

ANALISIS DE LAS PRINCIPALES CARACTERISTICAS DE LAS VICTIMAS DE LOS
ACCIDENTES DE TRANSITO, REPORTADOS POR LA ESE SAN FRANCISCO
JAVIER DE ACEVEDO HUILA

LUCY PAIVA SOTTO
LUZ ELEGNI PAIVA SOTTO

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MANIZALES
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD
PROGRAMA DE ADMINISTRACION EN SALUD
MANIZALES

AGRADECIMIENTOS

Dedicamos este proyecto de tesis a Dios, Porque ha estado con nosotros a cada paso que damos, Cuidándonos y dándonos fortaleza para continuar; a nuestras familias quienes son el soporte de Superación y apoyo en todo momento. A los profesores a quienes les debemos gran parte de los conocimientos, gracias a su paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad la cual abrió abre sus puertas a personas como nosotros, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos como personas de bien.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
2. Información general del proyecto	6
3. introducción.....	7
4. objetivos.....	9
4.1Objetivos General.....	9
4.2 Objetivos Específicos.....	9
5. Referente teórico.....	10
5.1 Marco teórico.....	10
6. Metodología.....	15
7. Resultados o Discusión.....	18
8. Conclusiones y recomendaciones.....	27
8.1 Conclusiones.....	27
8.2 Recomendaciones.....	28
9. Bibliografía.....	29

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1 Distribución Comparativa de variables sociodemográficas de los accidentes de Tránsito Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013.....	18
Tabla 2 Distribución Comparativa de género y rango de edad los accidentes de Tránsito Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013.....	19
Tabla 3 Distribucion de las medidas de proteccion que utilizan los encuestados..	24
Tabla 4 Comparativos entre los propietarios de Carros y motos en el cumplimiento de la normatividad del Código Nacional de Transito en referencia a SOAT y Revison Tecnico Mecanica.....	24

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
Grafica 1 Distribución Comparativa de los accidentes de Tránsito según mes y año de ocurrencia Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013.....	20
Grafico 2 Distribucion de los tipos de usuarios de los Accidentes de transito.....	21
Grafico 3 Distribucion Por sitio de residencia de las victimas de Accidentes de transito.....	22
Grafico 4 Distribucion Por tipo de vehiculo que conducen los Encuestados.....	22
Grafico 5 Conocimiento de los encuestados en relacion al conocimiento delCodigo Nacional de Transito terrestre.....	23
Grafico 6 Distribucion de los encuestados en relacion a la tenecia de pase.....	23
Grafica 7 Comparativo entre los propietarios de Carros y motos en las actitudes de proteccion para prevenir los accidentes de Transito.....	25



Universidad
Católica
de Manizales

**VICERRECTORÍA ACADÉMICA
CENTRO INSTITUCIONAL DE INVESTIGACIÓN, PROYECCIÓN Y
DESARROLLO**

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍCTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO, REPORTADOS POR LA ESE SAN FRANCISCO JAVIER DE ACEVEDO HUILA

Investigador Principal: Lucy Paiva Soto Luz Elegni Paiva Soto

Coinvestigador

Dedicación: TC TP MT

Coinvestigador

Dedicación: TC TP MT

Coinvestigador

Dedicación: TC TP MT

Asistente de Investigación

Trabajo de Grado
Semillero

Asistente de Investigación

Trabajo de Grado
Semillero

Línea de Investigación: Cuidado de la salud y la vida Humana

Área de conocimiento a la que aplica:

Programa de Posgrado al que se articula:

Lugar de Ejecución del Proyecto: Alcaldía municipal
Ciudad: **Acevedo** Departamento: **Huila**

Duración del Proyecto (periodos académicos): (2) Dos

3. INTRODUCCIÓN

La presente investigación, se llevo a cabo a través de un plan de trabajo y un diagnóstico, el cual nos proporciono la información para su desarrollo.

Los accidentes de tránsito han presentado un notable crecimiento, pues a medida que se han incrementado las distancias entre diferentes puntos, se hace más necesario el uso de vehículos. Lo que ha conllevado a consolidar esta herramienta como parte esencial de la vida; tanto así, que en relación con los mismos se ha configurado una fracción importante del espacio urbano.

Año tras año, la mortalidad relacionada con esta causa cobra muchas vidas, además conlleva muchas incapacidades psicofísicas que producen un impacto importante a nivel de la salud pública en la población.

Los daños y secuelas que generan los choques, sea cual fuere la forma, pueden ser de gran importancia y la calidad de vida de las personas se podría ver afectada por mucho tiempo.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en nuestro país se presenta la accidentalidad vial como la segunda manera de muerte violenta; a nivel mundial se ha convertido en la primera causa de muerte violenta (1)

Las estadísticas se elevan a nivel mundial con cerca de seis millones de fallecidos por este evento, convirtiéndose así el tráfico vial en la primera manera de muerte violenta a nivel mundial.

Según el estudio Carga de la Enfermedad en Colombia, los accidentes de tránsito generan 8.6% del total de años de vida sanos perdidos (comparado con 24.6% que generan los homicidios y 7.7% producido por las infecciones y parasitosis).

Se ha observado que los accidentes de tránsito en moto generan gran impacto al sistema de salud debido a las consecuencias que en morbimortalidad producen y a los respectivos costos económicos que estas conllevan.

En el municipio de Acevedo no hay estudios en relación al análisis de las principales características de las víctimas de los accidentes de tránsito en los diferentes vehículos de transporte, que sirvan de base para una intervención de las autoridades de tránsito con el fin de modificar el panorama del municipio frente a tal situación.

En este sentido, se busca con este proyecto proveer algunas herramientas a las entidades relacionadas con este campo para lograr un impacto desde la salud pública en la accidentalidad vial en Acevedo, teniendo en cuenta que se realizara un análisis a las características de las víctimas de los accidentes de tránsito, reportados por la ESE San Francisco Javier de Acevedo Huila, durante los años 2012 y 2013, para tal fin se realizó un estudio observacional de tipo descriptivo, donde se analizaron las diferentes variables, objeto de investigación, las cuales fueron analizadas e interpretadas, dando así respuesta al interrogante de la investigación.

-
1. http://www.col.ops-oms.org/docs/DMS2004_MuertesTransito2002.
 2. Reyes C-Ortiz, Espitia, Vélez L, Espinoza R. Lesiones fatales ocasionadas por vehículo motor a personas mayores de 60 años en Cali, 1993-1997. Colombia Médica, 1998, Vol. 29 N° 4.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar las principales características de las víctimas de los accidentes de tránsito, reportados por la ESE San Francisco Javier de Acevedo Huila, durante los años 2012 y 2013.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Determinar la distribución sociodemográfica en referencia al género, área de ocurrencia y tipo de aseguramiento de las víctimas de accidentes de tránsito

Determinar la morbilidad más frecuentemente asociada a este tipo de Accidentes

Determinar los meses del año que presenta la mayor proporción de la accidentalidad.

Determinar los sitios de mayor accidentalidad general en el municipio de Acevedo

Determinar el tipo de vehículo de mayor accidentalidad

Identificar los conocimientos, aptitudes y prácticas que tienen los usuarios frente a la prevención y norma que rige el tránsito en Colombia

5. REFERENTE TEÓRICO

5.1 MARCO TEÓRICO

La organización mundial de la salud (OMS) dedicó el día mundial de la Salud del año 2004 a la Seguridad Vial debido a que "las tendencias y proyecciones indican que las lesiones en accidentes de tránsito aumentarán, convirtiéndose en un problema mundial de salud pública"(3).

Las estadísticas de la organización panamericana de la salud (OPS) señalan a Colombia como una de las cinco naciones con mayor número de muertes relacionadas con tránsito junto con Estados Unidos, Brasil, México y Venezuela. Los cálculos de los costos económicos de las lesiones causadas por accidentes de tránsito ascienden a 518 mil millones por año (4).

Los accidentes de tráfico suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

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, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país.

Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes),
medicinas y estupefacientes.

Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor:

Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).

Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las 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.

Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).

Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras). **Factor mecánico:**

Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).

Mantenimiento inadecuado del vehículo.

Factor climatológico y otros:

Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.

Semáforo que funciona incorrectamente

Para un adecuado manejo de la problemática referente a la accidentalidad vial, se necesita de un análisis exhaustivo en el que se alternen dos factores importantes: el entorno físico, cultural y legal de la población y el comportamiento de los individuos que interactúan en dicho entorno.

Es clara la relación entre la velocidad y el desenlace de los accidentes. En caso de darse una colisión a una baja velocidad, es más probable que la persona sobreviva y que la lesión sea de menor gravedad, por ejemplo: si un accidente ocurre a 70 kms por hora, habría casi un 83% de posibilidades de que el peatón atropellado fallezca; mientras que si ello ocurre a 50 kms por hora, la probabilidad es del 37%, y si la colisión se da a una velocidad de 30 kms por hora, esta probabilidad se reducirá al 5%

La imprudencia en el exceso de velocidad se considera violación de las normas de seguridad primordiales, siendo ésta una de las causales de numerosos accidentes, de la misma manera que representa un obstáculo para el cruce seguro de los peatones por las vías-

Aunque la persona goce de una vista perfecta, ella no podrá observar algunas zonas de su campo visual localizado fuera del punto o área de atención del mismo, cuya percepción en cambio disminuye al aumentar la velocidad. Por esto, la velocidad modifica el cono de atención visual del conductor, y a mayor velocidad, el cono se estrecha y las escenas que se presenten en las áreas laterales al cono de atención pueden pasar desapercibidas, en las que generalmente pueden encontrarse peatones que desean cruzar la vía, niños que atraviesan intempestivamente la calle, etc.

La seguridad vial debe ser considerada como el engranaje de un gran sistema, en el que no puede funcionar separadamente cada uno de sus componentes (personas, vehículos e infraestructura vial).

Al realizar proyectos de infraestructura vial se debe tener en cuenta que la vía sea adecuada para el uso que se le va a dar, señalización adecuada y visible, semáforos situados en sitios estratégicos, espacios y puentes peatonales

suficientes. De esta manera se logra controlar de forma considerable los factores implicados en la accidentalidad vial.

“En el estudio, La accidentalidad vial en Bogotá D.C, 1998, realizado por la Universidad Nacional de Colombia, para la alcaldía mayor de Bogotá, se focalizaron los espacios más riesgosos, de acuerdo con la percepción del comportamiento tanto de peatones como de conductores, el lugar por donde se cruza la calle, la iluminación, además porque concentraron una mayor cantidad de accidentes de tránsito con heridos. Estos espacios fueron referenciados como puntos críticos; esta es otra de las maneras de combatir este tipo de eventos porque facilita la pronta intervención de las autoridades que tienen que ver con el tema y pone en alerta a todos los actores de las vías. De esta manera se incluyen como parte de la estrategia de solución. El paso a seguir sería tomar las medidas necesarias para contrarrestar los factores de riesgo que hacen peligrosos estos sectores”⁴

La Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. La cual fue derogada por la Ley 1383 del 16 de marzo de 2010. En su **ARTÍCULO 1°**. El artículo 1° de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 1°. *Ámbito de aplicación y principios*. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la

movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Accidente: Se ha definido accidente como “un evento inesperado y adverso, el cual resulta en lesiones a las personas, daños a la propiedad o pérdidas en el proceso” (4). **Accidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.
Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza Pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía

pública o privada abierta al público.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales

Es importante tener en cuenta que en Colombia no existe una normatividad o un alto nivel de exigencia en la acreditación de la experiencia para la conducción y la entrega de licencias a los conductores.

6. METODOLOGÍA

TIPO DE ESTUDIO: El diseño metodológico del estudio será de tipo analítico y descriptivo, que se obtiene a través de datos secundarios, fichas de notificación de eventos de interés en salud pública, reportadas por la ESE Hospital San Francisco Javier de Acevedo, Huila, durante la vigencia de los años 2012 y 2013; los datos se obtendrán de los registros médicos de todas las víctimas de tránsito en los meses de enero a diciembre de 2012 y 2013, el uso de la información descrita en las mencionadas fichas. Por lo tanto, se identificaron 100% (298), las víctimas de accidentes de tránsito en el período.

La muestra población de estudio son todas las personas que sufrieron accidente de tránsito, ya sea en calidad de conductor, ocupante o peatón, registradas en las historias clínicas de la IPS del área urbana del municipio de Acevedo, La Fichas de notificación del SIVIGILA de la única UPGD del municipio en los reportes de la Policía de Tránsito y en los reportes de Medicina Legal del municipio entre enero del 2012 y diciembre del 2013.

Criterios de inclusión y exclusión: Se incluyeron los pacientes afectados con accidentes de tránsito que requirieron atención médica en las diferentes IPS de consulta de urgencias en el área geográfica del municipio de Acevedo.

Se excluyeron los accidentes de tránsito remitidos de otros municipios y los pacientes que al momento de la encuesta hayan fallecido.

Considerado accidente de tránsito cada accidente con vehículo en la vía pública.

Las variables estudiadas serán relacionados con las características de las víctimas como: edad, sexo, etnia / raza, el estado civil y las características de los accidentes, como también se aplicó una encuesta se mi estructurada con 12 preguntas, con el fin de Identificar los conocimiento aptitudes y prácticas que tiene las víctimas de accidentes de tránsito frente a la prevención y norma que rige el tránsito en Colombia.

TABULACION DE LAS VARIABLE:

VARIABLE	DEFINICION	NATURALEZA	NIVEL DE MEDICION	INDICADOR
Sexo	Determinación del genero de los accidentados	Cualitativa	Nominal	Proporción y razón
Edad	Años de vida	Cuantitativa/Discreta	Intervalo	Media aritmética, y mediana
Lugar de residencia	Urbano o Rural	Cualitativa		Proporción y razón
Fecha accidente	Día, mes y año de ocurrencia del accidente	Cuantitativa/Discreta	Ordinal	Proporción y razón
Día de la semana	Días de mayor accidentalidad	cualitativa	Ordinal	Proporción y razón
Condición del accidentado	Calidad de la persona con respecto al accidente	cualitativa	Nominal	porcentaje
Causas principales	Situaciones posiblemente implicadas en ocurrencia del accidente	cualitativa	Ordinal	Proporción y frecuencias absoluta
Tipo de vehículo	Motocicleta, Carro, Bicicleta	Cualitativo	Nominal	Proporción y frecuencias absoluta
Tipo de lesiones	Daños físicos ocurridos a los accidentados	cualitativa	Ordinal	Proporción y frecuencias absoluta

INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Para la recolección de la información se hará uso de un formato Excel del SIVIGILA.

PROCEDIMIENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

El procedimiento de aplicación para la recolección de la información se iniciará con la generación de los archivos xls del SIVIGILA, específicamente los relacionados con el evento accidentes de tránsito:

- a. Datos obtenidos por el sistema de vigilancia de del municipio de Acevedo de la única Unidad Primaria Generadora del Dato (UPDG), con todas las variables que arroja el archivo.
- b. Gráfica y análisis de los datos obtenidos
- c. Hoja de cálculo para el registro de datos

Las variables cuantitativas se analizarán mediante los análisis de la estadística descriptiva, procesando los datos a partir de las principales medidas de resumen, siendo así, como en las variables nominales y ordinales se medirán mediante: promedios, modas, mediana, porcentajes, razones y tasas.

TECNICAS DE APLICACIÓN

Hoja de Cálculo. El instrumento que se utilizara para la recolección de la información requerida será la hoja de cálculo en Excel de datos básicos que arroja el SIVIGILA, de las 52 semanas epidemiológicas del 2012 y hasta la semana 50 del año 2013. Este instrumento contiene 60 columnas o variables.

Observación. La observación es el método que permite realizar una evaluación con los factores examinadores donde se discutirán parámetros teóricos y clínicos. De igual forma permite analizar los criterios de relación a un estándar específico.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Fuentes primarias. Para tal fin se recurrirá en primer plano a la observación desarrollada sobre los grupos de interés que indirectamente maneja el Sistema SIVIGILA, y que se han identificado dentro del concepto de Vinculación al sistema

Fuentes secundarias. Para complementar el desarrollo de la presente investigación se recurrirá a libros, revistas, archivos de la policía, del Sistema SIVIGILA y de la E.S.E del municipio de Acevedo, con los cuales se podrá realizar de manera más compleja el trabajo investigativo; además de consultar tesis, artículos científicos tomados de internet y clásicos de la investigación que hicieron aproximaciones al tema de estudio.

7. RESULTADOS O DISCUSIÓN

Tabla 1 Distribución Comparativa de variables sociodemográficas de los accidentes de Transito Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013.

CARACTERISTICAS SOCIO ECONOMICAS		AÑOS			
		2012	%	2013	%
GENERO	Femenino	41	29	50	32
	Masculino	101	71	106	68
Área de Ocurrencia	Cabecera Municipal	51	36	52	33
	Centro Poblado	1	0.7	10	6
	Rural Disperso	90	63	94	60
Afiliación al SGSSS	Contributivo	12	8	13	8
	Subsidiado	112	79	123	79
	Especial	6	4	8	5
	No Afiliado	12	8	12	8
Total casos		142	100	156	100

Fuente: BD SIVIGILA 2013

Se analiza, que comparado los años 2012 y 2013, se evidencia un incremento de los accidentes de tránsito en un 6%, para el 2013, en comparación con el año 2012, como también es importante resaltar que la mayor proporción de accidentes se presentan en la población del género masculino, en los dos años, al igual el área de ocurrencia en los dos años es mayor su proporción en la zona rural dispersa, esto se puede atribuir a que la mayor proporción de la población es decir el 70%, reside en la zona rural dispersa del municipio.

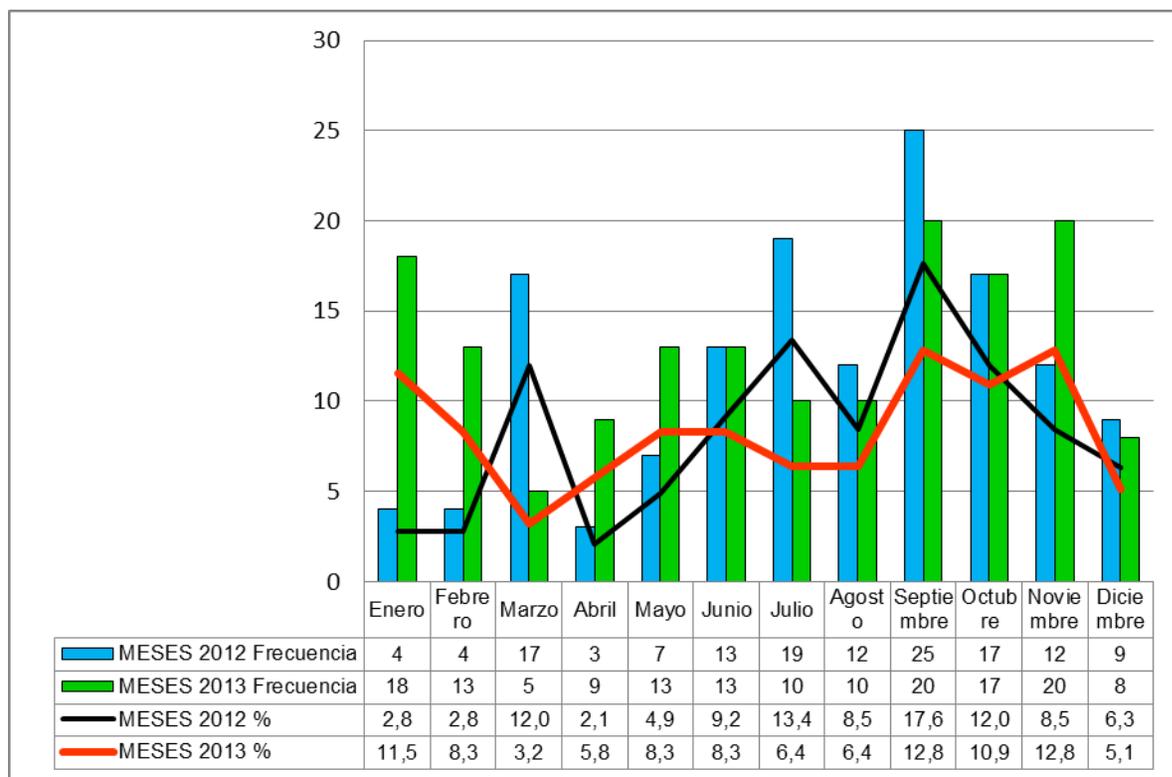
Tabla 2 Distribución Comparativa de género y rango de edad los accidentes de Tránsito Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013.

Rango de Edad	AÑOS							
	2012				2013			
	F	M	TOTAL	%	F	M	TOTAL	%
Menores de 1 Año	0	0	0	0,0	0	0	0	0,0
De 1 A 5 Años de edad	5	9	14	9,9	6	7	13	8,3
De 6 A 10 Años de edad	4	3	7	4,9	1	6	7	4,5
de 11 A 15 Años de edad	5	7	12	8,5	10	9	19	12,2
De 16 A 20 Años de edad	6	21	27	19,0	11	18	29	18,6
De 21 A 25 Años de edad	2	19	21	14,8	4	20	24	15,4
De 26 A 30 Años de edad	4	14	18	12,7	8	14	22	14,1
De 31 A 35 Años de edad	6	4	10	7,0	2	8	10	6,4
De 36 A 40 Años de edad	3	10	13	9,2	3	9	12	7,7
De 41 A 45 Años de edad	1	5	6	4,2	2	5	7	4,5
De 46 A 50 Años de edad	3	3	6	4,2	0	4	4	2,6
De 51 A 55 Años de edad	0	3	3	2,1	2	3	5	3,2
De 56 A 60 Años de edad	1	0	1	0,7	0	1	1	0,6
Mayores de 61 Años	1	3	4	2,8	1	2	3	1,9
TOTAL	41	101	142	100,0	50	106	156	100,0

Fuente: BD SIVIGILA 2013

En la tabla anterior se evidencia el No cumplimiento de las normas de tránsito en relación a que los menores de 10 años de edad no deben de ir en motos, ya que en el 2012, se presentó un total de 14,8% de niños y niñas menores de 10 años de edad que presentaron accidentes de tránsito y para el 2013 fue del 12,8%. Como también se evidencia que el 57% del total de los casos ocurren en la población menor de 25 años en el 2012 y para el año 2013 fue del 59%. Siendo el rango de edad más representativo en los dos años analizados.

Grafica 1 Distribución Comparativa de los accidentes de Tránsito según mes y año de ocurrencia Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013

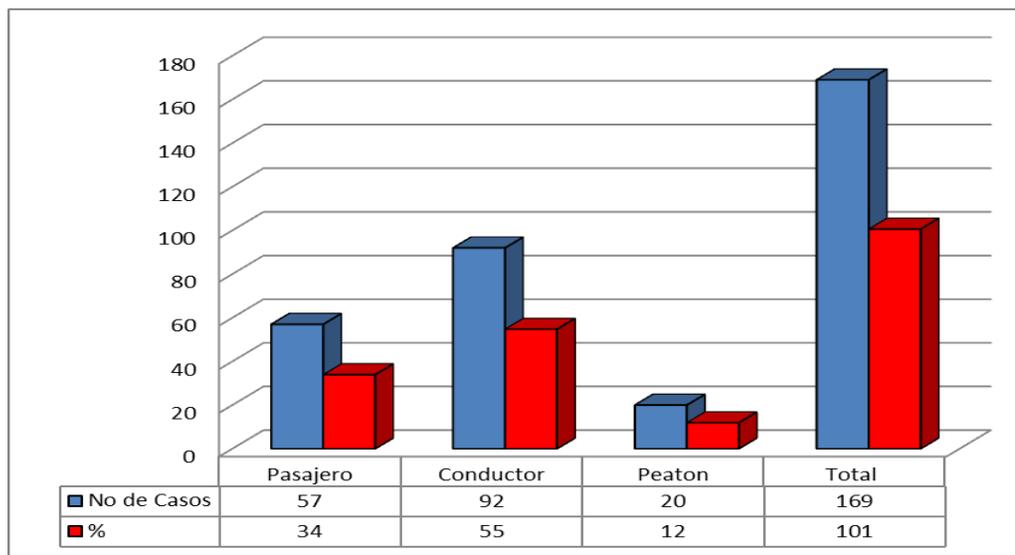


Fuente: BD SIVIGILA 2013

Es importante resaltar que la mayor proporción de accidentes ocurren en el mes de septiembre con (25) casos, es decir el 17%, en el 2012 (20), casos, es decir el 12,8% para el años 2013, se puede analizar que el incremento de estos casos puede atribuirse a la época de cosecha cafetera en el municipio.

ANALISIS DE LA ENCUESTA SOBRE CONOCIMIENTOS ACTITUDES Y PRACTICAS A CONDUCTORES, PASAJEROS Y PEATONES LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO

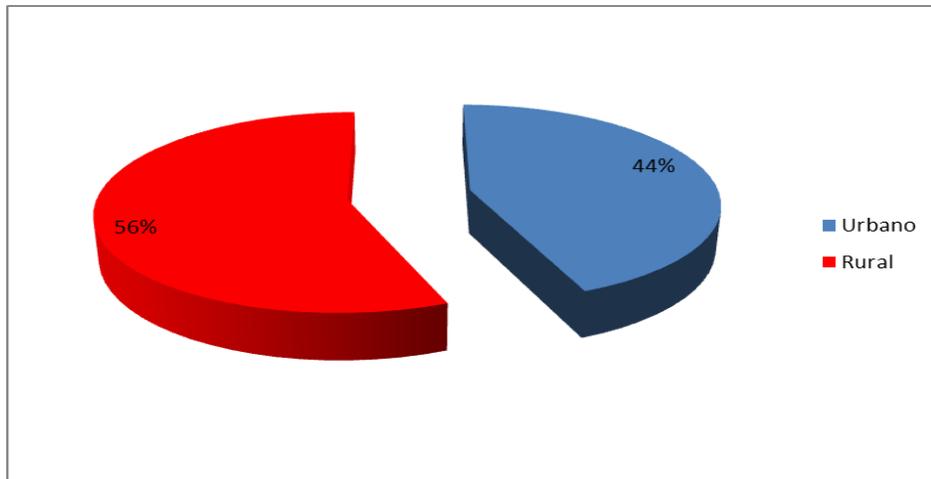
Grafico 2 Distribucion de los tipos de usuarios de los Accidentes de transito



Fuente de Información: BD

Del total de los encuestados (169) se puede identificar que el 55% es decir (92), de ellos son conductores, seguidos con un 34% es decir (57) corresponden a pasajeros y un 12% es decir (20) de ellos corresponden a peatones, siendo estos últimos los más preocupantes, ya que no se puede andar de forma segura por las calles del municipio, pues se tiene la probabilidad de ser víctima de accidentes de tránsito.

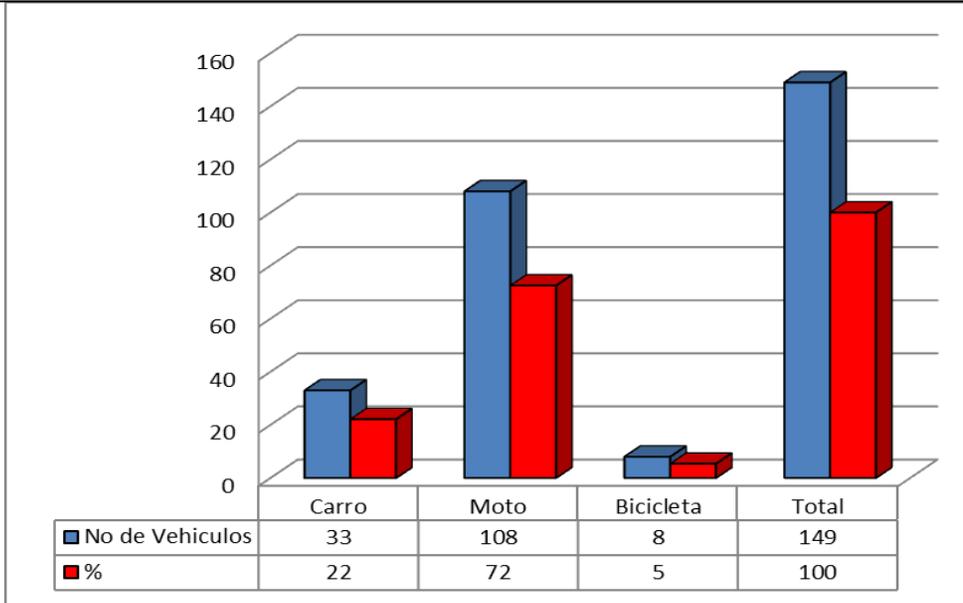
Grafico 3 Distribución Por sitio de residencia de las víctimas de Accidentes de tránsito



Fuente de Información: BD

Del total de los encuestados (169) se puede identificar que el 56% es decir (95), de ellos viven en la zona rural del municipio y el 44% es decir (74) corresponden a la zona urbana del municipio.

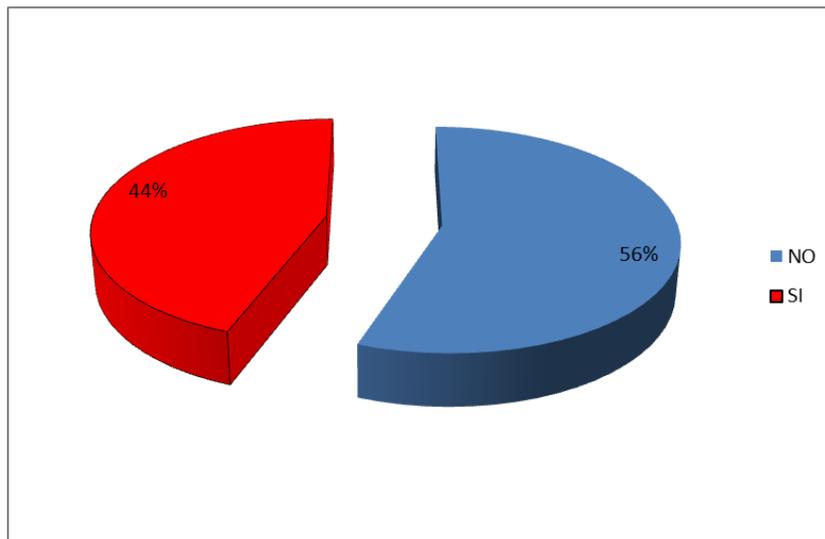
Grafico 4 Distribución Por tipo de vehiculo que conducen los Encuestados



Fuente de Información: BD

Según la encuesta en relación al tipo de vehículo que conducen se puede identificar que del total de es decir (149) de ellos; el 72% (108), conducen motocicleta, siendo la mayor proporción, seguido de un 22% (33), corresponde a carro y un 5%(8), son conductores de bicicletas.

Grafico 5 Conocimiento de los encuestados en relacion al conocimiento del Codigo Nacional de Transito terrestre

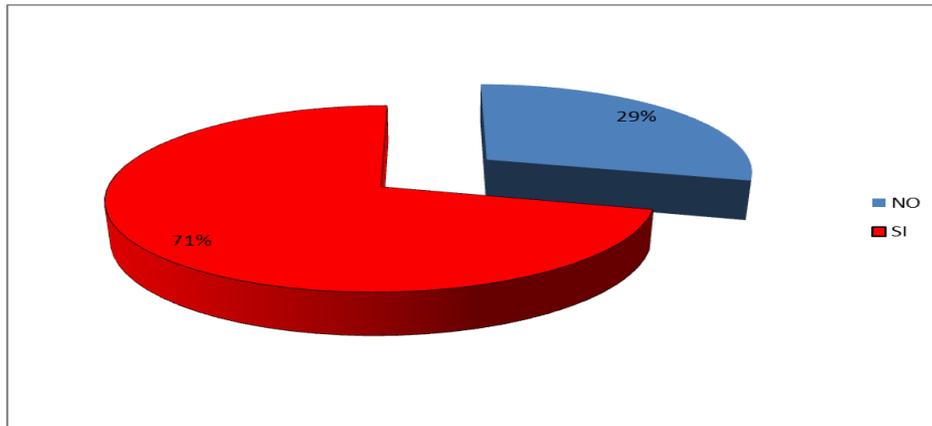


Fuente de Información: BD

Según la encuesta se puede identificar que tan solo el 44% (71); conocen el código

nacional de tránsito terrestres y en su mayor proporción 56% (89), desconoce el código nacional de tránsito terrestre.

Grafico 6 Distribución de los encuestados en relación a la tenencia de pase.



Fuente de Información: BD

Según la encuesta se puede identificar que tan solo el 29% (43); de los conductores de accidentes de tránsito NO cuentan con este tipo de documento, pese a ello conducen cualquier tipo de vehículo, poniendo en riesgo la integridad física de ellos y la de los peatones; tan solo el 71% (106) cuentan con este tipo de documento.

Tabla 3 Distribucion de las medidas de proteccion que utilizan los encuestados.

Utilizacion de medidas de Proteccion	Cinturon de Seguridad				Casco y chaleco Reflectivo			
	SI	%	NO	%	SI	%	NO	%
Carro	10	30	23	70				
Moto					81	75	27	25
Bicicleta					0	0	8	100

Fuente de Información: BD

Del total de las personas que conducen carros (33); es preocupante identificar que el 70% (23); de ellos NO utilizan el cinturón de seguridad, acción que pone en riesgo la seguridad de ellos; y en referencia a los conductores de motos el 75% (81), refieren utilizar casco y chaleco reflectivo, esto a razón a los diferentes operativos que se tienen a este tipo de vehículos y en relación a las bicicletas ninguno de ellos refieren utilizar un mecanismo de protección, como casco u otro elemento.

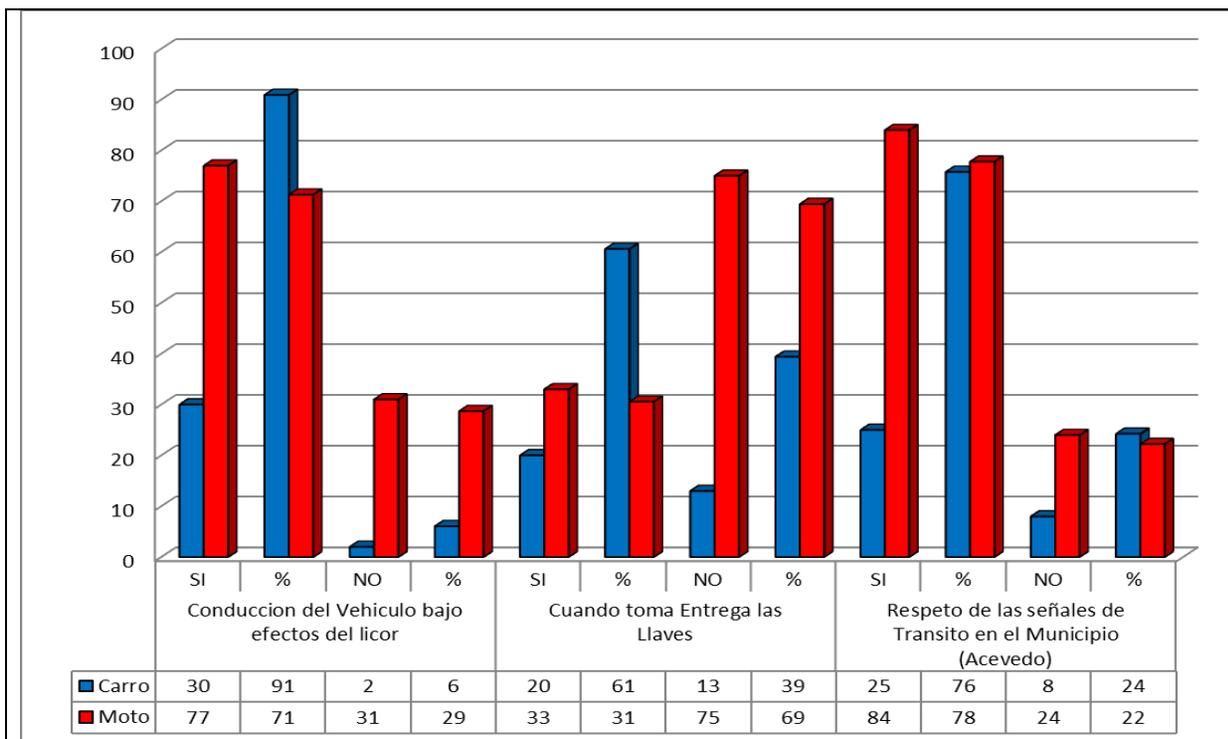
Tabla 4 Comparativos entre los propietarios de Carros y motos en el cumplimiento de la normatividad del Código Nacional de Tránsito en referencia a SOAT y Revisión Técnica Mecánica.

Cumplimiento a la Normatividad del Código Nacional de Tránsito	SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)				Realización de revisión Técnica Mecánica				Conocimiento de tiempos o fechas en que se deben de realizar de revisión Técnica Mecánica			
	SI	%	NO	%	SI	%	NO	%	SI	%	NO	%
Carro	32	97	1	3	24	73	9	27	21	64	12	36
Moto	104	96	4	4	85	79	23	21	70	65	38	35

Fuente de Información: BD

En referencia a la tenencia del seguro de accidentes de tránsito (SOAT); entre los propietarios de motos y carros, se puede identificar que no se encuentra diferencias estadísticas entre los propietarios de carros y motos en la referente a tenencia de SOAT ya que el 97%, de los primeros y el 96% de los segundos poseen un SOAT; vigente.

Grafica 7 Comparativo entre los propietarios de Carros y motos en las actitudes de protección para prevenir los accidentes de Tránsito



Fuente de Información: BD

Como se evidencia los conductores de las motos y carros tienen una mayor proporción en referente a conducir en estado de alicoramiento o bajo los efectos del alcohol, incumpliendo lo relacionado con la ley 1696 de 2013 "**Ley contra conductores ebrios**"; aunado a este inconveniente, presentan actitudes poco saludables ya que su mayor proporción para los propietarios de los carros con el 39% (13), y para los propietarios de motos 69% (75), No entregan las llaves cuando toman, como también que el 24% (8) de los conductores de carros y el 22% (24); No respetan las señales de tránsito, del municipio..

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

8.1 CONCLUSIONES

En relación a Distribución Comparativa de variables sociodemográficas de los accidentes de Tránsito Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013, se concluye que comparado los años 2012 y 2013, se evidencia un incremento de los accidentes de tránsito en un 6%, para el 2013, en comparación con el año 2012, como también es importante resaltar que la mayor proporción de accidentes se presentan en la población del género masculino, en los dos años, al igual el area de ocurrencia en los dos años es mayor su proporción en la zona rural dispersa, esto se puede atribuir a que la mayor proporción de la población es decir el 70%, reside en la zona rural dispersa del municipio.

Referente al género y rango de edad los accidentes de Tránsito Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013, se pudo concluir que los menores de 10 años de edad no deben de ir en motos, ya que en el 2012, se presentó un total de 14,8% de niños y niñas menores de 10 años de edad que presentaron accidentes de tránsito y para el 2013 fue del 12,8%. Como también se evidencia que el 57% del total de los casos ocurren en la población menor de 25 años en el 2012 y para el año 2013 fue del 59%. Siendo el rango de edad más representativo en los dos años analizados.

Se pudo identificar que en relación a los accidentes de Tránsito según mes y año de ocurrencia Acevedo, Huila, Años 2012 – 2013, se tiene que la mayor proporción de accidentes ocurren en el mes de septiembre con (25) casos, es decir el 17%, en el 2012 y (20), casos, es decir el 12,8% para el años 2013, se puede analizar que el incremento de estos casos puede atribuirse a la época de cosecha cafetera en el municipio.

Teniendo en cuenta lo referente a los tipos de usuarios de los Accidentes de tránsito, se pudo concluir que de los encuestados (169) se puede identificar que el 55% es decir (92), de ellos son conductores, seguidos con un 34% es decir (57) corresponden a pasajeros y un 12% es decir (20) de ellos corresponden a peatones, siendo estos últimos los más preocupantes, ya que no se puede andar de forma segura por las calles del municipio, pues se tiene la probabilidad de ser víctima de accidentes de tránsito.

En referencia al sitio de residencia de las víctimas encuestadas de accidentes de tránsito, se pudo identificar que el 56% es decir (95), de ellos viven en la zona rural del municipio y el 44% es decir (74) corresponden a la zona urbana del municipio.

Con base a el tipo de vehiculo que conducen los encuestados, se pudo identificar

que del total de es decir (149) de ellos; el 72% (108), conducen motocicleta, siendo la mayor proporción, seguido de un 22% (33), corresponde a carro y un 5%(8), son conductores de bicicletas.

Se pudo concluir con base al Conocimiento de los encuestados en relacion al conocimiento del Codigo Nacional de Transito terrestre, que tan solo el 44% (71); conocen el código nacional de tránsito terrestres y en su mayor proporción 56% (89), desconoce el código nacional de tránsito terrestre, como también que en relacion a la tenecia de pase, se obtubo que tan solo el 29% (43); de los conductores de accidentes de tránsito NO cuentan con este tipo de documento, pese a ello conducen cualquier tipo de vehículo, poniendo en riesgo la integridad física de ellos y la de los peatones; tan solo el 71% (106) cuentan con este tipo de documento.

Con base a las medidas de proteccion que utilizan los encuestados, se pudo identificar que los que conducen carros (33); el 70% (23); de ellos NO utilizan el cinturón de seguridad, acción que pone en riesgo la seguridad de ellos; y en referencia a los conductores de motos el 75% (81), refieren utilizar casco y chaleco reflectivo, esto a razón a os diferentes operativos que se tienen a este tipo de vehículos y en relación a las bicicletas ninguno de ellos refieren utilizar un mecanismo de protección, como casco u otro elemento.

En cumplimiento de la normatividad del Codigo Nacional de Transito en referencia a SOAT y Revision Tecinico Mecanica, se tubo que la tenencia del seguro de accidentes de tránsito (SOAT); entre los propietarios de motos y carros, se puede identificar que no se encuentra diferencias estadísticas entre los propietarios de carros y motos en la referente a tenencia de SOAT ya que el 97%, de los primeros y el 96% de los segundos lo poseen un SOAT; vigente.

Con base a las actitudes de proteccion para prevenir los accidentes de Transito, se pudo identificar que conductores de las motos y carros tienen una mayor proporción en referente a conducir en estado de alicoramamiento o bajo os efectos del alcohol, aunado a este inconveniente, presentan actitudes poco saludables ya que el su mayor proporción para los propietarios de los carros con el 39% (13), y para los propietarios de motos 69% (75), No entregan las llaves cuando toman, como también que el 24% (8) de los conductores de carros y el 22% (24); No respetan las señales de tránsito, del municipio

8.2 RECOMENDACIONES

Que la Administración municipal realice alianzas estratégicas, con los otras instituciones para realizar jornadas de capacitación sobre las normas de tránsito y su cumplimiento, operativos de control especialmente en las épocas de fiestas y de cosecha cafetera, para prevenir los accidentes de tránsito y por ende lesiones prevenibles y la muerte.

Realizar jornadas de sensibilización social, al cumplimiento del uso obligatorio del cinturón de seguridad, uso reglamentario del casco y chalecos refractivos, (uso de dispositivos de seguridad), designación del conductor elegido, entre otras, con el fin de mitigar o prevenir los accidentes de tránsito y lo que pueda generar por la ocurrencia de estos.

Que la administración municipal realice una señalización en las diferentes calles del municipio tanto horizontal, como en lo vertical, con el fin de crear una cultura ciudadana al respeto de las señales de tránsito.

Que la administración municipal gestione la creación de un parque temático, alusivo a las señales de tránsito, para fomentar en la población infantil, pautas de crianzas asía el respeto a las señales de tránsito, desde la infancia.

Sugerir a la administración municipal la creación de la oficina de Tránsito y Transportes municipal, como entidad encargada, de organizar dirigir y administrar el Código Nacional de Tránsito terrestre municipal.

Que la administración municipal realice la instalación de alumbrado público en las vías urbanas que aun no cuentan con este servicio.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA:

1. FONDO DE PREVENCION VIAL. Boletín Informativo Bogotá Febrero 14 de 2013 [Consultado 21 de agosto de 2013]. Disponible en http://www.col.ops-oms.org/docs/DMS2004_MuertesTransito2002.pdf
2. FONDO DE PREVENCION VIAL. Boletín Informativo Bogotá Febrero 14 de 2013 [Consultado 21 de agosto de 2013]. Disponible en http://www.col.ops-oms.org/docs/DMS2004_MuertesTransito2002.pdf
3. University of Vermont. Environmental safety facility. Department of Risk Management, 2003.
4. http://www.col.ops-oms.org/docs/DMS2004_MuertesTransito2002.pdf
5. García MM. Factores incidentes en la accidentalidad vial: cansancio y tendencia a accidentarse. Volumen 1. No. 3, de septiembre a diciembre de 2007.
6. Reyes C-Ortiz, Espitia, Vélez L, Espinoza R. Lesiones fatales ocasionadas por vehículo motor a personas mayores de 60 años en Cali, 1993-1997. Colombia Médica, 1998, Vol. 29 N° 4.