado en la ruta. Debe saber sobre los peligros potenciales, condiciones de la ruta y cualquier evento especial que suceda durante el viaje. Así mismo planificará y preverá con el Presidente u Organizador los posibles contratiempos que pudieran surgir, instruirá e informará a los motociclistas que integren el grupo.

Antes de iniciar la ruta en el punto de reunión explicará a los participantes que las desconozcan, las normas de seguridad y circulación. Les informará a los "hermanos" sobre la velocidad de "este viaje", formaciones escalonadas y explicará las reglas. Algunos viajes requieren que los motociclistas viajen juntos en una formación compacta, mientras otros tienen un estilo más libre, "a la velocidad de cada uno".

El capitán de ruta contestará preguntas e instruirá a los nuevos motociclistas sobre gestos con las manos y otras reglas de protocolo de los motociclistas.



Finalmente, el capitán de ruta les dirá a los motociclistas lo que deben hacer cuando tienen un problema o contratiempo. También junto al sargento de armas pueden tener una palabra en privado con los motociclistas cuyos comportamientos causan problemas.

Antes de iniciar la ruta es muy bueno poseer un listado con nombres y apellidos de los nuevos o invitados, número de teléfono de emergencias al que avisar en el caso de incidente o accidente.

La moto de menor cilindrada circulará en primer lugar después del Presidente y el Capitán de ruta. El capitán de ruta lidera el viaje e irá controlando que todos los "hermanos" e invitados cumplan con las normas de circulación, especialmente con los espacios de seguridad y la circulación en diente de sierra.

Se espera que los motociclistas le presten atención cuando realiza un gesto relacionado a dónde hay que ir. Trabajando en conjunto con los "bloqueadores o barredores", el capitán también ayudará a bloquear las intersecciones para permitir que los motociclistas pasen sin preocuparse por el tráfico. Luego volverá a encabezar el viaje.

A veces el capitán de ruta permanece al frente y sólo los bloqueadores hacen el trabajo en la intersección y a veces el capitán colabora con los bloqueadores. Cuando se realiza un cambio de carril, el líder señala el cambio y la retaguardia lo inicia. Esto previene que en el cruce de carriles se choquen motociclistas entre sí y provee un mejor bloqueo del tráfico. Los indicadores se visualizan desde la retaguardia y un cambio de carril de una columna grande es más difícil de cortar. Al entrar en rotondas e intersecciones el último irá esperando al que le siga hasta que todos sepan el punto por el que continuar y nadie se quede rezagado ni perdido.

En las paradas de carga de combustible, el capitán de ruta elegirá previamente un punto de encuentro para que la formación pueda parar en ese lugar. Luego de abandonar el lugar, el capitán de ruta esperará las señales de la retaguardia de que todos están listos para seguir y así aumentar la velocidad en la ruta.

Por norma general todas las motos sea cual fuere la capacidad del depósito repostaran a fin de aumentar la autonomía y evitar múltiples paradas para repostar.



Otras obligaciones del capitán incluyen tratar con la policía y otras sorpresas inesperadas y asegurarse de que todos tengan un viaje placentero y seguro. El capitán de ruta es parte del equipo que incluye los barredores y la retaguardia y es, por definición, un motociclista experimentado.

En el caso de que en la ruta circulen conductores poco expertos se les colocará al lado "ángel protector" quien le ayudará en todo el camino trazar las curvas y protegerá y guiará en todo momento.

Finalizada la ruta, en la primera "reunión" el Capitán dispondrá de un momento en la mesa para emitir el informe sobre el desempeño de los componentes del grupo de ruta especialmente evaluará con justicia y equidad las aptitudes de los pilotos iniciados en sus primeras prácticas de conducción en grupo.

NOTA: En algunos casos este cargo puede ser ejercido por varios miembros a la vez.

7.6. El Secretario

El secretariado de un club, es un cargo y una responsabilidad que no debe tomarse a la ligera. La persona que tome este puesto, deberá ser ordenada y meticulosa en sus tareas a fin de no arrastrar o generar problemas mayores a su Club.

Él será el responsable de organizar la agenda mensual, semanal y la "orden del día" para cada reunión de la "mesa" o junta directiva. La organización de los temas a tratar y a votar, los asentará en su carpeta de registros y tomará nota de cada cosa que sea definida en la mesa.

Así también tomará nota de X peticiones y/o sugerencias de los miembros de pleno derecho que no formen parte de la Junta Directiva, llevándola a la previa supervisión del Vice Presidente. El organizador avisará por cualquier medio, a todos los miembros que lo requieran, de los días y horarios de reunión obligatoria.

Será el encargado de la prensa, el correo interno y externo que el club pueda tener con foráneos (relaciones públicas). El guardará y mantendrá a salvo el estatuto del Club y las fichas de todos los miembros y aspirantes. Llevará registro riguroso de todos los compromisos a cumplir y los informará sin falta a la directiva cada vez.



Así mismo asentará quien ha de cubrir los mismos y cada detalle que se produzca en la salida, guardará los informes del Cap. de Ruta y el Sargento de Armas que puedan generarse de diferentes situaciones y recordará tratarlas si los demás lo olvidan o reúsan.

De igual forma debiera llevar un "resumen practico" de los informes que arroje la tesorería. La labor de estos dos cargos debe ser unificada y cooperativa, de modo que no existan trabas o fallas por falta de comunicación.

Es menester que el Secretario sea un miembro con iniciativa para su labor y busque en el grupo las necesidades a exponer en la mesa y los ítems o puntos a ser asentados y archivados. Sería un excelente secretario, aquel que conozca en detalle la historia del Su Club y llevara un registro histórico de las actividades de sus "hermanos".

7.7. Sargento de Armas

Es éste quizá uno de los cargos más difíciles de cumplir con franqueza y eficiencia. El cargo debe recaer en una persona criteriosa, de temple estable y carácter calmo, pero por sobre todo debe ser justo y objetivo. El "Sargento de armas" es el encargado de la seguridad del grupo y el orden dentro del mismo. Es el juez inmediato e irrefutable de cualquier problema que pueda surgir dentro o fuera de las "filas".

Él evaluará las conductas y decidirá las sanciones correspondientes en caso de haberlas. Informará a cada "hermano" de posibles amenazas y la manera de enfrentarlas o minimizarlas. También informará de los protocolares con otros MCs, rivalidades y lugares donde no deben rodar "parchados" si los hubiere.

De ninguna manera ningún componente del Club, puede recurrir a la violencia sin recurrir antes al "Sargento de Armas". Éste puede actuar de mediador, juez inmediato, o árbitro en una pelea mano a mano entre "hermanos".

Es el Sargento de Armas, el enviado diplomático y mediador en caso de haber problemas con componentes externos al grupo. No deben tomarse medidas de ningún tipo ante un imprevisto, antes que el Sargento tome contacto con la situación. Éste evaluará junto al presidente y otros componentes, el curso de acción y las medidas a tomar.



El sargento planificará, organizará y mantendrá en funcionamiento la seguridad externa del grupo. Cuando el grupo se encuentre fuera del Club house y en lugares extraños, él evaluará la seguridad y dispondrá de los componentes del grupo para garantizarla. También asignará un encargado para cuidar de las monturas.

Por sobre todas las cosas, es deber del Sargento de armas, asesorar de manera correcta a los "miembros de pleno derecho" para salvaguardar la paz y la seguridad del Club. Siempre anteponiendo el criterio ante la rabia y cuidando el bienestar de los "hermanos" y el futuro del Club.

7.8. El Vicepresidente de un Moto Club

Él es la mano derecha y el segundo al mando dentro de la "hermandad", su palabra, al igual que la del mismo Presidente, debe conllevar todo el peso y la responsabilidad que el cargo amerite. Es el segundo en jerarquía dentro de la junta y al igual que el presidente, podrá cuestionar, proponer y objetar los puntos que crea necesarios. Es su deber hacerlo incluso antes que su Presidente.

El Vicepresidente debería ser el nexo principal entre los "hermanos" de pleno derecho y el Presidente, llevando a sus oídos toda propuesta y planteo que surja dentro del grupo haciendo de filtro.

Él es quien, de manera inmediata y directa, asumirá las responsabilidades y funciones del Presidente si éste faltara de imprevisto o de manera planificada. Por esto mismo debe ser un fiel reflejo de la persona que reemplazará y emularlo en valores, actitudes y acciones.

Él deberá infundir en sus hermanos, el mismo respeto y autoridad que su Líder. De ninguna manera éste podrá ser un cargo de relleno u ocupado por una persona que no merezca plenamente la presidencia y la guía de sus "hermanos" como un presidente.

Él debe ser la sombra de su presidente y estar al tanto de todos los detalles que él atienda. Es importante, ya que si le toca ocupar el cargo, no puede quedar desorientado o desinformado de las cuestiones que el Club maneje. Es obligación suya asesorar objetivamente y aconsejar



al presidente desde su propia forma de ver las cosas, siempre anteponiendo la seguridad del Club y el orden entre los hermanos.

Aún sin haber existido una votación, todos los miembros de pleno derecho deberían saber en su interior que su Vice los guiará y los llevará a buen puerto. La confianza en el cargo es crucial, como también se expone en el apartado del Presidente todas esas funciones, derechos y obligaciones se le exigirán estrictamente (un alto cargo no debe fallar).

7.9. El Presidente de un Moto Club

El Presidente es el líder y guía absoluto de la "hermandad" a la cual se pertenece. Es la figura que debería encarnar y reflejar la identidad del Moto Club. Es votado en algunos casos cada X cantidad de tiempo, debiendo trabajar muy duro para mantener su puesto.

En otros MCs se trata más de una "monarquía permanente" donde el presidente suele ser uno de los fundadores y el único en el cargo hasta su retiro voluntario o fallecimiento. Su acción está encaminada a dirigir y encausar de manera correcta la dirección del MC.

Formar a sus miembros y aunar ideas e ideales, intentando siempre ser la fuerza que una a los hermanos en una sólida e impenetrable unidad de trabajo. El "Presidente" debe ser una persona con calidad humana y de liderazgo, conocedor de todos los aspectos y protocolos que hacen a un MC.

Deberá tratar directamente con los altos cargos de otros Grupos de motorizados, manteniendo siempre en alto la dignidad, la imagen y el respeto hacia su Club. Éste es un cargo que no permite errores, cualquier equivocación o desliz podría arrastrar a todo su Club a un problema mayor o hacerlo quedar en ridículo.

Es necesario que el Presidente, controle y cuide que todos los cargos sean cumplidos con eficiencia y buenos resultados. Él debe llevar a la mesa las inquietudes y cuestiones que crea necesarias para que los "hermanos" de pleno derecho voten sobre ellas., la búsqueda de actividades relacionadas al club que generen ingresos extra, no debe olvidarse ni menospreciarse de su parte. Poseer una caja chica de donde el club se pueda servir para contratiempos, viajes, organización de eventos y demás tareas es poco menos que "crucial".



Él como todos los hermanos, trabajará por el bienestar del Club, dejando de lado intereses personales y sentimientos íntimos. Anteponiendo los "colores" antes que cualquier beneficio propio. No debe faltar a los códigos del Club, ni ofender a un hermano, así como no dejar de atender las solicitudes de sus componentes.

Capítulo 8. Modelos de intervención del Trabajo Social en relación a la Cultura Vial

Debido al incremento de personas que fallecen a causa de un accidente de tránsito y los diversos politraumatismos que emergen de este evento, es que lo ha llevado a constituirse como un problema de salud pública a nivel mundial, señalado en el año 2003, por la Organización Mundial de la Salud (OPS), provocando en los estados la adopción de medidas preventivas y estrategias de reparación, por tanto, una investigación referida a personas víctimas de accidentes de tránsito se torna necesaria y a su vez se constituye como un espacio que abre una posibilidad de acción de los Trabajadores Sociales.

Las secuelas que presentan las personas que sufren estos accidentes son diversas, convergiendo en un sinnúmero de factores que están involucrados y asociados en dichos accidentes, dentro de estos factores asociados encontramos el nivel económico, social, familiar, los que han comenzado a producir una mayor preocupación en la Organización Mundial de la Salud (OMS), Organismo que ha señalado esta problemática como una epidemia silenciosa.

Es menester caer en cuenta de la estrategia que el Trabajo Social, en tanto que hacer profesional, aplica a ésta temática. Podrá significar sin duda un desafío profesional la inserción e intervención (ex post) en personas víctimas de traumatismos –incluyendo la pérdida de la vida– por accidentes de tránsito. Desde una visión de las Ciencias Sociales, es posible dimensionar que detrás de cada cifra o porcentaje nos encontramos con personas afectadas tanto emocional, física y económicamente; y tras ellas, familias y personas directas o indirectamente las que han sido afectadas también por el accidente.

Ante los diversos aspectos que se relacionan con un accidente de tránsito, es que se plantea formular propuestas de acción para la atención integral de las personas, incluyendo los derechos y deberes de los ciudadanos, para así fortalecer el proceso de sensibilización social que permita el desarrollo de una actitud más precavida y consciente de parte de los conductores, peatones, ciclistas y/o usuarios del transporte público. Dado que el abordaje del



sistema vial está considerado desde el punto de vista de la ingeniería vial, como también de la perspectiva de los costos asociados a la misma, la respuesta desde la política pública fue la de establecer un sistema de seguros.

Cuando se habla de vialidad, tránsito o transporte, inmediatamente surge el cuestionamiento sobre la posición o competencias que tendría el desempeño del área social en el tema, ya que la construcción, planificación y modernización de medios de transporte, carreteras y automóviles son históricamente competencias de ingenieros, arquitectos y otros profesionales del área de la construcción y seguridad vial. Pareciera que olvidamos que el fin de todas estas construcciones corresponden a mejorar la calidad de vida de las personas y por tanto, si algo en ello sale mal serán las personas el principal afectado, todo esto se dará en un contexto histórico, social y cultural determinado.

El Trabajo Social, dirige sus objetivos de acción a facilitar que todas las personas desarrollen sus potencialidades para enfrentar las diversas situaciones que le afectan y que emergen en los eventos sociales, económicos y políticos del país. Nos encontramos inmersos en un proceso de cambio vertiginoso de la sociedad, en el cual el Trabajo Social debe unir la teoría con la práctica en su quehacer profesional.

Siguiendo esta lógica, se interviene en el campo específico de los accidentes viales que afecta a las personas; el Trabajo Social en su intervención utiliza distintos modelos en que basa sus acciones directas e indirectas para el trabajo con personas, grupos y comunidad. Los tiempos en que se determinan las intervenciones también responden al modelo a utilizar, vale decir, existen modelos para trabajar a corto plazo, mediano plazo y largo plazo.

La intervención profesional de los Trabajadores Sociales en la problemática de siniestros de tránsito se caracteriza por emplear los siguientes modelos de intervención:

8.1. Modelo de Intervención en crisis.

La importancia de una intervención psicosocial, radica principalmente en una intervención que considera la realidad de una persona, ya que, para lograr abordar la problemática que le afecta es necesario observar panorámicamente las variables que se encuentran impactando la situación del usuario (obstaculizadores), así también, reconociendo las variables favorables (facilitadores) que logran mejorar la situación inicial.



Ahora bien, cuando observamos el impacto de un accidente de tránsito la importancia de observar panorámicamente este evento, resulta necesaria debido a la diversidad de aspectos que se ven impactados en la vida de la persona accidentada y su familia. Para el trabajo con personas víctimas de accidentes de tránsito, es importante reconocer que se debe desarrollar un trabajo eminentemente a corto plazo, producto de la crisis que ello desata. En este evento, como fue mencionado anteriormente, corresponde a una crisis no previsible en la vida de la persona.

El Trabajador Social focaliza su acción en ayudar a que la persona afectada comprenda cómo usa sus mecanismos para enfrentar situaciones y las capacidades para adaptarse a ellas. La estrategia de intervención contempla los siguientes pasos:

- Apoyar a la persona a re-conocer su situación post accidente.
- Apoyar a enfrentarse con los sentimientos negativos de ansiedad, culpa, depresión.
- Conocer y utilizar la red de recursos y relaciones de roles apropiados a la situación.

Para estos fines se hace un contrato en el cual se definen clara y explícitamente las metas y tareas que han acordado el usuario y el Trabajador Social. Por lo general en estas situaciones de crisis el Trabajador Social actúa en forma directiva.

8.2. Modelo de intervención participativo por objetivos o modelo centrado en la tarea.

Este método tiene por finalidad responder a los problemas percibidos por la persona interesada, el profesional en esta intervención, formula con el usuario (a) los objetivos a alcanzar en un tiempo establecido.

Dentro de la formulación de objetivos, es importante mencionar que en ellos se encuentran los deseos de generar avances en distintas áreas (trabajo, salud, educación, etcétera), para las personas son relevantes de abordar en conjunto con el profesional, por lo tanto, en ellos se encuentran un deseo intrínseco. Desde esta perspectiva se tiene un rol auxiliar en el proceso de intervención.



8.3. Modelo de Intervención en proceso de duelo.

El Trabajo Social, históricamente ha sido una profesión ligada al trabajo con familia; aportando desde sus distintos referentes teóricos de intervención, modos para abordar las grandes problemáticas que de ella emergen. En la intervención con la familia dentro del proceso de duelo se debe reconocer qué tipo de duelo le afecta. Es posible identificar la siguiente tipología de duelos: adquisitivos (desempleo), pérdida de vivienda (desalojos), pérdida de libertad (prisión), pérdida de salud (enfermedades), pérdida de una vida (luto), etc. Cada uno de estos tipos de pérdidas, llevan a desarrollar diferentes tipos de intervención desde el Trabajo Social, y en directa relación a las políticas vigentes para poder abordar cada caso.

8.4. Modelo ecológico-sistémico.

Actualmente, a partir de nuestra educación es posible pensar los problemas sociales y la sociedad desde una perspectiva lineal, es decir, a modo de causa efecto. Sin embargo, el Trabajo Social consciente de esta rigidez de pensamiento, vuelca sus conocimientos a una visión circular. La teoría sistémica presenta un alto grado de abstracción para lograr observar a la familia y el contexto como un sistema.

En el trabajo con víctimas de accidentes de tránsito es posible encontrarnos con usuarios(as) de distintos estratos sociales, por lo cual, no se realiza ningún tipo de filtro en la atención que se entrega a las personas. Principalmente, se observan los aspectos que han sido afectados dentro de la familia, y se genera una abstracción de los problemas principales que se ven afectados luego del accidente. La intervención, dependerá entonces de cada caso particular, por lo cual, no es posible establecer un tipo específico de procedimiento. Integrando esta visión sistémica en la familia, es posible reconocer en ella ciertos tipos de relación frente a su entorno (Jiménez, 2012).

Sin embargo el campo de acción del Trabajo Social no se centra sólo en la familia, es posible actuar desde diferentes escenarios, como en los organismos que atienden esta temática, desde la salud, la educación vial, la educación regular, el cuerpo policivo, los medios de comunicación, las casas comerciales, entre otros actores involucrados directa o indirectamente en la cultura vial y prevención de accidentes de tránsito.



Pero para poder realizar acciones sostenibles de cara a este flagelo, hace falta de políticas públicas y programas adecuados para evitar y tratar los accidentes de tránsito, es necesario mejorar la calidad de atención del sector salud y el aporte económico para el mismo; también se tornan necesarias estrategias de marketing social para fomentar un cambio de comportamiento que promuevan campañas para generar conciencia en la población e invitarles a ser responsables, se puede de igual manera realizar rehabilitaciones a gente afectada y familiares, así como capacitaciones con instituciones (universidades, casas comerciales, medios de comunicación y la policía) para establecer articulaciones en pro de este problema.



IV. Diseño metodológico

1. Enfoque filosófico de la investigación

El enfoque de la investigación es cualitativo, en este sentido Taylor y Bogdan (1986), consideran que es “aquella que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable” (Citado en Rodríguez, Gil Flores, & García Jiménez, 1996).

El enfoque cualitativo utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación. Este enfoque ha sido también referido como investigación naturalista, fenomenológica, interpretativa o etnográfica (Hernández Sampieri, Fenández Collado, & Baptista Lucio, 2010).

Por lo antes dicho, se analiza la incidencia de actores clave/participantes en la reducción de accidentes de tránsito asociados a motorizados, como un fenómeno cultural, profundizando en aquellos aportes y acciones que inciden en la responsabilidad vial.

2. Tipo de investigación

Según Hernández Sampieri et al., el tipo de estudio es explicativo (2010), porque:

Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables.

Según su dimensión temporal es de corte transversal porque “implica la recolección de datos en un sólo corte en el tiempo. Este tipo de diseño se caracteriza porque mide una sola vez a la muestra” (Alzamora, 2011).



3. Área de estudio

3.1. Área geográfica.

El estudio se realiza en la ciudad de Estelí, ubicado a 150 km de la ciudad de Managua.

Estelí es una población de Nicaragua, cabecera del municipio y del departamento homónimo. Tiene una superficie de 795,7 km² y una población de 120,709 habitantes. Con una densidad poblacional de 186 hab/km². Estelí limita al norte con Condega, al sur con La Trinidad, San Nicolás de Oriente y El Sauce (León), al este con San Sebastián de Yalí y La Concordia en (Jinotega) y al oeste con Achuapa (León) y San Juan de Limay.

El contexto del problema gira en torno al número de muertes por accidentes, según datos reflejados por la Policía de Tránsito se registraron 20 muertes en el municipio de Estelí en el año 2016, mientras que hasta la fecha se tienen 16 muertes en corriente año 2017, teniendo en cuenta que el registro no está actualizado, por lo que puede apreciarse que existen más accidentes que no están registradas (véase tabla número 2-5 e ilustración 6 y 7 en Anexo).

3.2. Área de conocimiento.

El área del conocimiento del estudio está relacionada a las Ciencias Sociales con enfoque en la rama del Trabajo Social, bajo el método de estudio fenomenológico, de tal manera que cuestiona la verdadera naturaleza de los fenómenos. En este caso Rodríguez, Gil Flores, & García Jiménez (1996) describen lo siguiente:

La investigación fenomenológica es la descripción de los significados vividos existenciales; procura explicar los significados en los que estamos inmersos en nuestra vida cotidiana, y no las relaciones estadísticas a partir de una serie de variables, el predominio de tales o cuales opiniones sociales, o la frecuencia de algunos comportamientos. Es el pensar sobre la experiencia originaria. En definitiva, la fenomenología busca conocer los significados que los individuos dan a su experiencia, lo importante es aprender el proceso de interpretación por el que la gente define su mundo y actúa en consecuencia. El fenomenólogo intenta ver las cosas desde el punto de vista de otras personas, describiendo, comprendiendo e interpretando.



4. Línea de investigación

En el marco del año de la innovación y el emprendimiento de la UNAN-Managua, se acerca un poco a las líneas de investigación número 1 referente a la salud pública y políticas públicas, dado el asunto de la problemática de los accidentes de tránsito como una epidemia en Nicaragua.

5. Población y Muestra

El tipo de la muestra es no probabilística o dirigida, entendida como un subgrupo de la población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad sino de las características de la investigación.

5.1. Tamaño de la muestra.

La muestra es definida por conveniencia, dado que los sujetos participantes y actores clave fueron seleccionados de acuerdo a la accesibilidad y proximidad en el área y fenómeno de estudio.

En este caso, se trabajó con 13 miembros de un grupo de motorizados (Club Correcaminos MC, Nicaragua), 3 medios de comunicación, 2 escuelas de manejo, así como 2 oficiales de tránsito de la Policía Nacional del Departamento de Prevención y Seguridad Vial y la Oficina de Educación y Seguridad Vial del municipio de Estelí, así como 30 pobladores en general.

5.2. Selección de la muestra.

Como se mencionó anteriormente, el proceso de selección de los participantes se realizó mediante un muestreo no probabilístico.

Dentro de esta clasificación se encuentra la muestra intencional o discrecional, siendo que se selecciona en base al conocimiento de una población o propósito del estudio, porque los entrevistados cumplen con una descripción o propósito específico que es necesario para realizar dicha investigación (QuestionPro, s.f.).



5.3. Criterios de Selección de la muestra

Debido a que la selección de muestra se realizó por muestreo no probabilístico, la causa relacionada y la contribución que los participantes pudieron otorgar a la investigación teniendo en cuenta que ellos están familiarizados con el tema, su disposición, cercanía y labor; se tomaron en cuenta los siguientes criterios:

5.3.1. Motorizados.

- Contar con motocicleta propia.
- Pertenecer a un grupo de motorizados.
- Ser residente de la ciudad de Estelí.

5.3.2. Escuelas de manejo.

Ser autorizadas por la policía nacional de tránsito de Nicaragua.

5.3.3. Medios de comunicación.

Fuentes de información utilizadas, perteneciente a la ciudad de Estelí.

5.3.4. Policía de tránsito.

- Que impulse acciones de prevención de accidentes y/o cultura vial.
- Policía nacional de tránsito perteneciente a la ciudad de Estelí.

5.3.5. Pobladores en general.

Hombres y mujeres de la ciudad de Estelí que sean mayores de edad.

5.3.6. Consideraciones éticas.

El Trabajo Social como una profesión de la rama de las Ciencias Sociales está comprometido con ciertas actitudes de compromiso social y consideraciones éticas con los participantes de una investigación. Siendo así, Butler (2014) citado por Giménez Bertomeu (2003), destaca que la buena investigación en Trabajo Social es aquella en la que todo su proceso se desarrolla en el marco de la ética y los valores tomados en cuenta en el enfoque de las Ciencias Sociales, siendo que la tarea investigativa no está al margen de las acciones de dicha profesión.



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

De acuerdo a las consideraciones éticas del Centro de investigación en pólizas de salud de UCLA Health DATA—Datos (s.f.) la presente investigación cuenta con:

- **Valor:** Busca la mejora del conocimiento.
- **Validez científica:** La investigación debe ser metodológicamente sensata.
- **La selección de seres humanos o sujetos debe ser justa:** Los participantes en las investigaciones deben ser seleccionados en forma justa sin prejuicios personales o preferencias.
- **Consentimiento informado:** Los individuos deben ser informados acerca de la investigación y dar su consentimiento voluntario antes de convertirse en participantes de la investigación.

En este caso el consentimiento fue oral (teniendo en cuenta que no se trata de una temática delicada), y los participantes incluso accedieron a tomarse fotos y grabar audios que facilitara o enriqueciera la información.

- **Información identificable:** Es cualquier información que podría más tarde identificar al participante de la investigación, en forma que las respuestas que dan los pueda identificar; puede incluir el primer nombre o el apellido, el cargo y lugar de trabajo, la posición visible que tiene en la comunidad o cualquier otra información que pueda identificar al participante entre las personas que compartieron la información.

6. Utilización de fuentes

Aparte de los actores de la muestra, como fuentes de primer plano; se trabajó paralelo a información escrita, de artículos de sitios web, informes estadísticos de entes públicos y privados de carácter nacional, así como otros estudios alrededor de la temática.

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

Se realizaron entrevistas con preguntas abiertas que sirvió para obtener información enriquecedora, permitiendo el diálogo fluido entre los participantes y en consecuencia la comparación de diversas perspectivas de los actores involucrados. Las entrevistas a los actores involucrados se realizó de manera oral y se grabó en audio para su posteriormente



transcribir los principales hallazgos, mientras que a los pobladores en general se les interrogó a través de una entrevista elaborada en línea, y finalmente se realizó un grupo focal con los miembros del Club de motorizados “Correcaminos MC, Nicaragua”.

7.1. Procesamiento y análisis de los datos

Se trabajó con el programa “Atlas.ti” versión 6.0, el cual es un Software para análisis de datos cualitativo, gestión y creación de modelos, considerado como un conjunto de herramientas del conocimiento; es un potente conjunto de herramientas para el análisis cualitativo de grandes cuerpos de datos textuales, gráficos y de vídeo. Permite organizar, reagrupar y gestionar su material de manera creativa y, al mismo tiempo, sistemática (Atlas.ti, 2009).



7.2. Matriz de operacionalización de Variables (MOVI)

Objetivos específicos	Variable conceptual	Sub variable o dimensiones	Variable operativa
Describir el aporte de las escuelas de manejo en la prevención de accidentes de tránsito.	Las escuelas de manejo en la prevención de accidentes de tránsito.	Rol de las escuelas en la Educación vial -Descripción de acciones que realizan en educación y cultura vial	-Calidad de la formación -Orientación de los contenidos -Articulaciones establecidas -Proceso de acompañamiento para obtener las licencias. -Actividades que realizan como escuela de manejo.



<p>Argumentar la incidencia de los medios de comunicación en la reducción de los accidentes de tránsito asociado a motorizados en la ciudad de Estelí.</p>	<p>Incidencia Medios de comunicación en reducción de accidentes</p>	<p>-Rol de medios de comunicación -Ética en la información relacionada a accidentes de tránsito.</p>	<p>-Nivel de cobertura -Manejo de la información</p>
<p>-Valorar las actitudes responsables de motorizados para el fomento de buenas prácticas que contribuyen a la reducción de accidentes.</p>	<p>-Actitud responsables en fomento de buenas practicas</p>	<p>-Actitud y prácticas responsables de motorizados. -Promoción de cultura vial de los motorizados hacia la población</p>	<p>-Noticiario y programas relacionados a cultura vial y/o prevención de accidentes de tránsito. -Cobertura, percepción y mensaje en la noticia. -Nivel de conocimiento de cultura vial -Uso adecuado del equipo de protección -Mantenimiento de la moto -Moderación de la velocidad -Respeto a las señalizaciones de tránsito -Consumos de estupefacientes -Uso adecuado de la moto</p>



Proponer acciones que contribuyan a la reducción de accidentes de tránsito en la ciudad de Estelí.

Acciones que contribuyan a la reducción de accidentes de tránsito.

Cultura vial y ejercicio ciudadano.

- Desde las instituciones
 - Desde los medios de comunicación
 - Los actores
 - Espacios de toma de decisiones
 - Universidades
 - Sociedad civil
-



V. Análisis y discusión de resultados

Se presentan los hallazgos desglosados en los siguientes títulos que corresponden a cada objetivo específico.

1. Aporte de las Escuelas de Manejo en la prevención de accidentes de tránsito

Las escuelas de manejo dentro de su rol imparten en sus clases temas Políticas interinstitucionales expresadas a través de los planes y programas para reducir los accidentes de tránsito y sus secuelas, muerte y daño a la propiedad, Seguridad vial: un mecanismo de prevención para evitar los accidentes de tránsito, Normas de circulación, Señales de tránsito, infracciones, Accidentes de tránsito y conceptos generales. Así mismo y las actividades que realizan como campañas, perifoneo, volanteo de calle en las que se abordan las principales seguridades que debe tener el conductor.

Los educadores concuerdan que la metodología de las clases es necesaria para educar hacia un cambio de actitud, esto en dependencia del tipo de usuarios como se detalla a continuación:

- Los principiantes, quienes no tienen ningún tipo de conocimiento de lo que es las normas la ley y los manuales, solo han sido simples peatones o pasajeros conocen las vías conocen Estelí, pero no como moverse dentro de un vehículo automotor.
- Los intermedios, que sí ya saben de la conducción y el mando del vehículo, el timón, la dirección, la velocidad; pero le faltan los conocimiento elementales teóricos y prácticas.
- Los avanzados, los que han aprendido empíricamente a través de sus hermanos, padres, pero no conocen las normas de circulación.

Se encontró que las actitudes irresponsables más frecuentes o errores cometidos de los motorizados es el estado de ebriedad, aventajar en línea continua, conducción temeraria, exceso de velocidad e irrespetar las señales de tránsito en general.



De la misma manera lo mencionan los agentes de tránsito entrevistados; el exceso de velocidad y el estado de ebriedad como principales elementos que influyen en los accidentes y posteriormente el retiro de licencias.

Acerca de la accidentalidad y su prevención explicaron que en Nicaragua este problema está elevado, no sólo por la conducta de los usuarios, sino que existen otros factores, por ejemplo la gran cantidad de vehículos que hay ahorita en el parque automotor del país, son 800,000 vehículos que andan circulando en las calles de Nicaragua, y por lo tanto está muy conglomerado, volviendo denso el tráfico. Como se puede observar en las carreteras de noche, hay gran cantidad de vehículos parqueados, mientras que otros están circulando, y la situación se da a diario, convirtiéndose en un factor que propensa los accidentes.

Si bien la cifra no es exacta, la afirmación que dentro del país hay año con año más vehículos sean estos de cualquier categoría, y las calles y carreteras para circular no están preparadas o no crecen a la velocidad adecuada, es ciertamente un factor a tomar en cuenta al hablar de accidentalidad.

De igual manera expone que la emoción que causa manejar motocicleta en los jóvenes, los impulsa hacer “actos acrobáticos” que los expone a accidentes, aun cuando estos tengan habilidades y destrezas.

Ciertamente, los periodos etarios pre-adolescente, adolescente e incluso juvenil tienen una tendencia a caracterizar su conducta como arriesgada, contraria a la autoridad, osada y por tanto a una propensión a la violencia y los siniestros de tránsito mayormente causado por imprudencia.

Las Escuelas de Manejo si bien aportan como una institución a formar mejores conductores, la población que atienden en las dos escuelas autorizadas dentro de la ciudad, es por mucho menor a la que aplica diariamente a una licencia de conducir. No obstante la visión y experiencia dada gracias al contacto directo de las Escuelas con los usuarios de las motocicletas, los convierte en actores importantes al momento de desarrollar propuestas más efectivas, lo que resuelve un aporte sustancial al problema de la accidentalidad.



2. Incidencia de los Medios de Comunicación en la reducción de los accidentes de tránsito asociado a motorizados en la ciudad de Estelí

En el contexto nicaragüense, el mundo periodístico, sobre todo el televisivo es tomado como un factor negativo; así se refleja en los resultados de uno de los instrumentos de esta investigación, donde se entrevistó a pobladores quienes expresaron el descontento que les produce el abordaje de los siniestros de tránsito.

Esto se debe a que a lo largo de los últimos años la mayoría de noticieros nacionales y locales han centrado la programación en “la nota roja”, generando el desagrado de algunos y las vistas de muchos. Sobre todo cuando se trata de accidentes de tránsito:

La nota roja es un género informativo por medio del cual se dan a conocer hechos relacionados con algún tipo de violencia. Son relatos acerca de hechos criminales, catástrofes, accidentes o escándalos en general, y se identifican porque sus encabezados son impactantes y tienen tintes de exageración y melodrama (Espiral Radio, 2008).

Al conocer la opinión de algunos pobladores esteleanos el 85 por ciento utilizó los términos: amarillismo, sin o falta de ética, morbo; en referencia al abordaje de estas noticias. Entre las opiniones que resaltan están:

“Considero que muchas de las veces no se maneja muy bien la información, no tienen la capacidad ni el cuidado del contenido que muestran ni hacen llegar de manera correcta la información. En ocasiones se puede ver afectada la sensibilidad de los videntes, o familiares de los afectados y puede causar un daño más allá” (Relatos de uno de los pobladores que participaron en la entrevista en línea).

“Muchas veces se divulga contenido innecesario. Se revelan imágenes que impactan a nivel psicológico a los espectadores. Se falta a la ética profesional” (Relatos de uno de los pobladores que participaron en la entrevista en línea).



Acerca de esto uno de los periodistas entrevistados opina: *“Definitivamente no estas educando, estas promocionando más bien la nota roja y el hecho sangriento que se está registrando a través del accidente de tránsito”* (Bismark Zeledón, periodista del canal Pinolero TV, canal 20).

La incidencia de los Medios de Comunicación, alrededor del abordaje de la noticia resultó ser adverso a la reducción de la problemática, actual y mayormente propicia una imagen negativa de la motocicleta, el conductor y el propio canal de transmisión.

Aunque existen programas o secciones que abordan la problemática de una manera ética, son muy pocos. El espacio para una sección informativa de educación vial está abierto para la Policía de Tránsito en algunos medios de la ciudad, sin embargo la disponibilidad por parte de profesional de tránsito al medio es casi nula, debido al poco personal asignado al Departamento de Estelí y la Oficina de Educación vial de la Policía de Tránsito, según relatos de la Inspectora de la oficina de Educación Vial.



3. Actitudes responsables de motorizados para el fomento de buenas prácticas que contribuyen a la reducción de accidentes

Se aprecia que dentro de sus actividades de convivencia y como lo relató el presidente “la hermandad es la razón de ser, así como la pasión por rodar y conocer Nicaragua”. Por tanto, la seguridad de sus miembros es prioridad.

Antes de cada gira planificada realizan acuerdos, como manejar con precaución, no adelantar con el lado derecho, tener cuidado cuando andan en la carreteras, siempre usar el casco y guardar todas las leyes de tránsito, no correr a más de 80 km/h, puesto que las mismas carreteras no lo permiten, eso les ha ayudado a evitar accidentes en el tiempo que lleva el colectivo.

“Aquí en el club si se habla sobre temas de la velocidad, infracciones, la ingerida de licor, de no promoverla ni hacerla durante las giras así como utilizar principalmente casco y guantes, chaquetas con protección en los brazos, la espalda, casi todos usamos botas y rodillera.

En el caso del día a día utilizan siempre el casco y botas” (Vicepresidente Wilmer Urrutia).

Al hablar sobre la accidentalidad y factores facilitadores mencionaron como elementos la cultura del conductor. *“si sos un conductor con un espíritu violento que te vas a tirar, que no te importa la vida de los demás, o la tuya, tené por seguro que vas a ocasionar un accidente”* (Presidente Carlos Freddy Somarriba).

Expresan con ahínco que:

“La moto no mata a nadie, ni causa un accidente quien causa el accidente es el que va conduciendo. La moto hace y corre a como la maneja el chofer, y cuando hay accidente con un vehículo grande es porque menosprecia al que va en un vehículo liviano ya sea una moto” (Secretario Félix Lanuza).

Al igual que los otros dos actores hacen énfasis en la conciencia, porque *“Ahí es hacer conciencia en todos los que manejamos, ya sea moto o vehículo, ahí tiene que ver la cultura de cada quien si sos una persona de que no vas a respetar ninguna ley, de que sos loco, para*



andar manejando, no debieras de manejar, ni tener acceso a un vehículo” (Jader Urrutia, Relaciones públicas).

Otro factor que propicia los siniestros de tránsito es la imprudencia peatonal, ya que forma parte de la cultura o actitud de los mismos, al no hacer uso correcto del semáforo o el paso peatonal, el uso de auriculares, entre otras imprudencias que un individuo sin ser conductor puede realizar en su transitar cotidiano, sin tener en cuenta que ellos pueden pasar del peaje a la conducción.

Con respecto a la cobertura que los medios de comunicación otorgan a los accidentes de tránsito relacionado a motorizados, concuerdan con los demás actores y los pobladores entrevistados sobre el descontento que les produce.

“Generalmente, una parte lo hacen ver demasiado amarillista, al momento de un accidente te hace ver demasiado cerca, demasiado sangriento. En vez de buscar la idea de que fue lo que paso, dar una idea de cómo evitarlo, no lo hacen, sino que como que más bien promueven por la forma que lo presentan a las demás personas” (Denis Salgado, Capitán de ruta).



4. Propuesta de acciones para contribuir a una cultura de responsabilidad vial en la ciudad de Estelí.

A cada actor y a los pobladores entrevistados se les consultó sobre las acciones que consideran necesarias para disminuir esta problemática de salud pública y cultural, a continuación se presentan las acciones propuestas:

“Para minimizar los accidentes lo principal sería mejor señalización, más policías de tránsito en las vías porque las señales por sí solas no van a detener el flagelo, ya que por respeto a las autoridades no se va a infringir la ley de tránsito” (Escuela de Manejo, Entrevistado 2).

“Pueden estar muy señalizadas las carreteras, pero los conductores pueden hacer caso omiso a las señales. Se debería de eliminar distractores visuales de las calles y carreteras (pantallas y rótulos). Se hace necesario crear más rutas alternas en las ciudades. Así como aumentar el límite de velocidad a 90 km/h en carretera con una mínima de 70km/h” (Escuela de Tránsito, Entrevistado 1).

“Utilizar los medios de comunicación para hablar sobre la importancia de respetar las leyes de tránsito. Trabajar en conjunto con las instituciones que tengan vínculo con la problemática, cuando se aborde la noticia se hable sobre los factores que propiciaron el accidente, en lugar de enfocar sólo la escena drástica, organizar marchas de sensibilización, incidir en los factores de riesgo asociados, crear espacios en las redes sociales donde se promueva la prevención” (Relato de entrevista a uno de los pobladores).

“Rigurosamente prohibir el uso de motos a menores de 21 años, ya que son jóvenes sin conciencia de las consecuencias que esto trae, quitar las motos donde exista expendio de licor” (Wester Arosteguí, Sargento en Armas, miembro del Club de motorizados).

“Debe de haber mayor rigidez en el otorgamiento de licencias, es decir exámenes donde se pueda realmente demostrar aptitud; no permitir más de un pasajero en moto, hacer un llamado de atención a padres/tutores que brinden vehículos a sus hijos sin estos tener licencia, multar y sancionar a los motorizados agresivos” (Relato de entrevista a uno de los pobladores).



“También es menester controlar la emisión de licencias de modo que éstas no puedan ser compradas por menores de edad u otras personas sin las habilidades requeridas. Así mismo debería de haber algún tipo de sanción a padres que permiten que sus hijos menores de edad y sin licencia conduzcan” (Presidente Carlos Freddy Somarriba, Club de motorizados).

“Revisión de todos los conductores de taxis y medios de transporte colectivo, para asegurarse de que tengan sus papeles vigentes y que cuenten con las categorías de licencia para poder trabajar como transportistas públicos, así como constatar su responsabilidad al conducir, puesto que generalmente se pasa por alto sus infracciones atribuyéndose a conductores de motos” (Relato de entrevista a uno de los pobladores).

“La policía debería regular las políticas de ventas de motocicletas en las casas comerciales, dado que ahora hay mucha accesibilidad, cualquier persona con su cédula aun siendo menor de edad puede adquirir una moto a créditos y sin prima, sacan una moto y transitan libremente por las calles; y la licencia puede ser tramitada después” (Oscar Castillo, miembro del Club de motorizados).

De igual forma, es responsabilidad de todos tener una cultura vial, considerando que el peatón no cometa imprudencias que terminen en siniestros de tránsito.

Los actores involucrados y pobladores entrevistados, visualizan la problemática como algo realmente preocupante y se mostraron abiertos a expresar sus opiniones y acciones que consideran necesarias en correspondencia a la disminución de los siniestros de tránsito.

Si bien, no todas son posibles de la manera planteada, como lo es el aumento del límite de velocidad, puesto que la infraestructura vial no cuenta con la capacidad; la eliminación de rótulos y pantallas LED gigantes en las carreteras, el poco espacio en las aceras para el tránsito peatonal; son problemáticas que corresponden a la regulación de la Alcaldía Municipal, pero que figuran una inversión presupuestaria grande y distintas autorizaciones.

Respecto a los medios de comunicación como “puerta” a la cultura vial a través de una educación y emisión consciente, es posible y eficiente siempre y cuando se cuente con la capacitación teórica y ética hacia la problemática.



Lo que refiere a las políticas de ventas en las diferentes casas comerciales, puede que resulte una acción de difícil implementación, pero ciertamente consideramos que es una que contribuiría en gran medida a la merma de la problemática.



5. Relatos importantes de la Policía Municipal de Tránsito, Oficina de Seguridad y Educación Vial

- 16 y 17 años es la edad mínima permitida para conducir.
- Antes se firmaba un permiso de conducir de parte de los padres hacia los menores, en donde los progenitores se hacían responsables en caso de accidentes de tránsito o algún tipo de infracción referente a las leyes de tránsito.
- A la tercera multa se retira la licencia, funciona con un sistema de cómputo que va registrando el número de multas y notifica el retiro de licencia.
- Desde inicio de año hasta noviembre se encuentran suspendidas 38 licencias por exceso de velocidad. El tiempo de suspensión es de 3 meses, 6 meses y hasta 1 año.
- Durante tres meses se realiza un trabajo de prevención con jóvenes a los que se han multado, acuden al hospital a brindar charlas a jóvenes que han sido remitidos por accidentes de tránsito y entre los mismos participantes intercambian su experiencia referente a lo que los condujo a esta problemática.
- Se tiene previsto que para el año 2018 se van a facilitar cuatro carriles en la ciudad de Estelí, ya se estableció una vía alterna en la calle detrás de Casa Pellas. Se espera que la Alcaldía Municipal logre concretarlo.
- En las campañas de prevención la Policía Nacional trabaja en conjunto con las Escuelas de Manejo, los Talleres de Inspección Mecánica, las Universidades y Brigadas Estudiantiles. También realizan marchas y capacitaciones en coordinación con Universidades, entre ellas la FAREM.
- Las carreras ilegales se salieron de las manos de la Policía Nacional, quienes las realizan son menores de edad que no andan licencia. La forma legal de hacerlo es solicitando un permiso en la Alcaldía Municipal, detallando el día, hora y lugar donde van a realizarla; la Policía por su parte, asiste a realizar una revisión de las carreras.
- La Policía tiene un plan de prevención, ubicándose en los puntos más frecuentados de los menores para realizar carreras ilegales, sin embargo siempre hay alguien que les comunica dónde están situados los Policías para evitarlos e irse a otro sitio.



- Actualmente con el plan de la Policía se están retirando las motos que estén estacionadas fuera de los bares, dado que se presume que el conductor saldrá con estado de embriaguez y podría ocasionar un accidente. Para la entrega deben de pagar el traslado.
- La Policía de Tránsito carece de un plan de intervención, las acciones que realizan son sin protocolo o investigación previa.
- Antes contaban con un programa televisivo y radial de Educación y Seguridad Vial, pero lo suspendieron a falta de tiempo de la responsable de dicha oficina, sin embargo se espera reanudarlo este próximo año 2018.
- Los accidentes de tránsito están considerados como una pandemia.
- En la educación primaria se imparte educación vial en materia de formación cívica, se entregan libros a las escuelas, cortesía de Casa Pellas bajo el programa “Conduce tu Vida”.
- La falta de actitud de parte de los peatones también suele ser un factor que ocasiona accidentes, porque se les meten a los conductores al cruzarse las calles.
- Se trabajó con el ingeniero vial a revisar dónde habían señales mal ubicadas y ocultas por rótulos publicitarios. La Policía de Tránsito está facultada para retirar rótulos que obstaculicen la vista de las señales de tránsito.
- Para el problema de rótulos publicitarios como distractores, le compete meramente a la Alcaldía Municipal dado que es la institución que otorga el permiso de hacer la rotulación.
- Es necesario que hallan más agentes de tránsito, dado el nivel de accidentalidad en Estelí, existen muchos vehículos mal estacionados, si hubiese más personal en la policía de tránsito podrían abarcar más este flagelo.
- En el área de Educación Vial sólo está una persona a cargo. Para las multas mandan a una patrulla de seguridad pública y un agente. Una vez que hacen los planes de prevención pueden ir los Dantos o la Policía, ellos pueden detener a los conductores y pedirles sus documentos, lo que no les compete es realizar multas, quienes sí están facultados es la agente de la Oficina de Seguridad y Educación Vial y el Jefe de Tránsito, incluso hasta de suspender licencias.



- Se carece de personal capacitado para visualizar la dimensión de las problemáticas de la Oficina de Seguridad y Educación Vial, porque al estar una sola persona a cargo es imposible abarcar muchas necesidades, dado que la agente también cubre todos los municipios del departamento de Estelí.

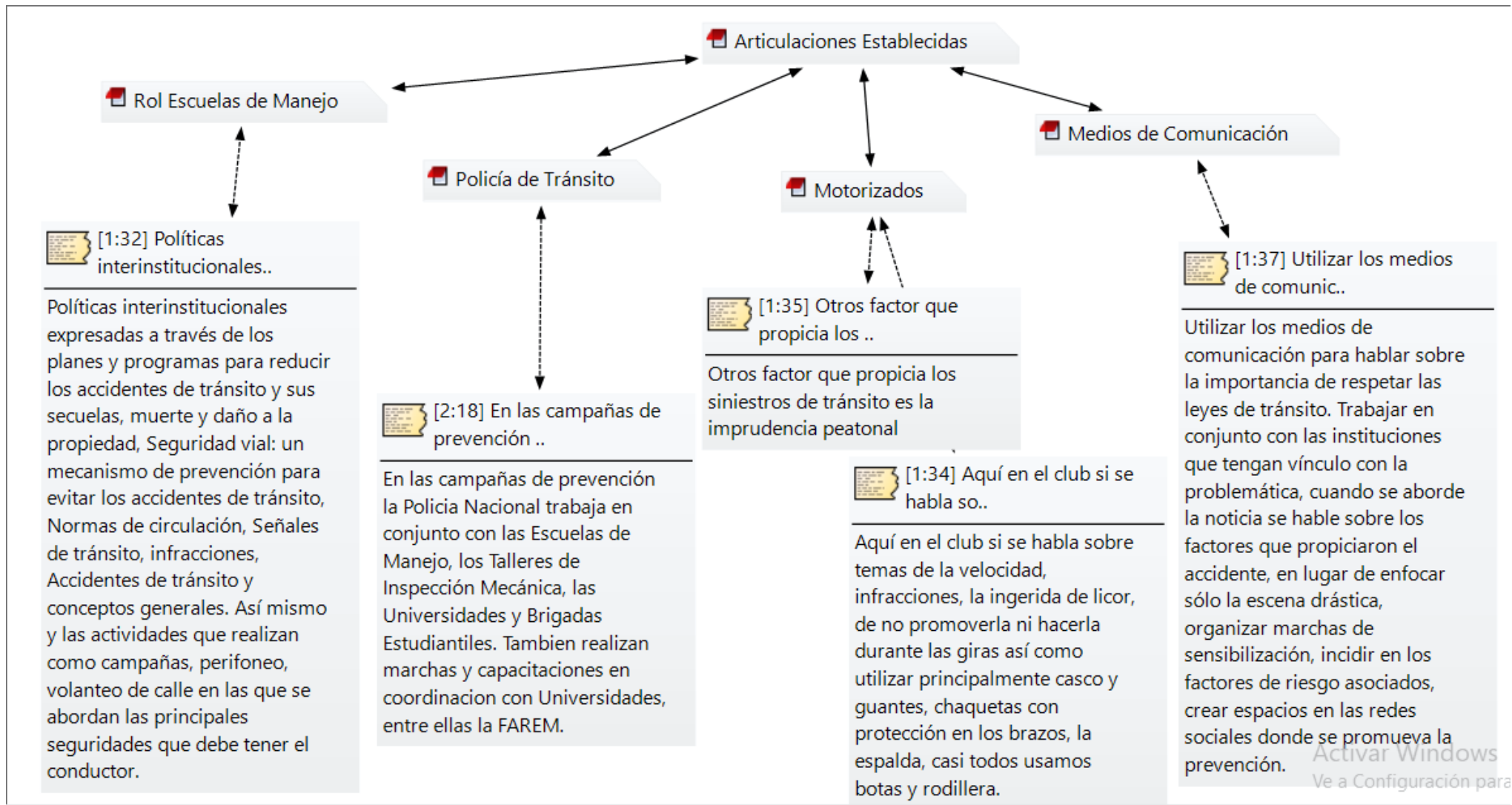
6. Redes Semánticas

A continuación se presenta de forma gráfica los principales elementos arrojados de los instrumentos de recolección de datos, los cuales fueron codificados, de tal manera que permitiese la comparación de categorías principales en base a los diferentes actores de la investigación, incluyendo a la Policía de Tránsito como un aporte determinante de esta problemática.

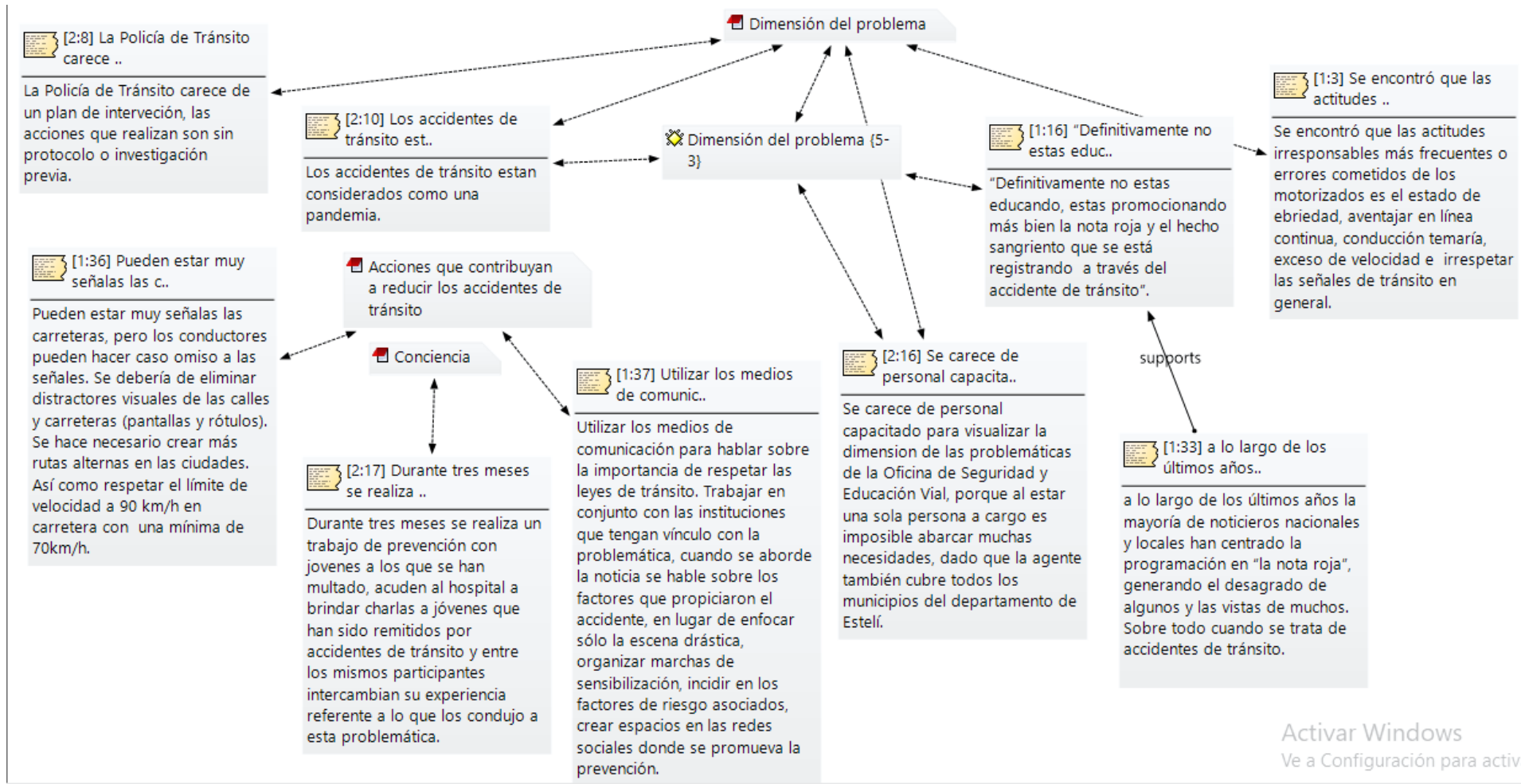
Se puede observar la relación existente entre cada elemento, entre los que destacan “es parte de..., está asociado con..., es causa de..., es un..., es propiedad de..., contradice...”; todos estos para referirse al conector que se establece entre cada nodo de la primera gráfica.

La segunda gráfica muestra la conexión existente entre las articulaciones establecidas de cada participante de la investigación, y cómo dicha articulación llega a ser un puente para establecerse como un rol que pudiera unir a cada uno de los actores.

En cuanto a la última gráfica, se puede apreciar la dimensión del problema, teniendo en cuenta los hallazgos más significativos que apuntaron los actores involucrados y el análisis por parte del grupo investigativo.



Activar Windows
 Ve a Configuración para



Activar Windows
Ve a Configuración para activar



VI. Conclusiones

Como se pudo observar en el análisis y discusión de resultados, se encuentra que el aporte de las Escuelas de Manejo aparte de su función como formadora, contribuyen en la divulgación de la Cultura Vial con pequeñas acciones como perifoneo, volanteo y propuestas en pro a las diferentes problemáticas alrededor de la accidentalidad en las reuniones con la Dirección de Seguridad de Tránsito en su sede central, Managua.

De acuerdo a la información arrojada por los entrevistados se percibe la incidencia de los Medios de Comunicación a nivel local y nacional como poca y antiética en relación a la reducción de accidentes de tránsito, ya que no cuentan con programas de Educación vial y la emisión de los noticieros generalmente no contienen elementos que sufraguen el problema, en contraposición propician la apatía y propaganda hacia la adquisición de motocicletas, tanto en la publicidad como en los concursos televisivos donde se rifan o se promocionan este tipo de vehículo.

Se considera que los colectivos, en cuanto a la información recolectada, son un grupo organizado con reglas establecidas, de cometer alguna falta alguien de sus miembros significaría la expulsión; sus integrantes tienen alto conocimiento de las leyes de tránsito, así como responsabilidad, recalcando la importancia de salvaguardar sus vidas y la de los demás; por lo tanto son un referente importante para el fomento de buenas prácticas, especialmente cuando se trata de jóvenes conductores.

Los diferentes actores aportaron desde su visión ante la problemática y la manera de reducirla, lo que generó diversas ideas, algunas difíciles de implementar teniendo en cuenta el contexto, mientras que en su mayoría consistieron en una perspectiva holística de la problemática con acciones potencialmente ejecutables.

En este sentido, los motorizados entienden la pasión de rodar, pero saben los peligros de correr. Las Escuelas de Manejo desde la perspectiva lo entienden y aportan en lo educacional, pero también responsabilizan a la Policía Nacional y Alcaldía Municipal en las acciones referente a la circulación dentro de la ciudad, normativa e infraestructura.



Por su parte los Medios de Comunicación deberían establecerse como un espacio de formación cívica y enfocado en las causas y consecuencias que determinan los accidentes de tránsito.

Las propuestas de acciones expuestas permite que se puedan establecer nuevas formas de contribuir a la problemática, focalizando sus necesidades no sólo con intervención monetaria, sino desde un enfoque de Salud Pública y Cultura Vial.

En términos generales, no se puede obviar que en la mayoría de los accidentes de tránsito se ven involucrados los motorizados, sin embargo no quiere decir que la culpa les recae sólo a ellos, los medios de comunicación han contribuido a la mala imagen que la sociedad en general tiene sobre los motorizados.

Se caen en cuenta que los accidentes de tránsito se producen día con día, cada uno es diferente y se debe brindar cobertura de la manera más responsable posible, lo que significa no violentar los derechos de las víctimas y sus familiares, informar con veracidad y acompañando la información con mensajes, con advertencias para educar y enseñar al lector a ser precavido, a no formar parte de las cifras.

Es sumamente necesario transformar las estrategias de educación vial, utilizando y/o aumentando su inversión para la prevención de accidentes, capacitando al personal de tránsito, de modo que se responsabilicen hacia su rol como servidores públicos o agentes de seguridad, con el fin de que los usuarios de las carreteras sean conscientes de los riesgos adquiridos para sí mismos y la sociedad en general a la hora de conducir.

Por otro lado, los clubes de moto se conforman con nociones de turismo nacional, por lo tanto sus giras se desarrollan fuera de la ciudad de modo que no afecta el tránsito, ni promueve las carreras ilegales en la localidad.

Los actores institucionales que están en mayor medida involucrados a los accidentes de los motorizados son la Policía de Tránsito, las Casas Comerciales y las Escuelas de Manejo, por lo tanto son los entes que pueden con más influencia y responsabilidad atacar este flagelo, de hecho es a quienes les compete fomentar cambios que permitan hacer énfasis en la Cultura Vial para la prevención de accidentes.



Viendo dicho flagelo desde una perspectiva del Trabajo Social, no se puede evitar pensar en los vacíos o ambigüedades que existen dentro de cada institución que están involucradas en el tema o que trabajan de cerca con la problemática, dado que el Trabajo Social nace regularmente o casi siempre de las necesidades y/o carencias, es debido recalcar aquellos aportes que un profesional de esta área podría ofrecer a cada uno de los actores involucrados.

Es menester repensar la accidentalidad, el tránsito, las infraestructuras, la ley y las políticas públicas hacia esta problemática. La articulación entre los actores de esta investigación es posible y por ende se concluye que puede ser además, muy fructífera en medida de las acciones que desde cada colectivo, usuario de la vía pública, gobierno local, ministerio y Estado aporte desde y para la mejora de la calidad de vida, el respeto y preservación a la misma.



VII. Recomendaciones

A la Policía de Tránsito

Capacitar a los agentes de tránsito con metodologías de intervención en accidentes e infracciones, que sea enfocada en una cultura de prevención y responsabilidad vial.

Específicamente respecto a la Oficina de Educación Vial, pensar en capacitaciones, sensibilización, redirección de las campañas de acuerdo al contexto propio de la ciudad, el actual bono demográfico del país; de modo que éstas sean más efectivas y contribuyan a generar cambios que permitan trastocar la conciencia de los conductores, para ello se vuelve necesaria la contratación de personal capacitado con enfoque social, en gestión de programa y proyecto, así como formación profesional ética.

A los Medios de Comunicación

A no perder el objetivo de su gremio, quienes deben su labor a la población, cuidando e informando con responsabilidad, respeto y apoyo hacia esta y otras problemáticas del día a día, desde el aporte comunicacional que les compete.

A los Clubes de Motorizados

Significarse con prácticas responsables frente a los muchos jóvenes y adolescentes, practicando y promocionando una Cultura Vial, la cortesía y el respeto a la vida.

A los Conductores en general

Construir hábitos como el mantenimiento preventivo y correctivo de sus motocicletas, así como el manejo consciente y cortés al peatón y otros vehículos que mermen las probabilidades de sufrir o causar un accidente; aquellos referentes a la conducción, el estado del vehículo, su estado anímico y de salud.



A la Universidad

Integrar y/o apoyar actividades que propicien la disminución de accidentes de tránsito, así como la campaña que tienen desde el 2012 “Espacio Libre de Tabaco”, se podría pensar en una campaña que apunte al problema de los accidentes referente a motorizados, teniendo en cuenta que muchos de los universitarios son conductores de este tipo de vehículo, se vuelve necesario entonces desarrollar acciones hacia el cuidado y cultura vial del estudiantado, personal docente y administrativo.

Hay que destacar la importancia del fortalecimiento de la formación profesional en el abordaje de problemas de salud pública, facilitar el trabajo multidisciplinario entre carreras, integrar a estudiantes practicantes/voluntarios en las diferentes instituciones donde se les permita aportar a problemas de su interés, en este caso la accidentalidad trabajando de la mano con los actores involucrados.

A la Alcaldía Municipal de Estelí

Cuidar de la infraestructura y mantenimiento de la señalización, respeto a la libre circulación tanto en calles y carreteras como en aceras de la ciudad. Creando, ejecutando y apoyando iniciativas que aporten a la seguridad vial y una cultura responsable.

A los Profesionales de Trabajo Social

Es de vital importancia insertarse/dimensionarse dentro de las necesidades que la problemática de la accidentalidad produce, desde el abordaje con los modelos de intervención mencionados en el marco teórico, las estructuras institucionales, ONG y la comunidad afectada. Así como proceso de sensibilización social y aún más la formulación de políticas públicas que ataquen el problema desde lo social.



VIII. Bibliografía

- Almendarez, I. E. (2017). Sub Oficial. (E. Rugama, Entrevistador)
- Alzamora, L. (2011). Artículos de revisión: Tipos de estudio.
- Anastas, J. (2013). *Oxford Bibliographies*. Recuperado el 7 de Diciembre de 2013, de <http://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780195389678/obo-9780195389678-0124.xml>
- Arriagua, J. C. (2012). *Guía para el manejo de accidentes de tránsito*. Obtenido de <http://www.hospitalyali.gov.co/wp-content/uploads/2015/07/Guia-accidente-de-transito-hospt.pdf>
- Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. (2014). *Ley de reformas y adiciones a la ley N°. 431, "Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito"*. Nicaragua.
- Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. (2017). *Ley N° 431*. Obtenido de Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito: http://www.policia.gob.ni/wp-content/uploads/2017/01/marco_legal/6_LEY_431,_LEY_PARA_EL_REGIMEN_D E_CIRCULACION_VEHICULAR_E_INFRACCIONES_DE_TRANSITO.pdf
- Atlas.ti. (2009). Obtenido de http://atlasti.com/wp-content/uploads/2014/07/atlas.ti6_brochure_2009_es.pdf
- Bracco, J. (2011). Marketing Social para prevenir accidentes de tránsito. Argentina.
- Bracker, M. (2002). *Metdología de la Investigación Cualitativa* . Obtenido de <http://www.qualitative-forschung.de/information/publikation/modelle/bracker/metodolo.pdf>
- Centro de investigación en pólizas de salud de UCLA Health DATA—Datos. Abogacía. Entrenamiento. Asistencia. (s.f.). *Consideraciones éticas en investigaciones con seres*



humanos. Obtenido de

https://www.google.com.ni/search?q=consideraciones+eticas+en+la+investigacion&rlz=1C1EJFA_enNI692NI692&oq=consideraciones+eticas&aqs=chrome.0.69i59j69i57.4556j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

El tiempo. (mayo de 2017). Obtenido de <http://www.eltiempo.com/vida/salud/por-que-mueren-los-adolescentes-en-el-mundo-segun-la-oms-88832>

González, M., Talavera, A., & Pineda, M. (2016). Accidentes de tránsito asociado al manejo inadecuado y su incidencia como problema de salud pública en la población motorizada de la ciudad de Estelí. Estelí, Nicaragua.

Gonzales, R. (2016). Comisionado General.

Hernández Sampieri, R., Fenández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la investigación* (Quinta ed.). México: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Instituto de estudios estratégicos y políticas públicas. (enero de 2017). *IEEPP*. Obtenido de <https://www.ieepp.org/boletines/mirador-de-seguridad/2017/Enero/32-epidemia-en-las-carreteras-accidentes-de-transito-en-nicaragua/>

Jiménez, T. R. (2012). "*Accidentalidad en Chile: Una visión desde el Trabajo Social para una intervención con víctimas de accidentes de tránsito*". Obtenido de <http://bibliotecadigital.academia.cl/bitstream/handle/123456789/1886/ttraso380.pdf;jsessionid=5E000B8A132C0BEF1D3A9F63C01AE4ED?sequence=1>

Lara, T. (2009). La nueva esfera pública: Los medios de comunicación como redes sociales. *TELOS*, 76.

Levin, S. (enero de 2015). Hacia un cambio de cultura vial. Argentina. Obtenido de youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=A3GivkzxxJQ>



- Organización de las Naciones Unidas. (mayo de 2017). *Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la salud*. Obtenido de Cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial: <http://www.who.int/roadsafety/week/2017/es/>
- Organización Mundial de la Salud. (2015). *OMS*. Obtenido de <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>
- Organización Mundial de la Salud. (s.f.). *Prevención de la violencia y los traumatismos*. Obtenido de Accidentes de tránsito: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/
- Pastrán, A. L. (2015). *Qué aprendemos hoy*. Obtenido de <http://queaprendemoshoy.com/el-rol-de-los-medios-de-comunicacion-en-la-seguridad-vial/>
- Pérez, J. A. (2010). Cobertura periodística de accidentes de tránsito en la sección de sucesos de El Nuevo Diario. Managua, Nicaragua.
- Policía de Tránsito. (2017). *tabla y graficos accidentes*. Estelí.
- Policía Nacional. (s.f.). *Dirección de seguridad de tránsito*. Obtenido de <http://www.transitonacional.gob.ni/autorizacion-de-escuela-de-manejo-e-instructores>
- Policía Nacional. (s.f.). *Dirección de seguridad de tránsito*. Obtenido de Función de regulación vial: <http://www.transitonacional.gob.ni/funcion-de-regulacion-vial>
- QuestionPro. (s.f.). *Tipos de muestreo para investigaciones sociales*. Obtenido de <https://www.questionpro.com/blog/es/tipos-de-muestreo-para-investigaciones-sociales/>
- Ramírez, M. O. (2017). *Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua (UNAN-Managua)*. Obtenido de <http://www.unan.edu.ni/index.php/noticias/foro-nacional-de-educacion-vial-2017/nggallery/slideshow>



Revista científica "La Nación". (diciembre de 2009). *El tercer milenio está entre nosotros*.

Obtenido de <http://www.lanacion.com.ar/1215438-el-tercer-milenio-esta-entre-nosotros>

Rodríguez, G., Gil Flores, J., & García Jiménez, E. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. Málaga: Aljibe.

Universidad Centroamericana (UCA). (octubre de 2017). Obtenido de

<http://www.uca.edu.ni/index.php/comunicacion/noticias/2039-jovenes-discuten-sobre-seguridad-vial>



Anexos



IX. Anexos

Glosario

Las palabras presentadas a continuación pertenecen al Diccionario de la Real Academia Española (RAE).

Imprudencia:

Del lat. imprudentia.

1. f. Falta de prudencia.
2. f. Acción o dicho imprudente.
3. f. Der. Culpa (|| omisión de la diligencia exigible).

Imprudencia temeraria:

4. f. Der. Culpa grave e inexcusable.

Motorista:

1. adj. Perteneciente o relativo a la moto o al motorismo.
2. adj. Conductor de una motocicleta. U. m. c. s.
3. m. y f. Persona que practica el motorismo.
4. m. y f. p. us. Persona que guía un vehículo automóvil y cuida del motor.

Motorizado, da.

Del participio de motorizar.

1. adj. Mil. Que se desplaza mediante los vehículos de motor adecuados. División, columna motorizada.
2. m. y f. Ven. motorista (|| conductor de una motocicleta).

Peaje

Del francés. péage o catalán. peatge.

1. m. Derecho de tránsito. Usado en terminación en sentido figurado.
2. m. Lugar donde se paga el peaje.

Peatón: peatón, na

Del francés. piéton.

1. m. y f. Persona que va a pie por una vía pública.

Siniestro: siniestro, tra

Del latín. sinister, -tri; la forma f., del lat. sinistra.

1. m. Suceso que produce un daño o una pérdida material considerables.
2. m. Der. En el contrato de seguro, concreción del riesgo cubierto en dicho contrato y que determina el nacimiento de la prestación del asegurador.



Ilustración 1. Fortalecen cultura de educación vial para disminuir accidentes de tránsito en Nicaragua



Ilustración 2. Maqueta de Escuela de manejo



Ilustración 3. Motorizados de la ciudad de Estelí



El club de motorizados “Correcaminos MC, Nicaragua” cuenta con un Presidente, Vicepresidente, Tesorero, encargado de Relaciones Públicas y Fiscal. A continuación se presentará nombre y cargo de las personas que pertenecen a dicho club, así como el organigrama del Club parte del grupo focal.

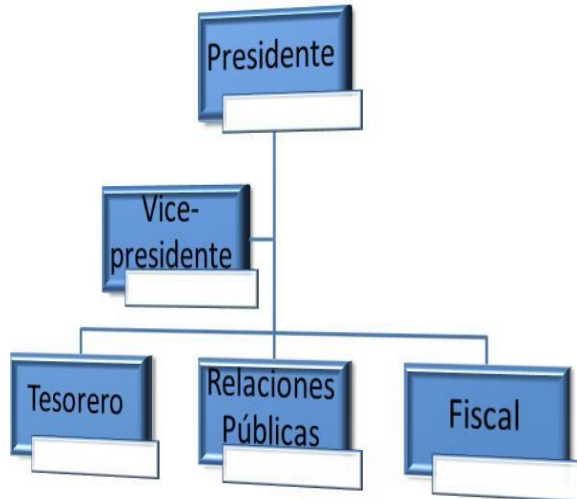


Ilustración 4. Organigrama Club



Ilustración 5. Logotipo de Club de Motorizados



Club de Motorizados Correccaminos MC NICARAGUA					
N°	Nombre y apellidos	Cargo	Sexo		Funciones y deberes de un MC
			M	H	
1	Carlos Freddy Somarriba	Presidente		x	-Él es el líder y guía absoluto de la "hermandad" a la cual se pertenece. Es la figura que debería encarnar y reflejar la identidad del Moto Club. El "Presidente" debe ser una persona con calidad humana Y DE LIDERAZGO, y conocedor de todos los aspectos y protocolos que hacen a un MC.
2	Wilmer Urrutia	Vice-Presidente		x	-Él es quien, de manera inmediata y directa, asumirá las responsabilidades y funciones del Presidente si éste faltara de imprevisto o de manera planificada. Por esto mismo debe ser un fiel reflejo de la persona que reemplazará y emularlo en valores, actitudes y acciones!
3	Felix Lanuza	Secretario		x	-Suele tener como tarea básica, la custodia sobre la recaudación del club y el cobro de las cuotas de miembro, aspirantes y prospectos.
4	Denis Salgado	Capitán de Ruta		x	-El capitán de ruta es el máximo responsable de la seguridad del Grupo, que, entre otras obligaciones, verifica que todos los motociclistas estén a salvo y de que el viaje se realice sin problemas.
5	Wester Arostegui	Sargento en armas		x	-Las multas por malos comportamientos impagas, serán reclamadas solo por el Sgto. O alguien de su equipo de seguridad.
6	Jader Urrutia	Relaciones Publicas		x	-El será el encargado de la prensa, el correo interno y externo que el club pueda tener con Foráneos.
7	Miguel	Barredor		x	-Es la persona que va al final de las filas, para velar por la seguridad de los motorizados por si alguno de ellos tiene problemas, cuando salen en giras fuera de la ciudad.
8	Cristhian Aguilar	Miembro		x	
9	Oscar Castillo	Miembro		x	
10	Francisco Chavarria	Miembro		x	
11	Axel Olivas	Miembro		x	
12	Jason Hudiel	Miembro		x	
13	Darwin Castillo	Miembro		x	

Tabla 1. Roles de Club de Motorizados



	2016	2017	
Meses	Muertos	Muertos	Diferencia
Enero	02	04	02
Febrero	03	04	01
Marzo	06	05	-01
Abril	02	04	02
Mayo	02	02	=
Junio	02	01	-1
Julio	03	05	2
Agosto	05	04	
Septiembre	03		
Octubre	01		
Noviembre	01		
Diciembre	02		
Total	32	25	

Tabla 2. Muertes por accidente, Policía de Tránsito, Estelí (2016-2017).



Municipios	2,017	2,016
Estelí	16	20
San Nicolás	-	02
Condega	04	04
La Trinidad	04	05
Limay	05	01
Pueblo nuevo	--	----
TOTALES	29	32

Tabla 3. Muertes por Municipio (2016-2017)
(Datos facilitados por la Policía de Tránsito).



Lugar del accidente	Tipo de accidente	Causa	Causa mediata	Vehículo responsable	Hora	Día	
Estelí (14)	Km 154 ½ entrada al valle azteca (carretera)	Colisión / vehículo	Giros indebidos		Motocicleta	13:00hrs	Domingo
fallecidos	Km 164 comunidad el porvenir(carretera)	Colisión / vehículo	Invasión de carril		Motocicleta	22:30hrs	Domingo
	Km 160 100 mts santa rosa la sirena (carretera)	Atropello	Giros indebidos	E,e	Cabecal	13:56hrs	Miércoles
	Km 143 70 mts norte cuesta la gavilana(carretera)	Vuelco	Giros indebidos	e.e	Motocicleta	00:10hrs	Jueves
	Fabricas tabacos pensa 4 c este (calle)	Colisión objeto fijo	Giros indebidos	e/e	Motocicleta	18:40hrs	Sábado
	Iglesia el calvario 2 ½ sur (calle)	Colisión objeto fijo	Giros indebidos	e/e	Motocicleta	00:30am	Domingo



Km 160 carretera la concordia	Colisión entre vehículo	Giros indebidos	e.e	Motocicleta	21:00hrs	Domingo
comunidad la quinta(fuera de tramo)	Colisión entre vehículo	No guardar distancia	E/e	Motocicleta	04:45 a.m.	Jueves
Km 138 carretera panamericana						
KM 148 ½ intercepción pelota el centenario	Atropello	Imprudencia	e/e	Cabecal	11:00am	Martes
KM 150 ½ Puente las chanillas	Atropello	giros indebidos	E/E	Camioneta	20:30hrs	Sábado
Km 169 250mtrs norte cuesta la cuca monga	Vuelco	Giros indebidos		Camión	09:00am	Sábado
Km 140 comunidad el naranjo	Atropello	Imprudencia		Automóvil	ES04713	Miércoles
Km 149 ½ frente al bar el pelón	Atropello	Provoacar		Camión	M123094	Sábado
		accidente y darse a la fuga				
Km 164 comunidad el porvenir	Vuelco	Salida de vía		Motocicleta	ES5764	Miércoles

Tabla 4. Causas de accidentes, Estelí (Datos facilitados por la Policía de Tránsito).



Municipio	Lugar de accidente	Tipo de accidente	Causa	Causa mediata	Vehículo responsable	Hora	Día
(03) Condega	Km 184 ½ el relleno (carretera)	Atropello	Giros indebidos		Motocicleta	19:00hrs	Jueves
	Km 183 ½ gasolinera Saavedra (carretera)	Accidente / semoviente	Semoviente en la vía		Semoviente	17:30hrs	Miércoles
	Carretera a Yalí (Condega) calle	Atropello	Giros indebidos	e/e	Automóvil	23:50hrs	Sábado

Tabla 5. Causas de muertes por Municipio (Datos facilitados por la Policía de Tránsito).



Matriz para la recolección de datos e instrumentos

Objetivos específicos	Variable conceptual	Sub variable o dimensiones	Variable operativa	Técnicas de recolección de datos e información
Describir el aporte de las escuelas de manejo en la prevención de accidentes de tránsito.	Las escuelas de manejo en la prevención de accidentes de tránsito.	Rol de las escuelas en la Educación vial -Descripción de acciones que realizan en educación y cultura vial	-Calidad de la formación -Orientación de los contenidos -Articulaciones establecidas -Proceso de acompañamiento para obtener las licencias. -Actividades que realizan como escuela de manejo.	Entrevista ¿Qué actividades realizan en correspondencia a la reducción de accidentes? ¿Cuál es el contenido de la educación que imparten? ¿En que se centran cuando imparten sus cursos? ¿Qué conocimientos previos tienen los usuarios? ¿Cuáles son los actos más comunes de irresponsabilidad que comenten los motorizados? ¿Cuál es su opinión sobre la accidentalidad y como se puede contribuir para su prevención y reducción? Facilitadores y obstaculizadores para atender el problema



<p>Argumentar la incidencia de los medios de comunicación en la reducción de los accidentes de tránsito asociado a motorizados en la ciudad de Estelí.</p>	<p>Incidencia Medios de comunicación en reducción de accidentes</p>	<p>-Rol de medios de comunicación -Ética en la información relacionada a accidentes de tránsito. -Contribución en la prevención de accidentes</p>	<p>-Nivel de cobertura -Manejo de la información -Noticiero y programas relacionados a cultura vial y/o prevención de accidentes de tránsito. -Cobertura, percepción y mensaje en la noticia.</p>	<p>Entrevista, observación. ¿De qué manera se dan cuenta los medios de comunicación de los accidentes de tránsito? ¿Tienen alguna consideración ética para la publicación de la noticia? ¿Añaden alguna nota reflexiva al momento de publicar la noticia, referente a los accidentes de tránsito? ¿Cuál es el nivel de cobertura de los medios de comunicación en cuanto a la accidentalidad? ¿Qué prioridad tienen las noticias de accidentes de tránsito frente a otros sucesos? ¿Dentro de su programación existe algún espacio enfocado en la prevención de accidentes de tránsito o que aborde este tipo de problemática? ¿Cuál es el contenido que aborda en este programa? ¿Cree que se promueve la cultura vial en Estelí? ¿Qué piensa sobre la accidentalidad y como se puede contribuir para su prevención y reducción? Facilitadores y obstaculizadores para atender el problema</p>
--	---	---	---	--



<p>-Valorar las actitudes responsables de motorizados para el fomento de buenas prácticas que contribuyen a la reducción de accidentes.</p>	<p>-Actitud responsables en fomento de buenas practicas</p>	<p>-Actitud y prácticas responsables de motorizados. -Promoción de cultura vial de los motorizados hacia la población</p>	<p>-Nivel de conocimiento de cultura vial -Uso adecuado del equipo de protección -Mantenimiento de la moto -Moderación de la velocidad -Respeto a las señalizaciones de tránsito -Consumos de estupefacientes -Uso adecuado de la moto</p>	<p>Grupo Focal</p> <p>¿Qué conoces de educación vial y donde lo aprendió?</p> <p>¿Qué equipo de protección utilizas?</p> <p>¿Usas el casco porque es exigido o porque piensas que es necesario?</p> <p>¿Cada cuánto realizas el chequeo de tu moto?</p> <p>¿Usted cree que se cumplen los límites de velocidad de la ciudad? ¿Por qué?</p> <p>¿A qué velocidad puedes ir en las vías alternas?</p> <p>¿Conoces las señales de tránsito?</p> <p>¿Qué condiciones propician la accidentalidad?</p> <p>¿Cuál es el uso adecuado que se le debe de dar a la motocicleta?</p> <p>¿Qué piensa sobre la accidentalidad y como se puede contribuir para su prevención y reducción?</p> <p>Facilitadores y obstaculizadores para atender el problema</p>
---	---	--	---	---



Proponer acciones que contribuyan a la reducción de accidentes de tránsito en la ciudad de Estelí.	Acciones que contribuyan a la reducción de accidentes de tránsito.	Cultura vial y ejercicio ciudadano.	<ul style="list-style-type: none"> -Desde las instituciones -Desde los medios de comunicación -Los actores -Espacios de toma de decisiones -Universidades -Sociedad civil 	<ul style="list-style-type: none"> -Roles -Facilitadores -Obstaculizadores -Principales hallazgos
--	--	-------------------------------------	---	---

Tabla 6. Categorías para instrumentos de recolección de datos.



Entrevista creada en línea dirigida a pobladores en general.

Somos estudiantes de Trabajo Social, en un proceso investigativo, será grato y de mucha ayuda conocer tu opinión, la cual es totalmente confidencial. Responde sincera y abiertamente las preguntas que a continuación se desglosan.

De antemano muchas gracias.

Interrogantes:

1. ¿Crees que el uso de las redes sociales al momento de conducir algún vehículo motor tienen relación con los accidentes de tránsito?
2. ¿Cómo cree usted que se puede reducir los accidentes de tránsito asociados a motorizados?
3. ¿Qué iniciativas de acción crees que se podrían realizar o retomar para reducir estos accidentes?
4. ¿Por cuál medio de comunicación te has informado de los accidentes de tránsito ocurridos en el corriente año?
5. ¿Cuál es tu opinión sobre el contenido de las noticias relacionadas a accidentes de tránsito en los diferentes medios de comunicación (televisivo, radiales, periódico...) y redes sociales?
6. ¿Crees que los medios de comunicación son éticos al momento de presentar los accidentes de tránsito?

Nota: Ver encuesta en el siguiente enlace
(<https://www.e-encuesta.com/r/pwv0ISEWp2VuTmYnfPcy9A/>)

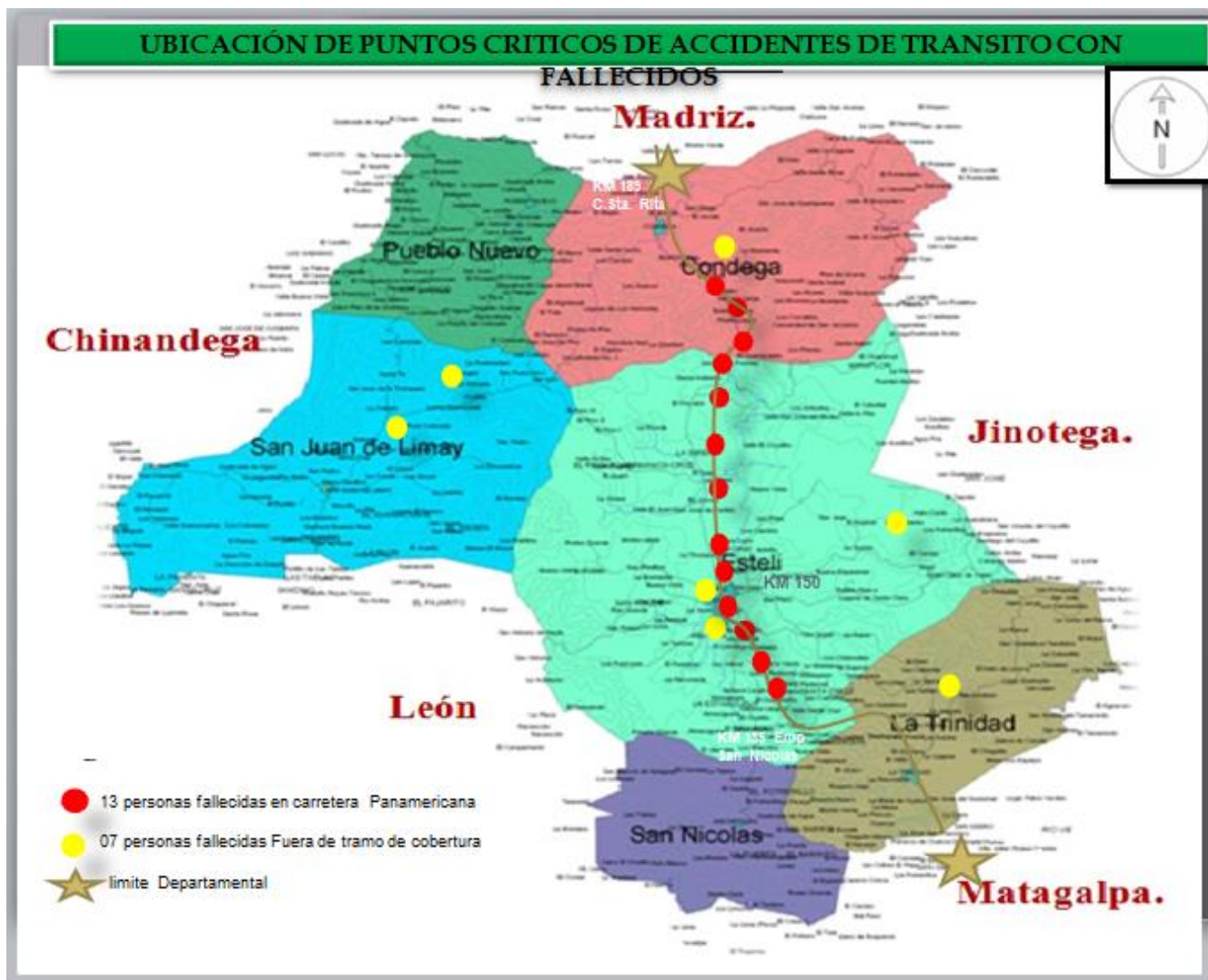


Ilustración 6. Mapeo de los puntos rojos de accidentes de tránsito.



TRAMO 1: Km 121 al 133									
Punto Critico a Cubrir									
Sopas juan papaya a la comunidad de la habana									
TRAMO 2: Km 135 al 145									
Empalme san Nicolás a entrada sur Esteli				(03)	Tramo	c.p			
Tramo 3: km 148 al 171									
Farmacia saab a la cuesta la Kukamonga				(08)	Tramo	c. p			
TRAMO 4: Km 175 al 182									
Comunidad piedra larga al matadero de condega				(02)	Tramo de	C.P			
TOTAL				13					

Ilustración 7. Accidentes/Muertes por tramos