

Escuelas de Manejo y Medios de Comunicación en la reducción de accidentes asociada a motorizados

Autores

Katherine Massiel Gutiérrez Cruz¹

Alicia del Carmen Galo Vega²

Edwin Eduardo Rugama Pérez³

Tutora

Delia del Socorro Moreno⁴

RESUMEN

Se realizó un estudio sobre la incidencia de las Escuelas de Manejo y Medios de Comunicación en la reducción de accidentes asociada a motorizados en la ciudad de Estelí, con el propósito de analizar el rol de estos actores y los grupos de moteros organizados, en la problemática de tal manera que facilitó identificar de acciones que contribuyan a crear una cultura vial. La accidentabilidad de tránsito es un problema de salud pública en el país siendo la principal causa de muerte violenta en la actualidad. Es un estudio con enfoque cualitativo, explicativo de dimensión temporal, en el cual se entrevistaron a 13 miembros del club de motorizados “Correcaminos”, 3 Medios de Comunicación, 2 Escuelas de Manejo, 2 oficiales de la Policía de Tránsito y 30 civiles; utilizando el grupo focal y la entrevista como instrumento de recolección de datos. Se trabajó con el software “Atlas.ti” versión 6.0, para el análisis cualitativo. Los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar de mortalidad a nivel nacional, considerado una epidemia que limita el confort de las personas, el desarrollo económico y limita 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. También se propuso la integración al fortalecimiento de los entes implicados, transformación de estrategias

¹ UNAN Managua/FAREM Estelí. Correo electrónico: katygutierrez230894@gmail.com

² UNAN Managua/FAREM Estelí. Correo electrónico: alic.galo@gmail.com

³ UNAN Managua/FAREM Estelí. Correo electrónico: edwinrugama670@gmail.com

⁴ UNAN Managua/FAREM Estelí. Docente Titular. Correo electrónico: delmorenoc@yahoo.com

desde la significación y repensamiento de la problemática; así como distintas acciones posibles en el contexto.

Palabras clave: Escuelas de manejo; Medios de Comunicación; Reducción de la Accidentabilidad; Educación Vial; Motorizados.

I. Introducción

El objeto de estudio se centró en 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.

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. 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.

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.

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).

Y finalmente, en 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” (González, Talavera, & Pineda, 2016). Con el fin de construir una propuesta de intervención para la promoción de una cultura responsable en la prevención de este flagelo.

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 que las causas de mayores en accidentes de tránsito, corresponden al exceso de velocidad, seguido de las prácticas irresponsables de los usuarios que conducen en estado etílico.

Dando por sentado la dimensión del problema, teniendo en cuenta las estadísticas mundiales y nacionales que expresan que 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, nos fue suficiente justificación para continuar aportando a la resolución de esta problemática.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) que respaldan la categoría de problema de salud pública, situando año 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.

Y 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).

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.

II. MATERIAL Y MÉTODO

Respecto a la investigación en la que este artículo está basada, se valió del enfoque cualitativo utilizando la teoría de Taylor y Bogdan (1986), quienes consideran que “es aquella que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable”. Por su parte, según Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio (2010), el tipo de estudio es explicativo; dado que van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos

El estudio se realizó en la ciudad de Estelí, donde se analizó 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.

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 el marco del año de la innovación y el emprendimiento de la UNAN-Managua se establecieron líneas de investigación que sitúan este estudio en el numeral uno referente a la Salud Pública y Políticas Públicas, dado el asunto de la problemática de los accidentes de tránsito como una epidemia en Nicaragua.

El tipo de la muestra que se utilizó es no probabilística; 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, trabajándose con 13 miembros del grupo de motorizados “Correcaminos”, 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 y 30 pobladores.

Como técnicas de recolección de la información 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”.

En cuanto al 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 cualitativos, éste permite organizar, reagrupar y gestionar su material de manera creativa y, al mismo tiempo, sistemática (Atlas.ti, 2009).

III. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

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 que giran alrededor de 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.

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. Al conocer la opinión de algunos pobladores estelianos el 85 por ciento utilizó los términos: amarillismo, sin o falta de ética, morbo; en referencia al abordaje de estas noticias.

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.

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

Los miembros del Club de Motorizados realizan acuerdos antes de cada gira planificada; como son 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.

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). *“La moto no mata a nadie, ni causa un accidente quien causa el accidente es el que va conduciendo* (Secretario Félix Lanuza).

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

Cada actor involucrado en la investigación extendió su opinión sobre acciones encaminadas a mermar la problemática de accidentes, entre las que destacan: mejor señalización, más policías de tránsito en las vías, eliminar distractores visuales de las calles y carreteras (pantallas y rótulos), crear más rutas alternas en las ciudades, utilizar los medios de comunicación para hablar sobre la importancia de respetar las leyes de tránsito; cuando se aborde la noticia se hable sobre los factores que propiciaron el accidente, crear espacios en las redes sociales donde se promueva la prevención.

De igual forma aluden a la tarea de prohibir el uso de motos a menores de 21 años, quitar las motos donde exista expendio de licor, mayor rigidez en el otorgamiento de licencias, hacer un llamado de atención a padres/tutores que brinden vehículos a sus hijos sin estos tener licencia, 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 como hacer 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.

La policía debería regular las políticas de ventas de motocicletas en las casas comerciales, ya que cualquier persona con su cédula aun siendo menor de edad puede adquirir una moto, y finalmente que el peatón no cometa imprudencias que terminen en siniestros de tránsito.

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

De acuerdo a la información obtenida por la Policía de Tránsito, se recalca que 17 años es la edad mínima permitida para conducir y que 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.

También se dio a conocer que 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.

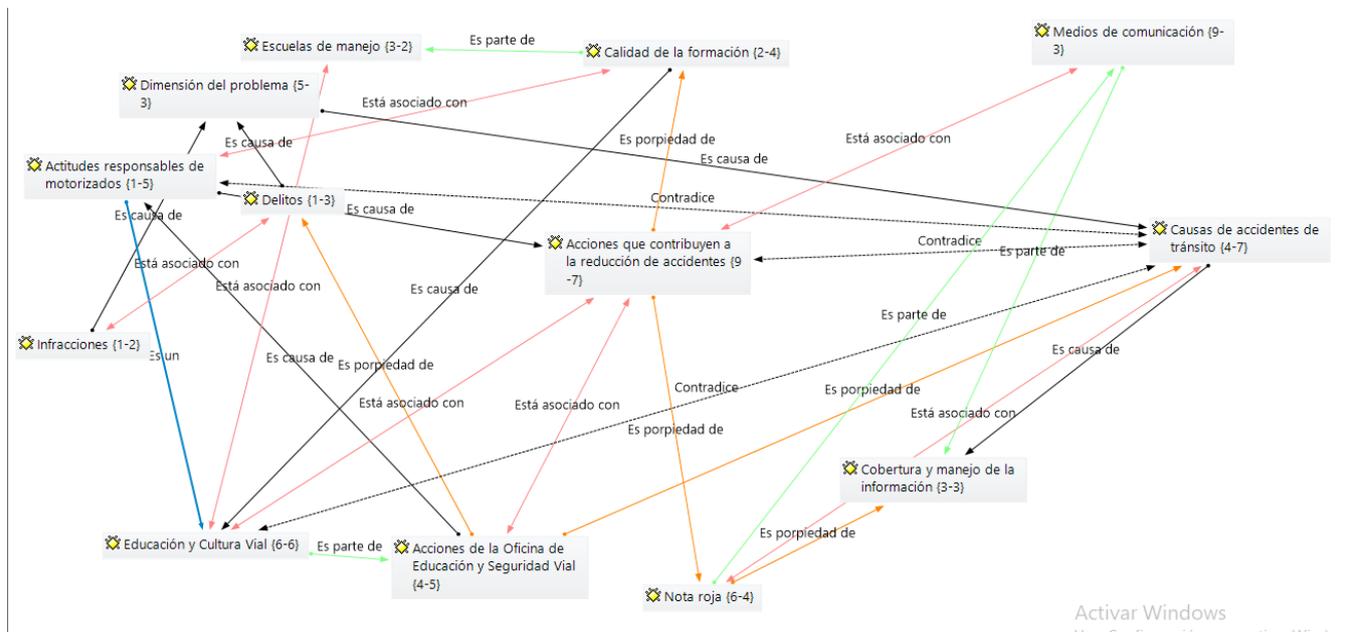
En las campañas de prevención la Policía Nacional trabaja en conjunto con las Escuelas de Manejo, los Talleres de Inspección Mecánica, las Universidades y Brigadas Estudiantiles. También realizan marchas y capacitaciones en coordinación con Universidades, entre ellas la Facultad Regional Multidisciplinaria FAREM-Estelí.

Las carreras ilegales se salieron de las manos de la Policía Nacional, quienes las realizan son menores de edad, los que generalmente no portan licencia de conducir. Otro dato es que actualmente con el plan de la Policía se están retirando las motos que estén estacionadas fuera de los bares y centros nocturnos, 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.

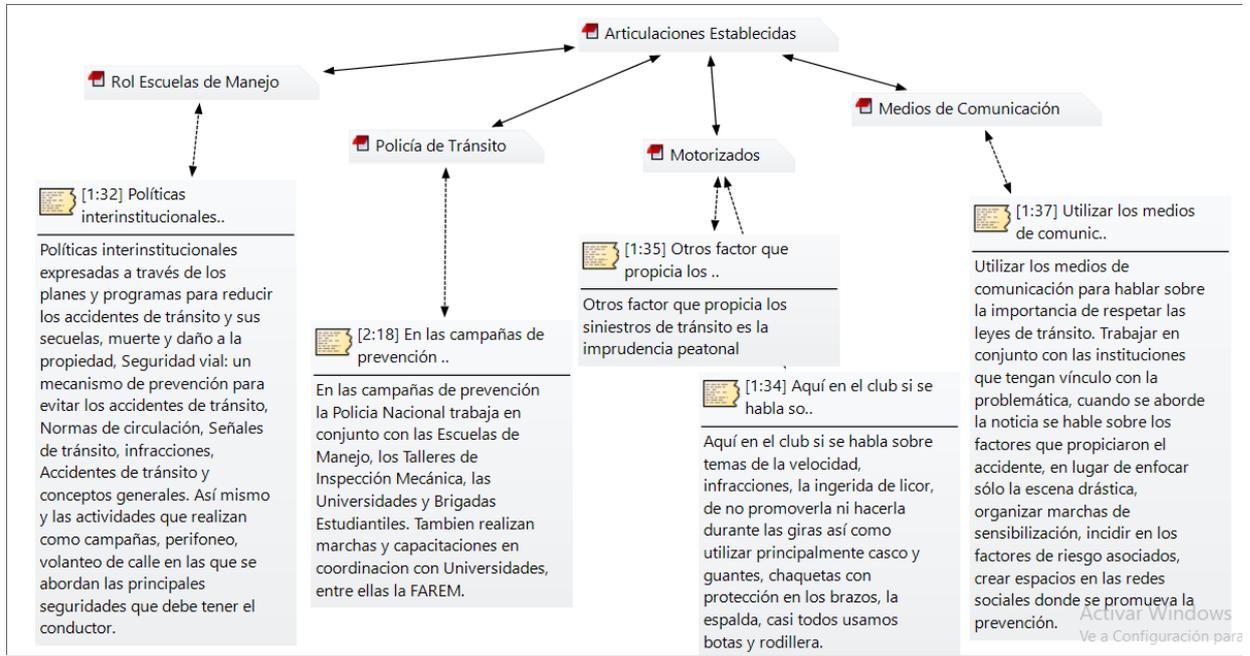
En la educación primaria se imparte educación vial en materia de formación cívica, se entregan libros a las escuelas, cortesía de Casa Pellas bajo el programa “Conduce tu Vida”. Por otro lado, en la Policía de Tránsito se trabajó con el ingeniero vial a revisar dónde había señales mal ubicadas y ocultas por rótulos publicitarios, ésta está facultada para retirar rótulos que obstaculicen la vista de las señales de tránsito.

Redes Semánticas en base a Resultados

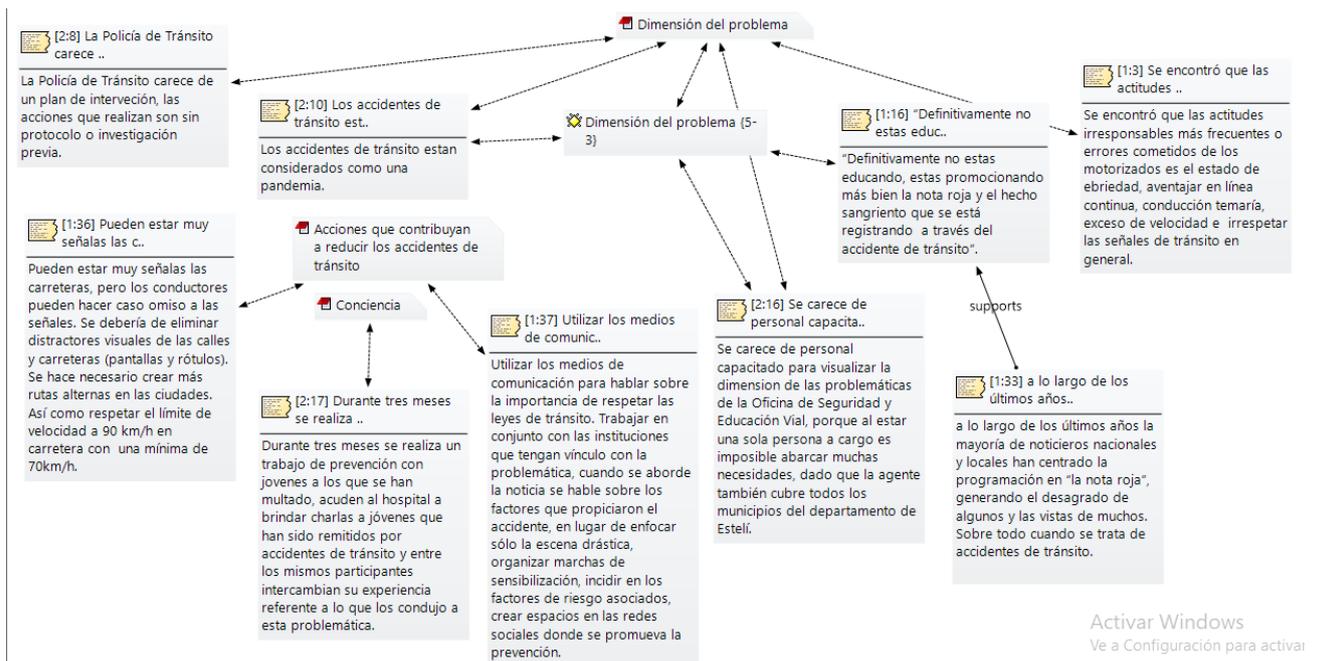
En la siguiente gráfica se puede observar la relación existente dentro de cada elemento, entre los que destacan “es parte de..., está asociado con..., es causa de..., es un..., es propiedad de..., contradice...”; todos estos para referirse al conector que se establece entre cada nodo de la gráfica.



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.



IV. CONCLUSIONES

El aporte de las Escuelas de Manejo, aparte de su función como formadora, contribuye 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.

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 noticiarios 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.

Por su parte los clubes de motorizados son un colectivo 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.

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 que esté enfocado en las causas y consecuencias que determinan los accidentes de tránsito.

Las propuestas de acciones expuestas permiten 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.

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.

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 este estudio 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.

V. RECOMENDACIONES

A la Policía Nacional Dirección de Seguridad 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.

A los Medios de Comunicación

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 Facultad Regional Multidisciplinaria Estelí

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.

Fortalecimiento 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

Considerar que 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.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- Atlas.ti. (2009). Obtenido de http://atlasti.com/wp-content/uploads/2014/07/atlas.ti6_brochure_2009_es.pdf
- 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
- 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.
- 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>