

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO
ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS
CARRERA TRABAJO SOCIAL



**“ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y CONSECUENCIAS BIO-PSICO-
SOCIALES Y ECONÓMICAS EN SUS INVOLUCRADOS, EN LA
CIUDAD DE COBIJA”**

TESIS PARA OPTAR AL GRADO ACADÉMICO
DE LICENCIADA EN TRABAJO SOCIAL

Autor: Univ. Alejandra Paruma Suarez

Tutora: Lic. Ana María Rivera Meireles

COBIJA - PANDO - BOLIVIA

2017

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO
ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS
CARRERA TRABAJO SOCIAL

**“ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y CONSECUENCIAS BIO-PSICO-
SOCIALES Y ECONÓMICOS EN SUS INVOLUCRADOS,
EN LA CIUDAD DE COBIJA”**

Tesis de Grado sometida a consideración de la Universidad Amazónica de Pando, el Área de Ciencias Sociales y Humanísticas Carrera Trabajo Social.

Requisito para optar al grado de:

Licenciada en Trabajo Social

Por

Alejandra Paruma Suarez

Cobija - Pando – Bolivia

Esta Tesis de Grado, ha sido aprobada en su presente forma por la Universidad Amazónica de Pando, la Dirección del Área de Ciencias Sociales y Humanísticas y aprobada por el Tribunal.

FIRMANTES:

MSc. Carol Carlo Durán

DIRECTORA DEL ÁREA DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANÍSTICAS

Lic. Lucimar Soraide Castedo

TRIBUNAL

Lic. Mariela Cabrera Peláez

TRIBUNAL

MSc. Ana María Rivera Meireles

TUTORA

Univ. Alejandra Paruma Suarez

POSTULANTE

DEDICATORIA

Este gran triunfo obtenido, a través de una investigación, está dedicado primeramente a nuestro creador DIOS, que es el que nos guía y el que nos encamina para hacer de nosotros sus hijos unas mejores personas, y a través de ello, logramos cruzar las líneas del éxito. También dedico este gran resultado en mi vida, a mi familia que siempre estuvo a mi lado, brindándome todo el apoyo moral necesario para no desvanecerme jamás, pero en especial a mis hijas que son mi fuente de inspiración para superarme cada día, a mi esposo que siempre me mantuvo con los ánimos de superación y lucha para alcanzar la meta propuesta. Por ultimo dedico también este logro a todas esas amistades que de alguna u otra manera estuvieron siempre a mi lado, brindándome el apoyo y sus conocimientos, para que así pueda obtener este gran beneficio en mi vida.

AGRADECIMIENTOS

Primeramente agradezco a Dios por haberme dado la oportunidad de estudiar, por haberme brindado toda la inteligencia y capacidad necesaria, para así poder concluir esta Tesis de Grado con éxito. Aplicando todo los conocimientos obtenidos durante los cinco años de estudio y formación académica en la Universidad Académica de Pando.

A mis padres, por haber echo de mí, una persona con valores y ganas de superación en la vida, por inculcarme la importancia de la superación y lo cual importante nos hace obtener una profesión en la vida, para así poder aportar en bien de nuestra sociedad.

A mis hijas Alysher y Jhojandra , por ser el principal motor de superación en mi vida ,por la comprensión obtenida de parte de ambas ,que son mi vida, la cual trato de superarme cada día más para así poder brindarles una mejor condición de vida y bienestar social.

A mi esposo Jorge Ronald Pari Flores ,por ser una pieza fundamental en mi vida, por ser el principal impulsor y cómplice de superación en mi carrera académica , por la confianza que me brindo todo estos años de estudio , por motivarme cada día a ser una profesional de éxitos y de no rendirme jamás.

A todos mis familiares por el apoyo moral obtenido de su parte, por decirme “tu puedes no te rindas”, cuando yo en muchas ocasiones pensaba hacerlo.

A mis amistades que confiaron en mí y me han brindado siempre el apoyo incondicional, dándome ese voto de confianza para poder superarme y salir adelante. Pero en especial a mis dos amigos y colegas de trabajo, Dra. Ivonne A. Valverde Lucero e Ing. Wilson S. Mamani Cuno, que en esta última etapa de concluir mi carrera, han sido los principales impulsores, y me han brindado todo su apoyo y conocimiento incondicional.

A todos los docentes que me han acompañado y brindado todos sus conocimientos durante estos cinco años que me encontraba en proceso de aprendizaje y formación académica, gracias

a ello han hecho de mí una persona con buenos conocimientos sociales, por lo cual aplicare en bienestar de nuestra sociedad.

Finalmente agradezco a la Universidad Académica de Pando, por abrirme las puertas de esa casa de estudios, formarme académicamente y brindarme extraordinarios docentes, donde atravez de ellos obtuve una enseñanza clara y eficaz , para poder salir al mercado laboral con fundamentos y coherencia para poder aplicar todos mis conocimientos obtenidos durante mi proceso de formación.

Alejandra Paruma Suarez

Cuando estas inspirado por algún gran Propósito,
por algún extraordinario proyecto.

Los pensamientos rompen las barreras, la mente trasciende sus limitaciones, la conciencia se expande en todas direcciones y te encuentra en un nuevo mundo maravilloso. Las fuerzas, las Facultades y los talentos dormidos cobran vida, en ese momento te das cuenta de que eres mucho más grande de lo que jamás hubieras soñado.

Frase Celebre

Pentañjali

INDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria.....	i
Agradecimientos.....	ii
Frase Célebre.....	iv
Indice de contenido.....	v
Índice de gráficos.....	viii
Resumen ejecutivo.....	x
Abstract.....	xi
Introducción	

CAPITULO I

JUSTIFICACION, PROBLEMA Y OBJETIVOS.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.1.1. Situación Global o Mundial.....	1
1.2. Justificación.....	6
1.3. Descripción del problema.....	7
1.3.1. Planteamiento del problema.....	8
1.4. Objetivos.....	9
1.4.1. Objetivo general de Investigación.....	9
1.4.2. Objetivos específicos.....	9
1.5. Hipótesis.....	9
1.6. Operacionalizacion de Variables.....	11

CAPÍTULO II

DISEÑO METODOLÓGICO.....	12
2.1. Tipo de Investigación.....	12
2.2. Enfoque de la investigación.....	12
2.3. Población y Muestra.....	13
2.4. Tipo de muestreo.....	14
2.5. Fuentes y técnicas de investigación.....	14

2.5.1.	Fuentes de información	14
2.5.2.	Técnicas de recolección de datos	15

CAPÍTULO III

MARCO REFERENCIAL	17
3.1. Marco Legal	17
3.1.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia (2009).	17
3.1.2. Reglamento del Código de Transito, 8 de junio de 1978	17
3.1.3. Código Penal (Mayo 2011)	20
3.1.4. Decreto Supremo No 27295	22
3.2. Marco Teórico	23
3.2.1. Teorías de las causas de los accidentes	24
3.2.2. La Teoría del Dominó	27
3.2.3. Teoría de “Los Síntomas Frente a las Causas”	28
3.3. Marco conceptual	29
3.3.1. Accidentes de tránsito	29
3.3.2. Factores de los accidentes del tránsito.	29
3.3.2.1. Factor humano.....	30
3.3.2.2. Factor vehículo	30
3.3.2.3. Factor ambiente	31
3.3.3. Ubicación legal del accidente en el tránsito	31
3.3.3.1. El vehículo en la sociedad	32
3.3.3.2. El vehículo y el factor humano.....	34
3.3.3.3. Seguridad Vial	35
3.3.3.4. Accidente de tránsito	35
3.3.3.5. Elementos del accidente de tránsito	36
3.3.3.6. Consecuencias asociados a los accidentes de tránsito.....	37
3.4. Determinantes de la salud y su relación con accidentes de tránsito	46
3.5. Fases del accidente	49
3.5.1. Fase de Percepción.	50

3.5.2.	Fase de Decisión.....	50
3.5.3.	Fase de Conflicto.....	51
3.6.	Tipos de accidentes	51
3.7.	Características de la intervención en Trabajo Social.....	52
3.8.	Necesidad de intervención.....	53
3.9.	Rol del Trabajador Social en casos de personas que han sufrido algún tipo de accidente de tránsito.	56
3.10.	El Trabajador Social en el ámbito de la salud:	58
3.11.	Trabajo Social de Caso.....	59

CAPITULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	60
4.1. Contexto de Estudio	60
4.1.1. Características Generales	61
4.1.2. Características del accidente	73
4.1.3. Circunstancias Bio-Psico-Social del accidente	80
4.1.4. Factor Económico.....	86
CONCLUSIONES.....	95
RECOMENDACIONES.....	95
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	97
ANEXOS	

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1 Índice de comparación distribuidos por género	61
Gráfico 2 Mes en el que ha sufrido el accidente	62
Gráfico 3 Tipo de movilidad por la que han sido víctimas de accidentes de tránsito	63
Gráfico 4 Tipo de movilidad por la que han sido auxiliadas	64
Gráfico 5 Estado en el que se encontraban las personas al momento de sufrir el accidente ..	65
Gráfico 6 Situación que manifiesta el accidentado, sobre su estado	66
Gráfico 7 Motorizado que la víctima conducía al momento del accidente	67
Gráfico 8 Uso de los implementos de seguridad al momento del accidente(casco cinturón)	68
Gráfico 9 Lugar donde han sido evacuadas.....	69
Gráfico 10 Diagnostico emitido por el médico de turno	70
Gráfico 11 Consideraciones de las discapacidades presentadas	71
Gráfico 12 Conocimiento sobre el vehículo que lo accidentó, si contaba con el seguro SOAT.....	72
Gráfico 13 El Seguro Cubrió con los gastos correspondientes, luego del accidente sufrido	73
Gráfico 14 Causas por la cual ha sufrido el accidente.....	74
Gráfico 15 Se encontraba en conducción de algún vehículo al momento del accidente.....	75
Gráfico 16 Propiedad del vehículo que conducían las víctimas.....	76
Gráfico 17 Personas involucradas en el accidente.....	77
Gráfico 18 Al Momento que ocurrió el accidente la víctima se encontraba con o sin compañía.....	78
Gráfico 19 Principales causas de accidentes de tránsito en el municipio de Cobija	79
Gráfico 20 Perdida de alguna extremidad del cuerpo.....	80
Gráfico 21 Algún tipo de luego de sufrir el accidente	81
Gráfico 22 Secuelas post el discapacidad accidente sufrido	82
Gráfico 23 Traumas que sufren después de lo sucedido en sus vidas	83
Gráfico 24 Consecuencias sufridas después del accidente.....	84
Gráfico 25 Actualmente como consideran su situación económica-social, después de haber sufrido el accidente.	85
Gráfico 26 Importancia del uso de los implementos de seguridad, según las victimas	86

Gráfico	27	Actividad económica antes de sufrir el accidente	87
Gráfico	28	Consecuencia del accidente en la vida laboral	88
Gráfico	29	Actividad laboral permanente vigente.....	89
Gráfico	30	Gastos económicos del accidente sufrido.....	90
Gráfico	31	Desbalance económico.....	91
Gráfico	32	Sustento de la familia mientras se encontraba con impedimentos	92

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación partió de una delimitación problemática la cual se basó en la creciente de sucesos a causa de accidentes de tránsito en áreas urbanas y rurales de la ciudad de Cobija, que constituye un importante grupo social el cual presentan un índice alarmante de factores Bio-Psico-Sociales y económicos que perjudican a las personas víctimas de esta situación, cuya problemática puede tener repercusiones negativas en la sociedad si no se empieza a intervenir y trabajar en ello.

De esta manera se planteó como objetivo “Determinar las consecuencias Bio –Psico Sociales y Económicas de los Accidentes de Tránsito de la ciudad de Cobija, en el primer trimestre de la gestión 2017”. Cuyo objeto de estudio fueron las víctimas de estos hechos suscitados con referencia a los meses de Enero, Febrero y Marzo.

El enfoque teórico adoptado para la presente investigación es cuali-cuantitativo es decir, se convierte en un enfoque mixto, este modelo representa el más alto grado de integración o combinación entre los enfoques cualitativo y cuantitativo, ambos se combinan en todo el proceso de investigación a desarrollar, por medio de un estudio exploratorio de carácter transversal, donde establece un análisis profundo de las características bio –psicosociales de los hechos, durante y posterior a los accidentes de tránsitos, de acuerdo a las variables relacionadas con el tiempo, el espacio y la persona, con el objetivo de conocer la situación de un fenómeno social.

ABSTRACT

The present investigation was based on a problematic delimitation which was based on the growing of events due to traffic accidents in urban areas and rules of the city of blanket, which constitutes an important social group which present an alarming index of factors Bio- Psycho-social and economic that harm the victims of this situation, whose problems can have negative repercussions in society if you do not start to intervene and work on it.

In this way, the objective was to "Determine the bio-psico social and economic consequences of the accidents of trancito of the city of Cobija, in the first quarter of management 2017". Whose object of study were the victims of these events caused by traffic with reference to the months January, February, March.

The theoretical approach adopted for the present research is qualitative, ie it becomes a mixed approach, this model represents the highest degree of integration or combination between the qualitative and quantitative approaches, both are combined throughout the research process to be developed , Through an exploratory cross-sectional study, which establishes an in-depth analysis of the bio psychosocial characteristics of the events, during and after the traffic accidents, according to variables related to time, space and the person , With the objective of knowing the situation of a social phenomenon.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación busca una aproximación al estudio de las consecuencias bio-psico-sociales, que estas personas víctimas de accidentes de tránsito hayan podido tener post los sucesos ocurridos, durante los tres primeros meses de la presente gestión.

Ya que esto automáticamente afecta la vida social de estas personas, tanto a la víctima como también a sus familiares más cercanos, generando así una inestabilidad social, física y económica, que se refleja de acuerdo a la gravedad de los hechos. Esto también implica una atención personalizada a estas personas víctimas de accidentes de tránsito, por parte de sus familiares, generando así obstaculizaciones en sus actividades diarias.

Lo cual se considera que esto genera una gran relevancia social ya que al ocurrir estos hechos en la sociedad, automáticamente se convierte en sucesos traumáticos que conmocionan y afectan directa e indirectamente a toda la población en su conjunto.

De acuerdo a la investigación planteada, el aporte que se realiza es de manera reflexiva y educativa, con referencia a la seguridad vial, en el cual se plantea la prevención de estos sucesos con el uso constante de los implementos de seguridad y el cumplimiento a las normas de tránsito y legislaciones vigentes, para que esto no genere una afectación biopsicosocial en nuestra sociedad.

La mayoría de las lesiones sufridas por accidentes de tránsito afectan desproporcionadamente a las personas de los países de bajos y medianos ingresos “aunque el número de vehículos de motor per cápita es considerablemente mayor en los países de elevados ingresos, los países de bajos y medianos ingresos tienen tasas más altas de lesionados y fallecidos en colisiones de carretera” (Dextre, 2010:14).

Las estadísticas de accidentes de tránsito en la ciudad de Cobija (capital del departamento Pando), no hace referencia a los múltiples problemas resultantes, uno de ellos son las

consecuencias sociales y económicas tanto para la víctima como para el entorno familiar, mucho más cuando la víctima es responsable del sustento de la familia. En consecuencia, la presente investigación tiene como propósito profundizar los conocimientos en la relación entre los accidentes de tránsito y las consecuencias bio-psico sociales y económicas.

La investigación partió por analizar los fundamentos teóricos sobre esta problemática, posteriormente se efectuó la recopilación de datos de fuentes primarias como son las encuestas y entrevistas a las víctimas de accidentes de tránsito, también se recurrió a fuentes secundarias como los registros de accidentes de la unidad de tránsito de la policía boliviana (regional Pando).

En su Capítulo I, presenta el marco metodológico que en su primera etapa consta de un planteamiento del problema, que junto a ello van incluidos los antecedentes, la justificación y el objetivo general con sus respectivos objetivos específicos y la operacionalización de variables.

En el Capítulo II, se presenta la metodología empleada en la fase de recolección de la información a partir de fuentes primarias, consistente en entrevistas y encuestas aplicadas a un total de 25 personas que fueron víctimas de accidentes de tránsito durante el primer trimestre de la gestión 2017.

En el Capítulo III, se expone el marco teórico que implica los conceptos y teorías contenidas en bibliografía referida a la problemática de los accidentes de tránsito, que nos han permitido explicar los resultados obtenidos en la investigación.

En el Capítulo IV se presentan los resultados obtenidos en esta investigación, que fue analizada mediante la estadística descriptiva, buscando la relación entre las variables en estudio. Posteriormente se efectuó una interpretación de los resultados obtenidos con la bibliografía especializada; hasta llegar a las conclusiones y recomendación sobre como minimizar las consecuencias Bio-Psico-Sociales en accidentes de tránsito. Esta información

servirá a las autoridades de las instituciones del sector social, para implementar las medidas más pertinentes e incidir en el problema.

La investigación se realizó durante el primer trimestre del año 2017, sin embargo, la recopilación y análisis de información obtenida de fuentes primarias abarcó un periodo de tres meses (Enero a Marzo).

CAPITULO I

JUSTIFICACION, PROBLEMA Y OBJETIVOS

1.1. Antecedentes

1.1.1. Situación Global o Mundial

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2007), los accidentes de tránsito son la décima causa de mortalidad y el noveno factor que más contribuye a los años de vida perdidos ajustados a discapacidad a nivel mundial. Con tendencia a aumentar, se espera que los accidentes de tránsito ocupen el tercer lugar para el año 2020, Cifras de 2007 señalan que los accidentes de tránsito en el mundo se cobran alrededor de 1.2 millones de vidas al año. En 1998 se estimaban 1'170,694 muertes por accidentes de tránsito. El 87.9% de estas muertes ocurrieron en países de bajos ingresos o en vías de desarrollo.

Los accidentes de tránsito son una de las 10 primeras causas de mortalidad en la población infantil y adulta. Son a su vez la primera causa de mortalidad en adultos varones entre 20 y 59 años y la segunda causa entre los niños entre 5 y 9 años y entre los adolescentes varones entre 10 y 19 años. Esto evidencia las diferencias por etapas de vida. Así, los accidentes de tránsito han dejado de ser dominio exclusivo de los países desarrollados y se han convertido en una de las principales causas de lesiones, invalidez y muerte en algunos países en desarrollo. (OMS, 2007).

Varios países americanos en desarrollo han suministrado datos actualizados sobre la magnitud del problema y la infraestructura existente en relación con el control del tránsito, la prevención de accidentes, la atención a la salud y la información estadística. Según la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Según cita la Organización Mundial de la Salud, la emergencia provocaría la muerte en un corto periodo de tiempo si no se actúa con inmediatez,

por tanto es importantísimo la asistencia de terceros para evitar que dichas situaciones ocasionen males mayores (OMS, 2014). Otra definición, aunque más escueta, es la que nos ofrece la Real Academia de la lengua Española que dicta “Suceso, accidente que sobreviene.” o “Situación de peligro o desastre que requiere una acción inmediata.” (RAE, 2001).

Aunque todas las definiciones podrían ser englobadas en un mismo sentido, los expertos en el tema coinciden que estos hechos tienen un nexo común: los acontecimientos estresantes que ponen en peligro la integridad física y psicológica de las personas afectadas. Además se subraya la importancia de una actuación inmediata en el tiempo y sin demoras. (Ferrán, Lorente, 2008:12).

Aquellos hechos imprevistos que alteran la rutina de las personas que requieren de respuestas inmediatas y que alteran su realidad de forma negativa es otra definición que podemos hallar de la mano de Ángel L. Arricivita; éste las clasifica según el número de afectados (Individual, Colectiva o Catástrofe).

A nivel mundial el accidente de tránsito es considerado como un verdadero “problema de salud pública” que arrebató la vida de más personas que muchas enfermedades mortales. Los traumatismos causados por el tránsito son una de las principales causas de defunción, ya que todos los años acaban con la vida de cerca de 1,3 millones de personas a nivel mundial. En torno al 90% de esas defunciones ocurren en países de ingresos bajos y medios. A menos que se tomen medidas con urgencia, es probable que el número de traumatismos y defunciones causadas por el tránsito continúe aumentando en la mayor parte de las regiones del mundo a medida que aumenta el parque automotor. La verdad es que, si la tendencia actual no cambia, se prevé que en 2030 los traumatismos causados por el tránsito, que actualmente son la novena causa principal de función, habrán pasado a ocupar el quinto puesto en esa clasificación. (Arricivita, 2001:40).

La Organización Mundial de la Salud, mediante su segundo informe de la situación mundial sobre la seguridad vial, ha expuesto en el año 2013, y revela datos importantes sobre las principales causas de accidentes de tránsito descritos a continuación:

1. El 90% de las fatalidades en carreteras se producen en países de ingresos bajos y medianos, a los que sólo corresponde un 48% del parque mundial de vehículos matriculados.
2. Aproximadamente un 46% de las personas que fallecen en el mundo a consecuencia de los accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de vehículos de motor de dos ruedas (colectivamente denominados "usuarios vulnerables de la vía pública"). Esa proporción es mayor en los países de ingresos bajos que en los de ingresos altos.
3. El control de la velocidad es un instrumento importante para reducir los traumatismos por accidentes de tránsito, sobre todo entre los peatones, ciclistas y motociclistas. Menos de una tercera parte de los países han adoptado las medidas requeridas para aminorar la velocidad en las vías urbanas.
4. Conducir bajo los efectos del alcohol incrementa el riesgo de sufrir un accidente, asimismo las probabilidades de defunción o traumatismo grave.
5. Utilizar un casco de buena calidad puede reducir las probabilidades de fatalidades en accidentes de tránsito en casi un 40% y el riesgo de sufrir traumatismos graves en más de un 70%. Sin embargo solo un 40% de los países tienen en vigor leyes sobre el uso de casco aplicable tanto a los conductores como a los pasajeros y exigen el cumplimiento de rigurosas normas de calidad para dichos dispositivos.
6. Abrocharse el cinturón de seguridad reduce el riesgo de defunción entre los pasajeros de los asientos delanteros en un 40% - 65% y puede disminuir el número de muertes entre los ocupantes de los asientos traseros en un 25% - 75%. Solo el 57% de los países exigen la utilización del cinturón de seguridad tanto en los asientos delanteros como en los traseros.
7. En caso de accidentes, la utilización de dispositivos de retención para niños (sillas para lactantes o niños, y elevadores) pueden reducir el número de fatalidad infantil entre un 54% y un 80%. Menos de la mitad de los países cuentan con leyes que exijan la utilización de este tipo de dispositivos en los vehículos.
8. La rápida atención pre-hospitalaria de calidad puede salvar las vidas de muchas víctimas de accidentes de tránsito. El 76% de los países cuentan con sistemas de atención pre hospitalaria. Aunque éstos pueden estar dotados de personal altamente calificado, el

depender de la intervención de quienes se encuentran en el lugar del accidente es importante.

9. Se prevé que los traumatismos por accidentes de tránsito se convertirán de aquí a 2030 en la quinta causa de defunción más importante, con una tasa anual de mortalidad de 2,4 millones de personas, debido por, una parte, al incremento de las defunciones por accidentes de tránsito y, por otra, a la disminución de las muertes atribuibles a determinadas enfermedades.
10. Pocos países disponen de datos confiables sobre los traumatismos causados por accidentes de tránsito. El sub registro de las defunciones por accidentes de tránsito sigue constituyendo un importante problema en muchos países; la situación es incluso peor en cuanto a traumatismos no mortales.

Según la OMS(2010), los Países que menos índices de accidentes de tránsito presentan son aquellos que tienen ingresos altos en su economía: en ellos, dichas tasas oscilan entre 3,4 y 5,4 víctimas mortales por cada 100.000 habitantes y como ejemplo, tenemos a Suecia, Reino Unido y Países Bajos como líderes en esta área. En la ilustración 1, se puede observar la distribución de fatalidades en el mundo separada por regiones (p.35).

Las tendencias actuales y proyectadas en la motorización indican que el problema de las lesiones producidas por el tráfico vial empeorará, convirtiéndose en una crisis de salud pública mundial. Los datos de muchos países muestran una clara relación entre los crecientes niveles de motorización y el número de muertes producidas en la carretera.

El rápido ritmo de motorización en muchos países de bajos y medianos ingresos significa que estos países tendrán menos tiempo para encarar el problema del aumento de las lesiones producidas en accidentes de tráfico vial y para mitigar sus consecuencias adversas. Esto contrasta con el caso de los países de ingresos más elevados donde el desarrollo a largo plazo significa que el uso de vehículos evoluciona a un ritmo más lento lo que permite que los esfuerzos para conseguir seguridad en las carreteras evolucionen paralelamente. Por ejemplo, en Finlandia, 30 años de campañas gubernamentales sobre la seguridad vial han llevado a una reducción del 50% del número de víctimas mortales a pesar de que el volumen del tráfico vial se ha triplicado.

Las lesiones sufridas en accidentes de tráfico vial tienen enormes consecuencias sociales, económicas, en los particulares, las familias, las comunidades y las naciones. Además de las consecuencias directas: físicas y psicológicas en las personas afectadas por las lesiones sufridas en accidentes de tránsito, también afectan a las personas relacionadas con las víctimas. Las familias, los amigos y las comunidades de las personas directamente afectadas por las lesiones producidas por los accidentes de tráfico vial, también pueden sufrir consecuencias adversas sociales, físicas y psicológicas a corto y largo plazo (Barrera, Berezuela, Cárdenas, 2011:83).

Con frecuencia, el que resulta discapacitado o muerto como consecuencia de una colisión es uno de los responsables de la familia” Por consiguiente, además de las consecuencias emocionales, los afectados deben hacer frente a la reducción de los ingresos familiares y muchas veces tienen que lidiar con los sistemas de justicia penal y civil” (Chinchilla, Mejías, Solano, 2012:55).

En Bolivia, las estimaciones realizadas por el Ministerio de Salud y la Policía Nacional (2004), permiten inferir que en Bolivia ocurren 55 accidentes por día y 2,5 por hora; con las implicaciones consiguientes de gastos, muertes, heridos y seguramente luego de algún tiempo personas discapacitadas que requerirán de servicios de rehabilitación con los costos adicionales que ello conlleva. Ciertamente, en las capitales urbanas más pobladas la proporción puede llegar a que 8 de cada 10 casos de discapacidad sean producto de accidentes laborales y de colisiones en las vías de tránsito.

Según relata el sub comandante Departamental de la Policía Boliviana en nuestro departamento, específicamente en la ciudad de Cobija, los accidentes de tránsito han sufrido un crecimiento significativo en los últimos años, siendo uno de los principales factores la imprudencia de conductores de motocicletas en estado de ebriedad y de jóvenes menores de edad, muchos de ellos provienen de familias de escasos recursos económicos, quienes ante la imposibilidad de cubrir los costos del tratamiento médico se ven obligados a recurrir a la solidaridad de la población, situación que se observa frecuentemente en los medios de comunicación social.

Llegando así a generar consecuencias Psicosociales en la victima como también a los familiares, en lo personal se desencadena ciertas patologías como ser la depresión, disminución de auto estima, aislamiento social y todo eso disminuye en su cotidianidad, también a la vez repercute en la familia ya que es la que está centrada en la recuperación de la víctima y les genera un aislamiento social.

1.2. Justificación

La temática accidentes de tránsito, ha cobrado una importancia creciente en el escenario nacional, ya que , la poca importancia y el poco conocimiento del tema han generado que los accidentes de tránsito se conviertan para la ciudadanía como algo cotidiano, cuando en realidad representan un emergente problema de salud pública, ya que si es verdad que existes multas y sanciones, los constantes accidentes que ocurren en la ciudad de Cobija es alarmante, como objetivo de la investigación es determinar las consecuencias bio.psyco-sociales,sufridas por parte de las víctimas de accidente de tránsito y determinar sus condiciones de salud, tanto física,social y psicológica, antes durante y después de sufrir el accidente de tránsito, se espera que los resultados obtenidos de esta Tesis, sirva de apoyo a proyectos en lo que asocian la accidentalidad y las lesiones sufridas por la víctima, con la finalidad de mantener el más alto nivel de bienestar físico, mental y social, prevenir todo daño o secuela de las personas involucradas en estos hechos.

El impacto que se puede identificar es significativo, y lo que se quiere garantizar la recuperación post el accidente de manera psicosocial y ante esta situación saber si el estado de salud física y mental influyen en su entorno y su total recuperación.

La problemática tiene relación con las prioridades de la región y del País, toda vez que en los últimos años en la ciudad de Cobija, se han incrementado significativamente los accidentes de tránsito, con consecuencias irreversibles para la víctima y su entorno familiar.

La accidentalidad y su consecuencias es por esta razón que se consideran como uno de los problemas más importantes a los que nos enfrentamos por su trascendencia social

mencionando que cuando sucede un hecho de tránsito, conmociona a la sociedad en general de manera directa e indirecta sea que formen parte o no del suceso, las investigaciones determinan que los accidentes de tránsito, aconteciendo con mayor frecuencia, es en la población masculina, y donde no mide ningún tipo de situación económica ni elige clase social a quien afectar, esto abarca toda tipo de personas, sin ningún tipo de elección(O.O.T, 2017).

Los conocimientos o información a obtener en la presente investigación son las etapas del accidente de tránsito, la pertinencia de la intervención del profesional en Trabajo Social, en beneficio de la víctima y de su entorno familiar.

La finalidad que se persigue con este estudio es que conozcan las consecuencias bio-psico-sociales y económicas de los accidentes de tránsito, se diseñen e implementen acciones específicas para el accionar del Trabajador Social, de modo que su intervención sea oportuna y aporte significativamente a mitigar estas consecuencias.

En consecuencia, los resultados de la investigación deben ser de utilidad tanto para las instituciones responsables de la seguridad vial como también para que así las Instituciones responsables de la salud de la víctima y bienestar de las personas con vínculo con los accidentes de tránsito, pero sobre todo para la población en general, en el tema de conciencia.

1.3. Descripción del problema

El desconocimiento de la relación entre los accidentes de tránsito y las consecuencias Bio-Psico-Sociales y económicas de sus involucrados, tiene como principales efectos en la víctima que podía ser: un trauma psicológico, lesiones que provoquen incapacidad temporal o permanente, secuelas, pérdidas económicas o finalmente la muerte.

Sin embargo a partir de lo mencionado se producen otras consecuencias principalmente en las familias de las víctimas, estas pueden ser sociales, que requieren del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben de distraer para atenderlos y esto implica

privarse de muchas actividades sociales, las económicas, que refiere al costo de tratamiento y la pérdida de productividad que estos familiares puedan adquirir.

La mitigación del problema a la vez conlleva la intervención de otros factores externos, como la actuación de los encargados de tránsito (policía), los responsables de justicia (fiscalía); y, factores propios de la(s) víctima(s), como el nivel de conocimiento de sus derechos, la intervención del entorno familiar, vecinos y amistades.

Por otra parte, los accidentes de tránsito tienen diferentes características, entre ellas la imprudencia del conductor, distracción, estado de ebriedad del conductor, fallas mecánicas del vehículo, accidente fortuito; según el tipo de accidente, pueden ser colisión de dos vehículos en movimiento, choque a objeto fijo, atropello a peatones, entre otros; según las consecuencias, pueden ser con muerte, con lesiones graves o leves, con pérdidas económicas de consideración y con daños materiales, muchas veces irreparables de los motorizados que se ven involucrados en estos tipos de hechos, que suelen ser involuntarios.

Si aquellas personas, víctimas de accidentes de tránsito, han sido socorridas de manera inmediata, por las instituciones competentes o de manera particular, si han sido resarcidas de los daños económico perdidos, si cuentan con algún tipo de seguro social como ser el SOAT y si este cubrió con las expectativas esperadas para hacer uso efectivo de ello, y si, a su vez las prestaciones que el seguro les ofrece, le permite resolver sus problemas, ya que el índice de accidentes de tránsito durante los meses de Enero, Febrero y Marzo de la presente gestión, se han manifestado de manera ascendente en nuestro municipio,

Según datos obteniendo por el Organismo Operativo de Tránsito, los casos reportados por las diferentes unidades dependientes de la Policía Boliviana departamental y atendidos a su vez por los mismos efectivos policiales, se tiene registrado en sus dependencias la totalidad de 121 casos de accidentes de tránsito, siendo estos clasificados con diferentes tipologías y grados de lesión, como ser graves o leves.

1.3.1. Planteamiento del problema

A partir de lo anteriormente expuesto, la investigación se plantea la siguiente pregunta:

¿Cuáles son los efectos bio-psico-sociales y económicos que se generan en las personas debido a los accidentes de tránsito, en la ciudad de Cobija?

Mientras que las sub-preguntas son:

¿Cuál es la frecuencia y tipos de accidente de tránsito que se producen en la ciudad de Cobija?

¿Qué consecuencias sociales (individual, familiar y entorno) y económicos se generan en los involucrados en accidentes de tránsito?

¿Qué relación existe entre accidentes de tránsito y consecuencias socioeconómicas en los involucrados?

1.3. Objetivos

1.4.1 Objetivo general de Investigación

Determinar las consecuencias Bio-Psico-Sociales y Económicas de los accidentes de tránsito de la ciudad de Cobija, en el primer trimestre de la gestión 2017.

1.4.2. Objetivos específicos

Describir la frecuencia y los tipos de accidentes de tránsito que se producen en la ciudad de Cobija.

Caracterizar las consecuencias Bio-Psico-Sociales (personal, familiar y entorno) y económicas de los involucrados en accidentes de tránsito.

Establecer la relación que existe entre accidentes de tránsito y consecuencias socioeconómicas en los involucrados.

1.5. Hipótesis

Los accidentes de tránsito generan consecuencias Bio-Psico-Sociales y Económicas, en las personas que han sufrido un accidente en la ciudad de Cobija?

Variables

Variable independiente: tipos de accidente de tránsito.

Variable dependiente: Consecuencias Bio-Psico-Sociales y Económicas.

Tabla 1

1.6. Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Accidentes de tránsito	Colisión en la que participan al menos un vehículo en movimiento y que puede dejar al menos una persona herida o muerta y/o producir daños materiales.	Tipos de accidentes de tránsito.	Atropello	Revisión documental	Planillas de registro
			Colisión o choque	Revisión documental	Planillas de registro
			Tipos de vehículos (2 o 4 ruedas)	Revisión documental	Planillas de registro
			Propiedad de los vehículos (público o privado)	Revisión documental	Planillas de registro
		Involucrados	Conductor, Pasajero, Peatón, Objetos físicos.	Revisión documental	Planillas de registro
Consecuencias biopsicosociales y económicas	Secuelas en los involucrados resultantes de los accidentes de tránsito.	Económico	Costos de tratamiento.	Encuesta	Cuestionario de encuesta
			Reducción de ingresos	Encuesta	Cuestionario de encuesta
		Bio-psicosocial	Consecuencias en los órganos motores.	Encuesta	Cuestionario de encuesta
			Lesiones leves y graves	Entrevista	Guía de entrevista
			Muerte Humana	Entrevista	Guía de entrevista
			Incapacidad temporal o permanente.	Entrevista	Guía de entrevista
			Sociales	Seguro SOAT del vehículo	Entrevista
		Seguro Social de la víctima		Entrevista	Guía de entrevista
		Consecuencia en la familia de la Víctima		Entrevista	Guía de entrevista
		Psico-social	Consecuencia emocional en la familia de la Víctima Psico-Social.	Entrevista	Guía de entrevista
			Trauma psicológico	Entrevista	Guía de entrevista

Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO II

DISEÑO METODOLÓGICO

2.1. Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo exploratorio debido a que se pretende describir los hechos desde el Trabajo Social que aborden la problemática sobre las consecuencias bio-psicosociales y económicas en sus involucrados, en la ciudad de Cobija.

La investigación a desarrollar, trata de un estudio exploratorio de carácter transversal. Establece un análisis de la distribución de la frecuencia de las características bio-psicosociales y económicas de los hechos durante y posterior a los accidentes de tránsito, de acuerdo a las variables relacionadas con el tiempo, el espacio (del medio ambiente y de la población) y la persona, con detalles del perfil situacional, con el objetivo de conocer la situación de un fenómeno social. Según Martínez (2010), este tipo de estudios se lleva a cabo cuando el conocimiento sobre un determinado tema es todavía limitada y tiene como objetivo investigar la asociación entre las variables predictoras y el resultado(p.45).

2.2. Enfoque de la investigación

Por las características de las variables, en la presente investigación se empleó el enfoque cuali-cuantitativo es decir se convierte en un enfoque mixto: “Este modelo representa el más alto grado de integración o combinación entre los enfoques cualitativo y cuantitativo. Ambos se entremezclan o combinan en todo el proceso de investigación, o al menos, en la mayoría de sus etapas “(Tamayo 2003:189).

Por su parte Martínez (2010), afirma que este enfoque requiere de un buen manejo de los dos enfoques y una mentalidad flexible. Agrega complejidad al diseño de estudio; pero contempla

todas las ventajas de cada uno de los enfoques. La investigación oscila entre los esquemas de pensamiento inductivo y deductivo, por lo que el investigador debe tener un enorme dinamismo en el proceso. Lleva a un punto de vinculación de lo cualitativo y lo cuantitativo, por lo cual la información obtenida se presenta en un informe único, que va combinando los resultados cualitativos con los cuantitativos (p.9).

El enfoque cuantitativo será empleado en el estudio de la variable independiente, es decir, de las características de los accidentes de tránsito, mientras que la cualitativa en el análisis de las consecuencias bio-psico-sociales (variable dependiente).

2.3. Población y Muestra

En todo proceso de investigación se establece el objeto de la misma, como lo es la población, de ella se extrajo la información requerida para su respectivo estudio.

La población es un conjunto de individuos de la misma clase, limitada por el estudio. Al respecto, Hernández y Fernández (2006), expresan que: “La población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones”. En consecuencia, en la presente investigación, la población son todas las personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito, durante los tres primeros meses de la gestión 2017, las cuales corresponden a un número de 121 afectados.

Como quiera que se resulte imposible de estudiar una población completa, en trabajos de investigación “se recurre a muestras que constituyen la parte o subconjunto de la población que se desea analizar” (Koria, 2007:101). Esta muestra requiere de por lo menos dos características fundamentales, entre las que podemos indicar, todos son víctimas y han sufrido el accidente durante los tres primeros meses del año 2017.

Una muestra consiste en “un subconjunto de la población, que se obtiene para averiguar las propiedades o características de esa última, por lo que interesa que sea un reflejo de la población, que sea representativa de ella” (Ludewig, Rodríguez, 1998:65).

La muestra fue obtenida a través de una investigación preliminar mediante una encuesta que consistió en visitar cada una de las personas víctimas de accidentes de tránsito de la ciudad de Cobija, dicha visita permitió identificar el número de personas de las cuales han sido víctimas de este suceso. Por tanto, la entrevista a profundidad fue aplicada a un 100%.

2.4. Tipo de muestreo

Como señala Martínez (2010) el muestreo fue intencionado, ya que depende del criterio del investigador, la elección de los elementos no dependerá de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características del estudio que hace la muestra. Aquí el procedimiento no es mecánico, ni con base en fórmulas de probabilidad, sino que depende del proceso de toma de decisiones de las muestras seleccionadas por decisiones subjetivas tienden a estar sesgadas (no objetivo ni imparcial, sino que condicionado por ciertos intereses) (p.54).

2.5. Fuentes y técnicas de investigación

La recolección de los datos se ha ejecutado a través de la Dirección del Organismo Operativo de Tránsito, Hospital Roberto Galindo Terán, Centros de Salud y los involucrados en el accidente de tránsito.

2.5.1. Fuentes de información

Los datos recolectados constituyen el medio de recojo de información a través de fuentes primarias y secundarias.

Fuentes primarias: De acuerdo a Martínez (2010), son todas aquellas de las cuales se obtiene información directa, es decir, de donde se origina la información. En consecuencia, en la presente investigación, las fuentes primarias estuvieron constituidas por la información proporcionada por las personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito (p.15).

Las fuentes primarias son las víctimas de los accidentes de tránsito y sus familiares y, se categorizarán los casos de accidentes en: Discapacidad total permanente, discapacidad parcial permanente, defunción, devolución simple y deserción.

Fuentes secundarias: Según el mismo autor, son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema por investigar, pero que no son las fuentes originales de los hechos o las situaciones, sino que solo lo referente. Las principales fuentes secundarias para la obtención de la información son los libros, las revistas, los documentos escritos (en general, todo medio impreso), los documentales, los noticieros y los medio de información. En investigación, cualquiera de esta fuente es válida siempre y cuando el investigador siga un procedimiento sistematizado y adecuado a las características del tema y a los objeto, al marco teórico, a las hipótesis, al tipo de estudio y al diseño seleccionado.

Las fuentes de información secundaria: son los registros del Hospital Roberto Galindo, a través de sus registros y diagnósticos obtenidos por los médicos de turno, los centros de salud de la ciudad de Cobija, la Unidad Operativa de Tránsito, mediante los datos estadísticos y las diferentes tipologías de los accidentes de tránsito y los diversos libros investigados con sus respectivas bibliografías.

2.5.2. Técnicas de recolección de datos

La técnica se entiende como “el conjunto de reglas y procedimientos que le permitan al investigador, establecer la relación con el objeto o sujeto de la investigación, es el medio que le permitirá recolectar datos para llegar al objeto trazado” (Cusi, 2003:88).

Las técnicas que se utilizaron en la investigación fueron: la encuesta y la entrevista, el cual la encuesta es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador. Para ello, a diferencia de la entrevista se utilizan un listado de preguntas escritas que se entregan a los sujetos, a fin que les contesten igualmente por escrito(Cusi, 2003:98).

La encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con propósito de obtener información de las personas.

Cuestionario: En cuanto al cuestionario, este instrumento consiste en aplicar a un universo definido de individuos una serie de preguntas o ítems sobre un determinado problema de investigación del que deseamos conocer algo, puede tratar sobre: un

programa, una forma de entrevista o un instrumento de medición. Aunque el cuestionario usualmente es un procedimiento escrito para recabar datos, es posible aplicarlo verbalmente (Sierra, 1994:73).

Entrevista: es una técnica orientada a obtener contacto directo con las personas que se considere fuente de información.

Las entrevistas que se realizaron a las personas víctimas de accidentes de tránsito se efectuaron de forma individual con temas que abordan las categorías de la investigación y permitieron que éstos respondieran de acuerdo con sus experiencias. Además, se evaluó los casos de muertes de algún miembro de la familia como consecuencia de accidentes de tránsito, los cuales se aplicaron con encuestas, cambiando así el segundo ítem de la encuesta por preguntas referidas a tal aspecto.

CAPÍTULO III

MARCO REFERENCIAL

3.1. Marco Legal

Desde el punto de vista legal, esta investigación se sustenta en las siguientes leyes: Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia (2009), Reglamento del Código de Transito, 8 de junio de 1978, Código Penal (Mayo 2011) y Decreto Supremo N° 27295, los mismos que se hacen referencia de acuerdo a lo siguiente:

3.1.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia (2009)

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia establece lo siguientes artículos que hacen mención directa con el objeto de estudio, es decir:

Artículo 302 Son competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales Autónomos, en su jurisdicción, transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.

3.1.2. Reglamento del Código de Transito, 8 de junio de 1978

El nuevo Código de Transito, establece en el Título I, Capítulo I, Sobre las disposiciones preliminares referentes a los accidentes de tránsito y sobre su aplicación y objeto a lo cual se refiere en lo siguiente:

El tránsito de las personas por las vías terrestres, sea como peatones o conductores de vehículos motorizados, a propulsión humana o a tracción animal y de las que cabalguen animales, los lleven de tiro o arreados, se regirá por el CODIGO NACIONAL DEL TRÁNSITO y este Reglamento.

Título VI de las faltas y sanciones

Capítulo III De los accidentes de tránsito

Artículo 394 (Policía judicial) Conforme al Artículo 117 del Código de Procedimiento Penal, el Servicio Nacional del Tránsito, ejercerá funciones de Policía Judicial en los accidentes ocurridos dentro de las actividades reguladas en esta rama

Artículo 395 (Informe técnico) Ocurrido un accidente intervendrá el personal de la Policía del Tránsito a fin de proceder a la investigación del hecho y establecer las causas y circunstancias en que se ha producido. El informe técnico, que deberá expedirse en el término de 48 horas como máximo, comprenderá básicamente los siguientes aspectos:

1. Lugar del accidente, con especificación de las clases de vías y estado de las mismas.
2. Día y hora.
3. Estado del tiempo.
4. Análisis sobre el examen y medición de las huellas a fin de establecer la dirección, frenadas y velocidad de los vehículos.
5. Estado y posición en que quedaron el o los vehículos.
6. Clase de servicios que presta el de los vehículos
7. Nombres, apellidos número de licencia o brevet, domicilio y otros datos personales del o de los conductores y propietarios de los vehículos.
8. Nombres y apellidos de las personas que hubieran presenciado el accidente.
9. Nombres y apellidos de las personas que hubiera. Resultado muerto o lesionado, acompañando él diagnóstico de la asistencia pública o los certificados de reconocimiento médico legal.
10. Relación de los daños materiales sufridos por él o los vehículos u otros bienes, con un costo aproximadamente del valor de las reparaciones.
11. Relación circunstanciada de como sucedió el accidente y posibles causas
12. Croquis.
13. De quien o quienes es la responsabilidad, citando los artículos del Código o Reglamento que hubieran resultado infringidos.

Artículo 396 (Obligación de informar) Si el accidente ocurre en zona rural alejada de los centros urbanos, el conductor presentará el informe a que está obligado a la Jefatura Departamental del Tránsito o al puesto policial más próximo, dentro de las 24 horas siguientes de ocurrido el hecho. Este informe será presentado personalmente por el conductor y solamente lo hará por intermedio de terceras personas en caso de encontrarse impedido por haber sufrido graves lesiones con motivo del accidente. Si el accidente ocurriere en las ciudades o en lugares el informe será presentado de inmediato y en forma personal por él o los conductores.

Artículo 397: (Presunción de culpabilidad por fuga) Se presume la culpabilidad de todo conductor que estando implicado en un accidente o que habiendo incurrido en una infracción, se dé a la fuga, omitiendo presentar a la Policía del Tránsito el correspondiente informe.

CAPÍTULO IV

De las responsabilidades

Artículo 398 (Multa) El pago de la multa es una sanción legal por haber infringido una norma de tránsito y de ningún modo es parte de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados en el accidente.

Artículo 399 (Responsabilidad penal) Si el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia.

Artículo 400 (Competencia del juez de tránsito) Si el accidente es leve y los daños a las personas o el Valor de los desperfectos ocasionados a los vehículos o las cosas, son de poca consideración, el caso será conocido, tramitado y, resuelto por el Juez del Tránsito conforme a sus atribuciones.

Artículo 401 (Personas que responden por los daños) La responsabilidad penal es personal. Sin embargo, en los casos señalados por el artículo 163 del Código de Tránsito son civilmente responsables de los daños y perjuicios ocasionados a las personas o las cosas, pese a no ser protagonistas del hecho, los propietarios de los vehículos o empresas de transportes.

Artículo 402 (Reparación de daños por el peatón) Si se comprobase que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón éste queda obligado a reparar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente.

Artículo 403 (Ley de la calzada) Cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil mientras no se pruebe su culpabilidad.

Artículo 404 (Presunción de culpabilidad del conductor) Cuando el accidente ocurre en una bocacalle o franja de seguridad (paso de peatones demarcado o imaginario) , entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la responsabilidad del conductor mientras no se pruebe lo contrario.

Artículo 415 (Sanción por infracciones) Tratándose de infracciones a las disposiciones del Código Nacional del Tránsito y este Reglamento, la Policía de Tránsito, con jurisdicción y competencia propias, conoce e impone las sanciones reglamentarias a los infractores de conformidad a las normas que se tienen establecidas.

3.1.3. Código Penal (Mayo 2011)

Por su parte el nuevo código penal en función sobre los accidentes de tránsito, menciona lo siguiente.

Artículo 261 (Homicidios y lesiones graves y gravísimas en accidentes de tránsito)

El que resulte culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de (1) a tres (3) años.

Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno (1) a cinco (5) años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno (1) a cinco (5) años.

Artículo 262 (Omisión de Socorro) Si en el caso del artículo anterior el autor fugare del lugar del hecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las víctimas, será sancionado con privación de libertad de uno (1) a cuatro (4) años.

CAPITULO III

Delitos contra la integridad corporal y la salud

Artículo 270 (Lesiones gravísimas) Incurrirá el autor en la pena de privación de libertad de tres a nueve años cuando de la lesión resultare:

- 1) una enfermedad mental o corporal, cierta o probablemente incurable.
- 2) la debilitación permanente de la salud o la pérdida o uso de un sentido, de un miembro o de una función.
- 3) la incapacidad permanente para el trabajo o la que sobrepase de ciento ochenta días.
- 4) la marca indeleble o la deformación permanente del rostro.
- 5) el peligro inminente de perder la vida.

Si la victima fuera una Niña, Niño o Adolescente la pena será agravada en dos tercios.

Artículo 271 (Lesiones Graves y Leves) El que de cualquier modo ocasionare u otro un daño en el cuerpo o en la salud, no comprendido en los casos del Artículo anterior, del cual derivare incapacidad para el trabajo de treinta a ciento ochenta días, será sancionado con reclusión de dos a seis años.

Si la incapacidad fuere hasta veintinueve días se impondrá el autor reclusión de seis meses a dos años o prestación de trabajo hasta el máximo.

Si la victima fuera una niña, niño o adolescente, la pena en el primer caso será de reclusión de cinco a diez años y en el segundo caso de cuatro a ocho años.

Artículo 273 (Lesión seguida de muerte) El que con el fin de causar un daño en el cuerpo o en la salud produjere la muerte de alguna persona, sin que esta hubiera sido querida por el autor, pero que pudo haber sido prevista, será sancionado con privación de libertad de tres a ocho años.

Si se tratare del caos previsto en el Artículo 254 párrafo primero, la sanción será disminuida en un tercio.

La sanción privativa de libertad será agravada en dos tercios, si la víctima del delito resultare ser Niña, Niño o Adolescente.

3.1.4. Decreto Supremo N° 27295

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se regirá por la Ley de Seguros N°1883, el presente Decreto Supremo y las Resoluciones Administrativas que la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros emita para el efecto.

Artículo 1 (Objeto) El objeto del presente Decreto Supremo es reglamentar el Artículo 37 de la Ley N° 1883 de Seguros, como reglamento único del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se regirá por la Ley de Seguros N° 1883, el presente Decreto Supremo y las Resoluciones Administrativas que la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros emita para el efecto.

Artículo 2 (Alcance de la cobertura). El SOAT tiene como objetivo otorgar una cobertura uniforme y única de gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte o incapacidad total permanente a cualquier persona individual que sufra un accidente provocado por vehículo automotor.

El SOAT es indisputable, de beneficio uniforme, irreversible, y su acción será directa e inmediata contra la entidad aseguradora.

Artículo 3 (Definiciones). Se establecen las siguientes definiciones, para efectos del presente Reglamento, con carácter descriptivo y no limitativo.

Accidentado.- Es la persona fallecida o lesionada a causa de accidente de tránsito provocado por un vehículo motorizado. El accidentado puede ser el conductor, los ocupantes del vehículo y/o los peatones.

Accidente de tránsito.- Para los fines del SOAT, es el evento súbito, imprevisto, ajeno a la voluntad de las personas intervinientes, en el que intervienen uno o más vehículos motorizados, que se produce en vía pública, área de libre circulación vehicular o en otras áreas, pero, provocado por uno o más vehículos motorizados que estaban circulando por vía pública, que provoca el fallecimiento o lesiones corporales de una o más personas.(SOAT 2002).

Incapacidad total y permanente.- La incapacidad total y definitiva del accidentado a causa de un accidente de tránsito, que no le permite efectuar un trabajo razonablemente remunerado, cuya calificación de invalidez dictaminada por un médico habilitado por la SPVS, supera el 60% de acuerdo al Manual de Calificación utilizado en los seguros colectivos del Seguro Social Obligatorio.(SOAT 2002).

3.2. Marco Teórico

Las definiciones de accidente de tráfico son numerosas, pero sin embargo, es verdaderamente complicado encontrar una única definición capaz de cerrar herméticamente los factores que convergen en un accidente de tráfico.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y siguiendo a Baker, Frickr y López (2002), el accidente de tráfico es un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas (p.26).

Johnson (1973), define accidente como una transferencia indeseada de energía, debido a la falta de barreras o controles que producen lesiones, pérdidas de bienes o interfieren en procesos, precedidas de secuencias de errores de planeamiento y operación; los cuales:

- a) No se adaptan a cambios en factores físicos o humanos.
- b) Producen condiciones y/o actos inseguros, provenientes del riesgo de la actividad, que interrumpen o degradan la misma (p.18).

También con carácter general Jouvencel (2008), expone que el accidente de circulación se define como el producido en las vías públicas de las poblaciones y en las carreteras por los semovientes o los vehículos (carros bicicletas, motocicletas y automóviles) que por ellas transitan(p.77).

El léxico castellano tiene un vocablo que se aproxima al sentido, acción y resultado; "Siniestro" es la avería grave, la destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad, con este concepto comprende tanto el daño de las cosas como en las personas, cualquiera que sea un índole, por lo que de forma arriesgada se puede definir como:

Un accidente o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido principalmente a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, pasajero o peatón, pero en muchas ocasiones a fallos mecánicos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables, cruce de animales durante el tráfico o una deficiente estructura de tránsito (falta o mala señalización, mal diseño de la carretera o imperfectos en la capa de rodadura)"(léxico,2015:23).

3.2.1. Teorías de las causas de los accidentes

Entre las causas de los accidentes de tránsito la principal se atribuye a los conductores, aunque también los hay causados por peatones, vehículos, camino, ganado y causas naturales.

La OMS ha propuesto la utilización de la matriz de Haddon, como instrumento para la comprensión de los factores causales en los accidentes de tránsito. Se trata de un modelo conceptual que aplica principios básicos de la salud pública a los problemas de la seguridad en el tránsito, y ayuda a guiar la investigación y el desarrollo de las acciones de promoción y prevención (Haddon, 2004:187).

La matriz relaciona la secuencia temporal (fase) con los elementos o factores concurrentes en un accidente de tránsito, como son el factor humano (es decir, la persona con sus

conocimientos, actitudes y percepciones sobre el problema), el factor vehicular (dependiente de las características del vehículo) y el factor vial, que se relaciona con las características de la vía y las medidas tomadas para evitar y reducir la ocurrencia y morbi-mortalidad en los accidentes de tránsito. Asimismo, es una herramienta de apoyo en el proceso de planificación.

Las fases temporales en la ocurrencia de un accidente de tránsito son:

Pre-evento: Incluye los elementos que determinan que un accidente de tránsito ocurra, constituyendo un espacio de intervención para la promoción de una cultura de tránsito.

Evento: Incluye los elementos que determinan que una lesión ocurra como consecuencia del accidente de tránsito.

Post-evento: Describe los elementos que podrían reducir la severidad de la lesión producida por el accidente.

Otro factor importante es la dificultad visual, aunque aún debemos mencionar otros que también contribuyen al desenlace de los accidentes automovilísticos. Más del 95% de los accidentes son causados por la imprudencia, impericia o negligencia del conductor, que pueden estar asociados o no a alguno de los factores antes mencionados.

Según Heinrich(1931), los accidentes se definen como sucesos imprevistos que producen lesiones, muertes, pérdidas de producción y daños en bienes y propiedades. Es muy difícil prevenirlos si no se comprenden sus causas. Ha habido muchos intentos de elaborar una teoría que permita predecir éstas, pero ninguna de ellas ha contado, hasta ahora, con una aceptación unánime (p.54).

Heinrich(1930), define al accidente como un "evento no planeado ni controlado en el cual la acción, o reacción de un objeto, sustancia, persona o radiación, resulta en lesión o probabilidad de lesión (p.43).

Por su parte Johnson (1973), define accidente como una transferencia indeseada de energía, debido a la falta de barreras o controles que producen lesiones, pérdidas de bienes o interfieren en procesos, precedidas de secuencias de errores de planeamiento y operación: no se adaptan a cambios en factores físicos o humanos, y producen condiciones y/o actos inseguros, provenientes del riesgo de la actividad, que interrumpen o degradan la misma(p.66).

Accidente, en su sentido jurídico, envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y en este sentido se habla comúnmente de daños causados por mero accidente, en que se establece a priori que no ha habido culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria.

Al respecto, ya en 1956, en un trabajo publicado en *The Polic Journal* (Londres), se sugiere la eliminación de la expresión accidente, en el tránsito en especial, dado a que estos eventos se producen generalmente por Imprudencia que encierra una acción culposa deliberada aunque el hecho mismo no sea deseado y ambos términos, Accidente e Impericia, aparecen como contradictorios.

En algunos países, especialmente en Italia, se usa la expresión análoga a Incidente, cuya significación lexicográfica se traduce en Cualquier, "Hecho inesperado que sobreviene en el transcurso de un asunto y tiene algún enlace". Este concepto tampoco es satisfactorio porque no supone necesariamente daños, lesiones u otros perjuicios sino simplemente el evento en circunstancias que esos factores deben estar comprendidos.

El léxico, castellano tiene un vocablo que se aproxima, al sentido, total de la acción y el resultado. "Siniestro, es la avería grave, la destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad". Este concepto comprende tanto el daño de las cosas como en las personas, cualquiera sea su índole, extensión o intensidad y a la vez, carece del significado jurídico que tiene la expresión Accidente. Pero parece ser que Siniestro estuviese reservado solo para grandes eventos, principalmente incendios, aun cuando en rigor la verdad el Accidente el Tránsito en la actualidad por su proliferación y perjuicios que ocasiona, es un verdadero siniestro, no sólo aplicando el concepto idiomático sino también el de común uso.

Los accidentes se definen como sucesos imprevistos que producen lesiones, muertes, pérdidas de producción y daños en bienes y propiedades. Es muy difícil prevenirlos si no se comprenden sus causas. Ha habido muchos intentos de elaborar una teoría que permita predecir éstas, pero ninguna de ellas ha contado, hasta ahora, con una aceptación unánime (Heinrich,2006:85).

Investigadores de diferentes campos de la ciencia y de la técnica han intentado desarrollar una teoría sobre las causas de los accidentes que ayude a identificar, aislar y, en última instancia, eliminar los factores que causan o contribuyen a que ocurran accidentes. En el presente artículo se ofrece un breve resumen de las diferentes teorías sobre sus causas, además de una estructura de los accidentes.

3.2.2. La Teoría del Dominó

Fue Heinrich (1931), quien desarrolló la denominada teoría del “efecto dominó”. De acuerdo con esta teoría un accidente se origina por una secuencia de hechos. Heinrich propuso una “secuencia de cinco factores en el accidente”, en la que cada uno actuaría sobre el siguiente de manera similar a como lo hacen las fichas de dominó, que van cayendo una sobre otra.

He aquí la secuencia de los factores del accidente:

Herencia y medio social.

Acto inseguro.

Falla humana.

Accidentes.

Lesión (p.11).

Heinrich (2008) propuso que, del mismo modo en que la retirada de una ficha de dominó de la fila interrumpe la secuencia de caída, la eliminación de uno de los factores evitaría el accidente y el daño resultante, siendo la ficha cuya retirada es esencial el número, Si bien

Heinrich no ofreció dato alguno en apoyo de su teoría, ésta presenta un punto de partida útil para la discusión y una base para futuras investigaciones (p.46).

Dentro de mi investigación, esta teoría fue aplicada, enfocada desde el punto de vista de que un 48% de los accidentes de tránsito, están provocados por actos humanos peligrosos, un 36% por conducciones peligrosas y un 16% por hechos fortuitos, en el cual propongo una secuencia de tres factores en el accidente, en la que cada uno actúa sobre el siguiente, de manera similar, así como lo hacen las fichas del domino, que van cayendo una sobre otras.

No respetar las señales de tránsito.

Falta de conciencia.

Falta de mano dura por parte de las autoridades.

3.2.3. Teoría de “Los Síntomas Frente a las Causas”

No es tanto una teoría cuanto una advertencia que debe tenerse en cuenta si se trata de comprender la causalidad de los accidentes. Cuando se investiga un accidente, se tiende a centrar la atención en sus causas inmediatas, obviando las esenciales. Las situaciones y los actos peligrosos (causas próximas) son los síntomas y no las causas fundamentales de un accidente.

De acuerdo a la investigación, esta teoría de los síntomas frente a la causa, o más bien dicho, advertencias que se deben de tener en cuenta para comprender la casualidad de los accidentes, en este caso, tratando de asociar los síntomas y las causales de lo investigado, se aplica de la siguiente manera, identificando cinco factores o causas próximas, fundamentales, las cuales determinamos para mayor entendimiento, de la siguiente manera. Con un 40% Ebriedad,28% Distraccion,16% Fallas mecánicas,12% Exceso de velocidad y un 4% otros, por el cual la teoría mencionada nos refleja una advertencia , por ejemplo, si sabemos que no debemos de conducir ningún tipo de vehículo en estado de ebriedad o neutra movilidad esta con fallas mecánicas, conduzco con exceso de velocidad o finalmente demuestre distracción al momento de conducir, estamos dando paso a actos peligrosos constitutivos a un accidente de tránsito, que sería la esencia del mismo y la respuesta a todos los sucesos o situaciones en un hecho de tránsito.

3.3. Marco Conceptual

3.3.1. Accidentes de tránsito

Para caracterizar el Accidente en el tránsito se han elaborado innumerables definiciones “Es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones”. (Botta, 2010:41).

También se refiere Lorente (2008), “que es cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas (p.73).

También se define como, "todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana"(Barrera, Berezuela, Cárdenas, 2011:08).

Para el Programa Interamericano de Estadísticas Básicas (PIEB), es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte. Las innumerables definiciones, como acontece también en otros campos, en vez de proporcionar un concepto exacto producen una indefinición del mismo pues para algunos tratadistas el accidente en el tránsito es una cosa y para otros, otra, guardando sí, cierta semejanza.

3.3.2. Factores de los accidentes del tránsito

El tránsito es un sistema compuesto por tres elementos principales:

- factor humano (conductores, pasajeros, peatones)
- vehículos

- ambiente (vías, señalización, tránsito, leyes, reglamentos, condiciones climáticas)

Como en todo sistema estos “factores son interactuantes y para que dicho sistema funciones normalmente deben estar en equilibrio” (Briseño, 2014:14).

3.3.2.1. Factor humano

Es según estudios el principal de todos y muy especialmente, el conductor. Él es quien está tomando decisiones permanentemente al conducir. “Se dice que el conductor en la vía es un continuo procesador de información” (Briseño, 2014:45).

Ante cada circunstancia (de tránsito, de señalización, de clima, etc.) debe tomar inmediatamente una decisión que, lógicamente, “debe ser la más correcta o conveniente para la seguridad, importante es su propio comportamiento al conducir” (Briseño, 2014:14).

También en el factor humano, son importantes para el “equilibrio del sistema” tanto los peatones como los pasajeros y se considerará el mejoramiento de su conducta.

Diversos estudios extranjeros indican que “la conducción incorrecta es responsable de los accidentes de tránsito “en cifras que fluctúan entre el 85% y el 95%(Briseño, 2014:22).

Uno de los aspectos importantes, como factor humano en la seguridad, es el tiempo ocupado en la conducción, debido a que una concentración prolongada hace que ésta se debilite. “En resumen, estudios estadísticos sobre factores humanos en accidentes de tránsito indican que éstos son causa probable o definitiva de la mayor cantidad de estos accidentes”(Briseño, 2014:28).

3.3.2.2. Factor vehículo

Su incidencia en la accidentabilidad es debida principalmente a:

“Fallas por mala mantención mecánica del vehículo

Fallas provenientes de la antigüedad del vehículo

Incremento del parque vehicular” (Briseño, 2014:34).

3.3.2.3. Factor ambiente

Incidencia por:

“Malas condiciones de las vías (pavimento, trazado, etc.)

Señalización ausente o deficiente

Congestión vehicular

Condiciones de clima adversos” (Briseño, 2014:11).

Al romper el equilibrio del “Sistema Tránsito” cualquiera de los factores enumerados existe un evidente riesgo potencial de ocurrencia del accidente.

3.3.3. Ubicación legal del accidente en el tránsito

En materia penal, entre las expresiones de la culpabilidad se encuentran el dolo y la culpa.

Hay dolo, por regla general, cuando un sujeto, a sabiendas que su conducta es contraria a derecho, que está sancionado por la ley, no obstante ello la realiza voluntariamente queriendo producir un resultado que se sabe ilícito; hay entonces en el dolo dos ingredientes conceptuales, el saber y el querer. El saber que la conducta es dolosa e ilícita ya que el resultado es contrario a derecho. Esto necesita solamente de un conocimiento genérico en que la acción u omisión es contrario a la conveniencia social por medio de lo cual se sabe lo que está bien y lo que está mal; luego el dolo es el reflejo de un acto volitivo.

La acción u omisión dolosa, el hacer algo contrario a derecho o el dejar de hacer algo ordenado por la ley, tipifican los delitos y es delito "Toda Acción u Omisión Voluntaria Penada por la Ley".

En una zona inferior de la expresión de la culpabilidad y ocupando un lugar intermedio se encuentra la culpa que, concebida en su sentido más general, puede decirse que existe en toda conducta voluntaria, lícita o ilícita, realizada con Imprudencia o Negligencia y que ocasiona un resultado antijurídico no previsto o previsto pero no querido ni asentido. En general es la falta de Diligencia o Cuidado que se puede exigir de una persona en la realización de su conducta habitual, que puede llegar a producir un efecto dañoso a terceros; surge cuando no se

cumple con el deber de cuidado, cuando se infringe o no se respeta este deber que la ley impone a todos en la realización de todas las acciones.

El deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva, cuando la culpa es activa, se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia.

Estos dos elementos, la Imprudencia y la negligencia, resumen las características de la culpa y, en general, conllevan una observancia a los Reglamentos o normas que rigen un asunto a la impericia en la operación, en este caso, de vehículos. La culpa tiene importancia como expresión de culpabilidad en el resultado de las conductas porque aquellas realizadas con Culpa conforman los Cuasidelitos que deben estar expresamente descritos por la ley penal para que puedan ser objeto de castigos.

La Ley penal establece que Las Acciones u Omisiones que Cometidas con Dolo o Malicia Importarían un Delito, Constituyen Cuasidelitos si Solo hay Culpa en el que la Comete.

La expresión Cuasidelito se compone del adverbio de tiempo Casi y del sustantivo Delito y quiere decir literalmente "Cerca del Delito, Próximo del Delito, Faltando poco para el Delito".

En otros términos que es una conducta activa o pasiva en que la voluntariedad esta reemplazada por la Culpa.

3.3.3.1. El vehículo en la sociedad

La historia de los vehículos utilizados como medio de transporte comienza con la invención de la rueda, hace unos cuatro mil años en la India. Desde entonces, la sociedad, ha utilizado esto no sólo como medio de transporte de mercancías para uso de comercio, sino también, para su propio traslado hacia lugares más lejanos. El automóvil corresponde a: “Un vehículo mecánico de propulsión propia destinado al transporte de personas, generalmente con cuatro ruedas y capacidad entre una y nueve plazas. Las ruedas "delanteras" pueden moverse hacia los lados para permitir giros y tomar las curvas” (Riquelme, 2012:34).

Bajo las disposiciones contenidas en el Decreto Supremo 27295 del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT), se señala:

Se entiende por vehículo motorizado aquél que normalmente está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia, que se encuentre por su naturaleza destinada al transporte o traslado de personas o cosas y sujeta a la obligación de obtener permiso de circulación para transitar. Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares, que carezcan de propulsión pero que circulen por vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados para los efectos de esta ley, debiendo contar con el seguro obligatorio adicional correspondiente (Gaceta oficial de Bolivia, 2002:6).

Monbiot (1987), escribe que en nuestra sociedad, el automóvil se ha convertido más que en un medio de transporte, en un instrumento sinónimo de status social (p.29).

La cultura del automóvil generalizada ha cambiado las preferencias de los votantes de la derecha del espectro político. Se piensa que la cultura del automóvil ha contribuido a un aumento en el individualismo y menos interacciones sociales entre los miembros de diferentes clases socioeconómicas (Riquelme, 2012:99).

Nuestra sociedad, como ha sido observada en el subcapítulo Globalización es vulnerable a las nuevas tecnologías en distintos ámbitos, en este caso, “el automóvil o vehículo se caracteriza por un medio de transporte que evoluciona constantemente en distintos aspectos, dentro de los cuales, destacan: el confort, lujo, velocidad, potencia y diseño” (Glizer, 2003:66).

Estos responden a las nuevas exigencias de los consumidores. Cada uno de los aspectos mencionados, corresponden a accesorios a la función básica del transporte.

Según el mismo autor, no se debe olvidar, los costos y riesgos asociados que conlleva para el mundo el vehículo. Los altos índices de contaminación (medioambiente), los costos de vida humana y económica, y quienes se ven esencialmente afectados por estos corresponden a los países subdesarrollados. Dentro de la característica de la globalización, se ha masificado la producción de automóviles de bajo costo, así también, es importante mencionar la facilidad

del mercado en el cual grandes tiendas dan el acceso económico a las personas para la compra de estos productos, una característica evidente en nuestra sociedad de consumo.

3.3.3.2. El vehículo y el factor humano

Doctrinariamente el equilibrio obliga a la concurrencia copulativa de, estos factores y basta que uno de ellos falle para que se rompa el esquema y empiece a actuar la falla como contrapeso.

El factor vía y medio, aparecen en la mayoría de las legislaciones de tránsito del mundo anuladas por preceptos de ellas que obligan al factor humano a adecuar su comportamiento a las variaciones que se le presenten como contrarias a la normalidad y aún a preverlas. Esta manera jurídica de ver las cosas condicionan en gran medida las apreciaciones técnicas que se puedan tener al respecto y hace que las posibles anormalidades del terreno se mantengan como causales perpetuantes en contadas ocasiones.

La vía, al contrario de lo que muchos opinan, no es un elemento pasivo en el tránsito ni menos en el accidente influye directamente puesto que no solo soporta el tránsito sino que aporta y a veces de manera considerable, factores que permiten el desplazamiento y detención de los móviles, así por ejemplo, el coeficiente de roce cinético depende fundamentalmente de la constitución y sección de los elementos expuestos al roce, del tipo, calidad de construcción y estado del suelo, etc.

La vía y el medio, obviamente entonces pueden ser causales perpetuantes se establece que influyen imprevistamente debe ser analizada desde el punto de vista de la persona que se ve envuelta en el accidente, y desde punto de vista del investigador y no del que redacta la fría disposición reglamentaria o del que detrás de su escritorio avanza sus juicios sin criterio técnico o prejuiciado por conocimientos obtenidos en fuentes diferentes a la de la metodología investigativa.

La vía y el medio pueden ser causas perpetuantes como, por ejemplo, cuando en las carreteras donde se permite una velocidad mayor que el sector urbano, existen baches no señalizados o

incorrectamente, señalizados y caen en vehículos, que luego se desvían y colisionan con otros o vuelcan; cuando un fenómeno atmosférico como una ráfaga de viento de velocidad considerable produce un desvío del vehículo que no alcanza a ser compensado, etc.

3.3.3.3. Seguridad Vial

La seguridad vial, como pilar fundamental para todos los países preocupados por el mejor funcionamiento de su sistema vial, es entendido desde la Comisión de Seguridad Vial como:

Todas las políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades en materia de ingeniería de tránsito, policía de tránsito, educación y promoción de la educación vial; que en forma integral, se formulen y ejecuten, con la finalidad de proteger a los usuarios/as del sistema de tránsito y su medio ambiente, así como, contribuir en la construcción de una cultura armoniosa y de respeto de los derechos de los distintos actores que conforman dicho sistema (CONASET, 2013:10).

En Bolivia suele utilizarse con mayor frecuencia el término, “seguridad de tránsito” haciendo alusión también a la organización a nivel nacional que utiliza aquel concepto para estructurar su nombre (CONASET; 2013), iniciativa que se complementa con la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, creada en el año 1995. Para algunos autores, resulta importante realizar una pequeña diferencia en conceptos que refieren a seguridad:

En algunos casos se podría estar refiriéndose a la seguridad nominal o legal –aquella que tiene relación con las normas de diseño que tiene cada país-, en otros casos podríamos estar interesados en la seguridad sustantiva –aquella que está relacionada con la cantidad y severidad de los accidentes-, pero también podríamos estar interesados en estudiar cuál es la percepción de seguridad que tienen los usuarios de las vías (Dextre, 2010:76).

3.3.3.4. Accidente de Tránsito.

Genéricamente, se considera como un suceso fortuito o eventual que altera el orden de las cosas y que involuntariamente origina daños en las personas u objetos. Se diferencian

netamente dicho concepto del suceso que se ocasiona de modo intencional por el sujeto actuante. Si un(a) conductor(a) atropella al peatón con la intención de producir la muerte, no se considerará dicha acción como un accidente, sino como un delito. Es la ruptura del equilibrio del binomio hombre/máquina sobre la vía. Colisión en la que participan al menos un vehículo en movimiento por un camino público o privado y que puede dejar al menos una persona herida o muerta y/o producir daños materiales.

Es el hecho involuntario o eventualmente intencional ocurrido en las vías terrestres utilizadas por los usuarios, con la participación de las personas y vehículos, derivándose tal hecho del rompimiento del equilibrio existente entre dichos usuarios, como los instrumentos de circulación y el ambiente, generando daños en las personas y a las cosas con consecuencias jurídicas determinadas (Glizer, 2003:3).

Es un suceso ocasionado por, o que haya intervenido, un vehículo en la vía pública o privada, con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales que como consecuencias de su circulación, o que por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito, causa daños a personas, para efectos de riesgo y salud. No se califica como accidente de tránsito cuando el vehículo no está en movimiento. “Accidente de tránsito es también todo hecho que ocurre en la vía, donde interviene por lo menos un vehículo en momento y que como resultado produce la muerte, lesiones de personas y/o daños materiales” (INTT, 2009:86).

3.3.3.5. Elementos del accidente de tránsito

Son la vía (incluyendo las condiciones ambientales), el vehículo y el ser humano.

- La vía: Constituye el elemento material más fijo o perenne, ya que su construcción o modificación requiere períodos largos de tiempo y fuertes inversiones económicas. Aunque las vías (calles, carreteras, avenidas) no son el factor más importante en los accidentes de tránsito, es indudable que las mejoras en ellas simplifican la tarea de los conductores y aumentan la seguridad.

- El vehículo: Este factor material se caracteriza por dos facetas claramente definidas: su aumento creciente y su envejecimiento. Estas dos facetas explican la causa de los problemas principales que suponen los vehículos dentro del problema general del tránsito.
- El ser humano: El objeto final de la seguridad que se trata de conseguir. En la circulación, a su vez, es el elemento principal. Es el ser humano quien domina o debe dominar a la máquina; en tanto y en cuanto esta es gobernable, la responsabilidad recae sobre el conductor (INTT, 2009:89).

Los accidentes de tránsito pueden ser causados por:

Los usuarios de la vía, ya sea el peatón, el conductor o el pasajero.

La deficiencia técnica, fundamentalmente en los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos.

La obstrucción, señalización, mal estado e incorrecto uso de las vías y sus componentes, además de los animales sueltos en las vías.

3.3.3.6. Consecuencias asociados a los accidentes de tránsito

Es posible observar, en este tipo de crisis imprevisibles que al momento de sufrir un accidente de tránsito no sólo se encuentra la persona como afectada física y/o económicamente, ya que, tras ella se ven afectadas las personas que conforman su núcleo familiar más cercano, el detonante emocional de desequilibrio e inestabilidad económica (Mejías, 2012:13).

Dentro de éste último aspecto el efecto dominó que proporciona mayor inseguridad en la familia, surge cuando quien sufre el accidente de tránsito es el único proveedor de la misma “considerando que la accidentalidad genera problemas de índole personal (incapacidad parcial o total), familiar (pérdida de vidas humanas, inestabilidad económica) y social (rehabilitación, años de vida potencialmente perdidos)” (Glizer, 2003:7).

Se debe catalogar este fenómeno como un problema de salud pública altamente significativo, que amerita el desarrollo de investigaciones conducentes a la elaboración de propuestas que tengan como fin la implementación de programas de prevención y de intervención ajustados a medidas paliativas Biopsicosociales.

Según Chinchilla *et al* (2012), cuando se habla de cambios en la vida se hace referencia a la pérdida de trabajo temporal o permanente y a los atrasos en las actividades académicas. Por un proceso natural de adaptación a las nuevas condiciones de vida, los individuos experimentan una serie de etapas por las que pasar para lograr adaptarse. Estas manifestaciones psicosociales o etapas se esquematizan de la siguiente manera:

- Etapa de shock; se sienten conmovidos por la pérdida
- Etapa de negación; se niegan a aceptar la realidad.
- Etapa de ansiedad; se muestra ansiosos y angustiados por el futuro
- Etapa culpa
- Depresión; se acusan de lo sucedido. Experimentan tristeza.
- Etapa de vergüenza; esconden el hallazgo y el diagnóstico.
- Etapa de manipulación; se victimizan sobre lo que les toca vivir
- Etapa de aceptación; las actitudes individuales y familiares son positivasb) Económicos (p.56).

“El costo económico tiene que ver con el dinero desembolsado a causa de un accidente de tránsito. Vale decir, bonos, horas médicas, y la existencia de sistemas previsionales o de seguros correspondientes” (Aylwin, 2008:17).

Por otro lado “el rol económico del jefe de hogar que gana el sustento familiar tiene prioridad sobre los roles conyugales y parentales. Por lo general, la familia no tiene otra posibilidad que adaptarse a las demandas de este rol que prima sobre los demás” (Aylwin, 2008:23).

c) Emocional

La crisis inmediata generada al momento del accidente, es parte del conflicto que vive la

familia y la persona (en caso que este último se encuentre consciente). Sobrevienen instancias de shock, por parte de la familia. “Es posible considerar que cuando se presenta una crisis imprevisible, el nivel de estrés sobreviene con angustia, desesperación, rechazo a la situación que se encuentra la persona” (Aylwin, 2008:65).

d) Laboral

Según el nivel de daño a causa de un accidente”la persona se encontrará con dificultades para retomar su trabajo y por lo tanto, deberá cambiar de éste”. Sin embargo, es posible que en los momentos posteriores al accidente, la persona afectada no perciba ingresos (Aylwin, 2008; 11).

Accidente: Cadena de eventos y circunstancias que llevan a la ocurrencia de una lesión o un daño no intelectual (excluye lesiones y daños intencionales y aquellos eventos que no originan lesiones ni daños.

Accidente mortal: Es todo aquel en que una o varias personas resultan muertas.

Accidente vial: Hecho en el cual se involucra el factor humano, el vehículo y la vía dentro de su ambiente determinado, para producir una colisión o choque que trae como consecuencia daños materiales, lesionados(as) y muertas.

Alcoholemia: Es la concentración de alcohol en la sangre. La cantidad de alcohol en el torrente sanguíneo es medida en gramos por decilitros (g/dl). “El límite legal de alcoholemia es el máximo de alcohol en la sangre que la legislación vigente permite al conductor de un vehículo”. En algunos países, la legislación establece un equivalente del contenido alcohólico en el aliento, para facilitar la detección de conductores alcoholizados.

Alcoholemia del conductor: El alcohol incluso en bajas dosis, influye negativamente en la aptitud para la conducción, y por ello gran parte de los accidentes de tránsito tienen su verdadero origen en la intoxicación etílica, aunque la causa inmediata haya sido una determinada infracción. El ideal, desde el punto de vista de la seguridad es la abstinencia.

Atropello: Es aquel accidente donde un peatón es inicialmente objeto de impacto por un vehículo. Para efectos de este accidente, se considera que el peatón está desvinculado del vehículo que lo transportaba, o bien se construye en un transeúnte no vinculado al vehículo que lo impacta.

Tipos de atropello:

- **Impacto:** el vehículo golpea o alcanza al peatón.
- **Caída:** es la pérdida del equilibrio del peatón a raíz del impacto, entendiéndose que el peatón pierde la estabilidad y toma contacto con el suelo.
- **Acercamiento:** es la aproximación del vehículo hasta tener contacto con el cuerpo del peatón caído (INTT, 2009:33).

Colisión: Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento.

Choque: Encuentro violento entre un vehículo en movimiento y un objeto fijo (poste, construcción, árbol, isla, entre otros), también puede impactar con uno o más vehículos estacionados.

Choque vehicular: Colisión o incidente en la vía pública, que puede causar o no heridas, con la participación de al menos un vehículo en movimiento.

Consecuencias de los accidentes de tránsito: Son aquellas que se producen después de haber ocurrido un accidente de tránsito. Pueden implicar daños materiales, personas lesionadas y/o fallecidas.

Heridas leves en accidentes de tránsito: Se consideran leves las heridas secundarias. Por ejemplo, torceduras o contusiones. Las personas que se quejen de haber sufrido un shock, pero que no hayan experimentado otras heridas y no ameriten recibir tratamiento médico, se consideran lesionadas leves.

Lesiones permanentes o temporales:

- Lesión grave: Causa la pérdida, inutilidad o incapacidad de un miembro por más de 30 días.
- Lesión menos grave: Incapacidad que dura de 15 a 30 días.
- Lesión leve: Incapacita por menos de 15 días.

Muerte causada por el tránsito: La Organización Mundial de la Salud (2008), en su publicación científica y técnica número 599, la define como el fallecimiento de cualquier persona de forma inmediata o antes de 30 días como consecuencia de un traumatismo accidental ocurrido en la vía (p.12).

Conductor(a): Es el eje central del sistema vial. Se define como aquella persona que opera un vehículo para su movilización, que ejerce control y dominio sobre el vehículo en marcha. Es conductor(a) toda persona que conduce, maneja o tiene el control físico de un vehículo motorizado en la vía pública; que controla o maneja un vehículo remolcado por otro; o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de otro vehículo, de un animal de silla, de tiro o de arreo de animales.

Pasajero: Cualquier ocupante de un vehículo menos su conductor. Es toda persona que no sea el conductor y se encuentre sobre el vehículo o en su interior. Toda persona que usa el servicio de transporte público o privado para trasladarse de un lugar a otro sin conducirlo.

Peatón(a): Es toda persona que no sea conductor ni pasajero. Toda persona que transita o se desplaza a pie por las vías y terrenos. Se consideran peatones(as) a las personas transportadas en coche de niño, a quienes circulan o son transportados en silla de ruedas con motor o sin motor y a quienes manejen dichos medios de desplazamiento. Son igualmente peatones(as) las personas que circulan sobre patines con ruedas y las que conducen a pie una bicicleta o ciclomotor de dos ruedas.

Persona con discapacidad: Toda persona que presenta una alteración funcional, permanente, prolongada o temporal, física, sensorial o mental, que con relación a su edad y medio social

implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional, laboral, y limitaciones para el disfrute de sus derechos.

Persona con movilidad reducida: Aquella persona en la cual se encuentran diversos factores que limitan la movilidad y comunicación en el medio físico, entre ellos mujeres embarazadas, obesos(as), convalecientes, adultos(as) mayores, personas con cargas físicas, entre otros.

Son accidentes simples:

Despiste. Es la acción u efecto de perder la pista y se aplica al caso en que el vehículo abandona la calzada por la que transita contra o sin la voluntad de su conductor. El despiste es simple cuando no ocurre nada más que lo señalado pero el despiste puede ser el origen de otro accidente de mayor entidad.

Tonel: Es la vuelta de costado que se produce cuando el vehículo se apoya sobre las ruedas de un lado para girar en el sentido transversal al de marcha. Esto, también se conoce como volcamiento o volcadura transversal.

La posición final del tonel o volcadura transversal se indica en cuartos a la derecha o izquierda según sea el giro y se dice que ha quedado en 1/4 se queda sobre el costado inmediato a la posición normal de rodaje; 2/4 si ha quedado sobre el techo; 3/4 si es sobre el costado contrario al del inicio del giro; 4/4 si dada la vuelta completa, queda otra vez en la posición normal de rodaje. Sucesivamente se puede seguir indicando cuartos, Según sean las vueltas y posiciones.

Vuelta de campana: Que es la volcadura en sentido longitudinal del vehículo, en que la posición final se manifiesta también de la manera descrita anterior mente.

Volteo: Es la precipitación a un plano inferior en que el vehículo, sin apoyo, gira en su sentido longitudinal cayendo sobre el techo.

Salto: Es la pérdida momentánea del contacto de las ruedas con el suelo precipitándose a un plano inferior pero cayendo en la posición de rodaje.

Caída: Es la pérdida del equilibrio cuando se trata de vehículos de dos ruedas o de peatones o de pasajeros.

Choque: Es el embestimiento de un vehículo contra un obstáculo inmóvil de la vía cercano a ella, que puede ser incluso otro vehículo con la condición que no se encuentra en movimiento.

Incendio: Es la destrucción total o parcial de un vehículo por medio del fuego.

Raspado: Es el roce violento de la parte del vehículo contra un obstáculo fijo.

Accidentes Simples Combinados: Que es la producción sucesiva o simultánea de varios accidentes simples.

Accidentes Múltiples: Los accidentes múltiples pueden subdividirse en dos grandes grupos; los que ocurren, entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento de un vehículo a otro, estando ambos en movimiento.

Los accidentes múltiples entre vehículo y peatón varían según la forma de producción; entre ellos se encuentran:

Arrastre: Que es el desplazamiento del cuerpo del caído por las partes bajas del vehículo el arrastre puede originarse aún antes del aplastamiento.

Atropello: Nombre que se ha dado generalmente al accidente producido entre estos dos elementos, sin embargo se entiende, que se distinguen de otros producidos entre los mismos elementos por la evolución normal que tienen las siguientes fases:

En esta fase en que se desecha como atropello el impacto o embestimiento del peatón contra el vehículo, lo que no es raro que ocurra.

Caída: Que es la pérdida del equilibrio del peatón a raíz del impacto, entendiéndose que aquel pierde la estabilidad y toma contacto con el, suelo después de haber abandonado la posición vertical.

Compresión o Aplastamiento: Que es el hecho de pasar por lo menos una rueda por sobre el cuerpo caído. En ocasiones el aplastamiento se produce por las partes bajas del vehículo sin que alguna de las ruedas haya producido la compresión.

En un atropello puede que no se den todas las fases, normalmente ellas se están presentes, pero si la primera.

Volteo: Este tipo de accidente se diferencia del atropello en que no existe una caída hacia delante del peatón, considerando el sentido de la dirección del móvil, sino que por efecto de la velocidad, acciones evasivas u otras circunstancias, el peatón es levantado por el impacto cayendo sobre el capot, parabrisas, techo o al suelo por la parte de atrás del vehículo; también se distinguen fases en su producción.

Impacto o Embestimiento: Que es similar a la fase de igual nombre en el atropello.

Volteo Propiamente Tal: Que es la acción de levantar a la persona y lanzarla sobre el vehículo o al suelo, o simplemente elevarla.

Caída: Que es similar a la fase de igual denominación en el atropello.

Proyección: Término que se usa como diferenciador de una forma de atropello cuando a raíz del embestimiento el cuerpo del peatón es lanzado fuera del radio de acción del vehículo

Aplastamiento: Término que también se usa como diferenciador de una forma de atropello y que se refiere a la compresión que se ejerce sobre el cuerpo del peatón al embestirle contra un obstáculo fijo o móvil (sandwich).

Arrastre: Reservado para un tipo bastante poco frecuente en que sólo se produce el desplazamiento del peatón en el sentido de dirección del vehículo generalmente por enganche de las ropas de la persona en algún objeto saliente del vehículo o por quedar parte del cuerpo del individuo atrapado por las puertas del vehículo.

Resulta evidente que para esta clasificación, se puede dar una serie de combinaciones entre estos tipos de accidentes entre vehículos y peatones y aún entre diferentes fases.

Entre vehículos en movimiento cualquiera sea su entidad y volumen los accidentes se denominan colisiones y entre ellas se distinguen:

Colisión: Designase con tal expresión a los accidentes que se producen entre dos vehículos en movimiento cuando sus trayectorias se encuentran. En esta familia de accidentes la condición suficiente y necesaria es el movimiento en que deben encontrarse los vehículos.

Colisión Frontal: Que es aquella en embestimiento o impacto se da y recibe con las partes frontales delanteras de los móviles, estando estos en movimiento. Ellas pueden ser Centrales, cuando los ejes longitudinales de los vehículos coinciden, o Excéntricas, cuando los ejes longitudinales no coinciden en una recta.

Alcance: Que es aquella en que el embestimiento o impacto se da con la y recibe con las partes frontales delanteras contra la parte frontal posterior de otro y se produce cuando un vehículo que transita a mayor velocidad que otro que le precede, le da alcance el igual que la colisión frontal, puede ser central o excéntrico.

Colisión Lateral: Que es aquella en que el embestimiento o impacto se da con las partes frontales de un vehículo contra el forro lateral de la carrocería o contra el chasis de otro. Las colisiones laterales pueden ser perpendiculares u oblicuas o diagonales, según sea la posición de los ejes longitudinales de los vehículos en el momento inmediatamente anterior al impacto.

Raspado: Que es el roce violento entre los laterales de los vehículos comprometidos en la colisión; si ellos transitan en el mismo sentido de dirección el raspado es negativo y si el sentido de dirección entre ellos es contrario, el raspado es positivo.

Colisiones Mixtas: En muchas ocasiones las diversas modalidades de colisiones se suceden denominándose a la serie de ellas, colisiones mixtas.

Otros accidentes: Permite incluir como accidente de tránsito todo aquel que por sus características concuerde con la definición principal, haciendo abstracción del requisito de lugar.

Esta última clasificación es recomendada a solicitud de la Delegación Chilena en el Congreso de la Oficina Panamericana de la salud celebrado en Guayaquil en Diciembre de 1978.

Según el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, se adopta esta nomenclatura partiendo de la base que se debe definir cada accidente, en lo posible con una sola palabra, de manera de que no se creen confusiones y separe convenientemente los conceptos de choque, colisión, etc.

3.4. Determinantes de la salud y su relación con accidentes de tránsito

La salud del ser humano depende de muchos factores a nivel individual y del entorno del cual el hombre hace parte, constituyéndose en un elemento de gran importancia no sólo por el bienestar directo que representa para las personas sino también por su incidencia en la construcción del capital humano. Por lo anterior, “el factor social es un agente elemental dentro del concepto de salud, incorporándose como elemento fundamental para el bienestar de los individuos, junto con los factores, físico y mental, tradicionalmente considerados” (Valdés, 2007:61).

En este contexto, es importante tener en cuenta la existencia de aspectos que influyen en el proceso salud-enfermedad de los individuos y que están directamente relacionadas con las conductas que los mismos asumen ante la aparición de este fenómeno. Estos aspectos se conocen como determinantes de la salud, los cuales según Lalonde (1974), (ex Ministro de la salud en Canadá) giran alrededor de cuatro variables:

- La biología humana (genética, envejecimiento);
- El medio ambiente (contaminación física, química, biológica, psicosocial, y sociocultural),
- El estilo de vida (conductas de salud);
- El sistema de asistencia sanitaria (p.67).

Dentro de los factores que influyen en el estilo de vida están implícitos aspectos psicosociales y socioculturales contraproducentes para la salud: violencia, promiscuidad sexual, estrés, competitividad, conducta insana, consumo de sustancias psicoactivas, drogas institucionalizadas como el alcohol y el tabaco y falta de ejercicio físico.

De acuerdo con lo anterior, es necesario tener en cuenta que “los factores que determinan la salud son variados y no se pueden limitar a una sola dimensión, allí se enmarcan todo lo que está relacionado con los aspectos biológicos, hereditarios, personales, familiares, sociales, ambientales, alimenticios, económicos, laborales, culturales, de valores, educativos, sanitarios, y religiosos” (Valdés, 2007:101).

En cuanto a los aspectos personales, “éstos hacen referencia al estilo de vida del que cada individuo dispone y en el que influyen aspectos como el sexo, la edad, la condición de vida y el contexto económico, social, laboral, cultural y familiar” (Valdés, 2007:89).

De igual manera, estos agentes dependen directamente de componentes como el clima, los ingresos económicos, la educación, los valores, el lugar de residencia.

Los estilos de vida, según las Organización Mundial de la Salud (2007), son una forma de vida que se basa en patrones de comportamiento identificables, determinados por la interacción entre las características personales individuales, las interacciones sociales y las condiciones de vida socioeconómicas y ambientales”. Por tanto, provienen de determinados valores, que a su vez, se plasman en normas y que influye considerablemente en la salud de los individuos dando a lugar a enfermedades o en para el caso del presente trabajo a eventos catastróficos como los accidentes. En países occidentales desarrollados y también países latinoamericanos como el nuestro, las enfermedades predominantes que tienen mucho que ver con los determinantes, particularmente con estilos de vida de las personas y de las condiciones en las que viven están asociadas con enfermedades crónicas y los accidentes diversa índole destacándose los accidentes de tránsito (p.55).

Los accidentes, suelen presentarse de diversas maneras, afectando directa o indirectamente la población. Por tanto, según sean las circunstancias en la que se presenta el accidente se clasifican de diferentes maneras: accidentes catastróficos que son ocasionados por el entorno o

medio ambiente, accidentes de tipo laboral que se presentan en horario de trabajo, accidente doméstico cuando la persona se encuentra en su hogar, accidente escolar que se da cuando el individuo está en horario de estudio y accidente de tránsito. Este último según el Programa Internacional de Estadísticas Básicas (PIEB).

Por lo tanto “es el evento no intencional en el que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte”, atentando con el bienestar integral de las personas, ocasionando daños o lesiones físicas y psicológicas que pueden llegar a ser irreversibles. (PIEB, 2002:22).

Sin embargo, el accidente de tránsito se presenta más por la imprudencia e irresponsabilidad de las personas ya que éstas tienden a adoptar una actitud despreocupada y confiada en el espacio público, que por la infraestructura de las vías y de las condiciones de los medios de transporte.

Conforme a lo anterior, los comportamientos más frecuentes que se presentan como determinantes del estilo de vida que influyen en accidentes de tránsito son:

Consumo de sustancias tóxicas: tabaco, alcohol y otras drogas.

- Sueño acumulado.
- Distracción al volante.
- Mala alimentación.
- Relaciones interpersonales.

Estas actuaciones resultan importantes y decisivas en la producción de sucesos que afectan la salud y que se traducen en acciones incontrolables e impredecibles como los accidentes.

En este sentido, el hombre asume formas de conducta de acuerdo a sus percepciones y la valoración de su entorno; dichas conductas cuando tienen un efecto negativo resultan nocivas para la salud las cuales son conocidas normalmente como conductas de riesgo. Estas conductas suelen acompañarse de factores de riesgo que son “condiciones sociales

económicas o biológicas, conductas o ambientes que están asociados con o causan un incremento de la susceptibilidad para una enfermedad específica, una salud deficiente o lesiones en el individuo” (OMS, 2007:18).

Un ejemplo que se relaciona con esta problemática en la actualidad es la mezcla fatal del consumo de sustancias psicoactivas o alcohol, con la conducción de vehículos acarreando consecuencias fatales.

Otros conceptos complementarios en relación a factores determinantes de la salud y estilos de vida son: las condiciones de vida y la calidad de vida.

Es importante reconocer que no existe un estilo de vida idóneo al que puedan adscribirse todas las personas, puesto que se encuentra otro factor importante que influye directamente en los estilos de vida de las personas y su entorno; este factor se conoce como condición de vida y hace referencia al entorno cotidiano de las personas, donde éstas viven, actúan y trabajan. Estas condiciones de vida son producto de las circunstancias sociales y económicas, y del entorno físico, todo lo cual puede ejercer impacto en la salud, estando en gran medida fuera del control inmediato del individuo (OMS, 2007:87).

3.5. Fases del accidente

El accidente, a pesar de su rapidez, no se produce de una manera instantánea, sino que sufre una evolución que se desarrolla en el tiempo y espacio mediante una cadena de sucesos que conllevan a un evento de esta naturaleza.

Estas circunstancias son apreciadas en el momento en que un conductor encuentra en la vía un obstáculo, o se presenta ante él un peligro súbito; lo primero que hace después de una rápida evaluación de las circunstancias, es decidir la maniobra que le parezca más conveniente a fin de sortear la emergencia.

Para analizar la evolución del accidente, se plantean a continuación tres (3) fases, a saber:

3.5.1. Fase de Percepción

Es la fase más amplia del accidente, teniendo en cuenta que el usuario de la vía (conductor o peatón) percibe todo el proceso en el que se ve implicado.

Cuando esto no es así, lo que ocurre es que puede o no desaparecer la fase de decisión.

Esta fase se encuentra delimitada inicialmente por el punto de percepción posible y finaliza en el punto de conflicto. Se llama punto de percepción posible (PPP), “al momento y lugar donde el movimiento o condición inesperada, puede haber sido percibido por una persona normal, este punto se da antes o en el mismo momento de la percepción real” (Larioja, 2015:51).

El punto de percepción real (PPR) es el momento o el lugar en el cual el conductor o peatón percibió realmente por primera vez el peligro o la situación anormal. Este punto de percepción puede variar en cada persona, ya que puede estar influido por reflejos motivados por sensibilidad especial, o por la práctica, produciendo una rápida respuesta al estímulo, sin que haya una percepción exacta del peligro igualmente se debe tener en claro que para un conductor que viaja a determinada velocidad, presentará un amplio ángulo de visión clara, siempre y cuando pueda realizar movimientos de la visión hacia los laterales, teniendo en cuenta que a mayor velocidad no se presenta este movimiento, solo se observa un punto lejano y el ángulo de visual clara queda reducido en sus 10 grados (Larioja, 2015:15).

La diferencia del punto de percepción real y el posible da el grado de atención y la posibilidad de maniobra. El PPP debe determinarse correctamente, ya que servirá de base para valorar la conducta de las personas que intervienen en el accidente.

3.5.1. Fase de Decisión

En esta fase se encuentra en el punto de reacción siendo éste el sitio donde una persona responde al estímulo generado por la percepción del peligro e inicia una valoración rápida de la maniobra a ejecutar para evitar o minimizar el accidente, a lo que llamaremos acción evasiva (Larioja, 2015:86).

Durante el breve análisis que realiza la persona para seleccionar una maniobra, se utiliza un determinado tiempo (tiempo de reacción), durante el cual un conductor no ha ejecutado la maniobra y su vehículo continúa en movimiento, recorriendo una distancia (Distancia de Reacción) la cual se determina de acuerdo al tiempo utilizado por el usuario para analizar el peligro (0,8 y 1,3 segundos para personas en estado alerta) y la velocidad del vehículo.

3.5.3. Fase de Conflicto

Fase en la cual “se produce físicamente el accidente, a pesar de realizar alguna acción evasiva, las que si bien pueden reducir la gravedad del accidente pero no fueron suficientes, adecuadas u oportunas para lograr evitarlo” (Larioja, 2015:21).

En esta fase se debe tomar en cuenta el punto de impacto o punto de conflicto, siendo este el primer lugar donde se inicia un contacto primario entre un vehículo con otro, con un objeto fijo o atropella al peatón; como también, el lugar donde inicia el volcamiento, el cual es el primer contacto del vehículo con la superficie, y la posición final que adopta los participantes, vehículos u objeto implicados en el accidente (Larioja, 2015:44).

3.6. Tipos de accidentes

Sólo puede hablarse de accidente involuntario cuando se alude a la parte pasiva de la acción, es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder evitarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.

Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.

Siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, “que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena” (Hiestand,2016:5).

Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

3.7. Características de la intervención en Trabajo Social

- a) **Área de atención.** La intervención del Trabajo Social se concreta en las acciones con las personas y colectivos que sufren las consecuencias de situaciones carenciales, conflictos y crisis. Su fin es posibilitar el desarrollo humano y autonomía a través de la movilización de sus capacidades y de los recursos.

- b) **Área de prevención.** La intervención profesional se centra en las causas de las dinámicas de marginación, exclusión y desintegración social, con la finalidad de evitar su aparición.

- c) **Área de promoción y educación.** El Trabajo Social se orienta a descubrir y potenciar las capacidades de individuos, grupos y comunidades también, a generar procesos de participación e implicación, de formación y de organización para ayudar a las personas a la adquisición o incremento de los conocimientos y habilidades sociales que precisan.

- d) **Área de mediación y arbitraje.** A través de esta área los trabajadores sociales intervienen para mediar en la resolución de los conflictos que afectan a las familias y grupos sociales, tanto en el interior de sus relaciones, como en su entorno social.

- e) **Áreas de planificación y evaluación.** La intervención de los trabajadores sociales se desarrolla en el diseño de la planificación y de la evaluación de los planes, programas y proyectos.

- f) **Áreas de gerencia y administración.** La intervención profesional se realiza en los procesos de organización, coordinación, dirección y animación del personal hacia la consecución de los objetivos y obtención de resultados de calidad.

g) Área de investigación y docencia. Los trabajadores sociales a través de la investigación tratan de profundizar en el conocimiento de las necesidades y problemas, así como en los procesos de calidad que se relacionan con su propio trabajo profesional. Al mismo tiempo, realizan acciones para que los conocimientos acumulados, las experiencias vividas y las reflexiones teóricas se pongan a disposición de los profesionales, de las personas vinculadas a la acción social y de los futuros Trabajadores Sociales.

3.8. Necesidad de intervención social

Aplicado al Trabajo Social, la intervención es la acción organizada y desarrollada por los trabajadores sociales con las personas, grupos y comunidades. Para la trabajadora social y profesora María Asunción Martínez Román (2003), dicha intervención está orientada a acompañar, ayudar y capacitar a las personas en sus procesos vitales para ser responsables, para ser libres de elegir y ejercer la participación, así como a facilitar los cambios de aquellas situaciones que supongan un obstáculo para el desarrollo humano y la justicia social, promoviendo los recursos de la política social, las respuestas innovadoras y la creación de recursos no convencionales, basados en el potencial solidario de las personas.

Para tal fin, afirma la autora que no sólo se actúa profesionalmente con la gente y su ambiente más próximo, como es la familia, amigos y vecinos, sino que se intenta intervenir también en los contextos que condicionan o limitan sus posibilidades de desarrollo, teniendo como Referentes la Declaración Internacional de los Derechos Humanos y la Promoción de la justicia. De ahí que la intervención en Trabajo Social esté centrada tanto en la persona como en el medio social, partiendo de un enfoque global y plural. Intervención profesional que se inscribe en un contexto social, histórico, político, económico y cultural de la realidad social.

La misma parte de los fundamentos éticos, epistemológicos y metodológicos del Trabajo Social, basados en una concepción dinámica de la persona y del mundo. Los objetivos específicos y los modos concretos de llevar a cabo la intervención están supeditados a las características de la realidad de las personas y del contexto social, a los niveles y modelos de Intervención del Trabajo Social desde los cuales se intervenga. La intervención de los

trabajadores sociales está orientada a mejorar la calidad de vida de la población, contribuyendo a superar los problemas y a promover el desarrollo humano. También para contribuir a mejorar la calidad de servicio. Ello supone, centrado en los diversos marcos de las organizaciones de Servicios Sociales de Bienestar social, favorecer la autonomía y la participación de los usuarios, con un trato de calidez, al tiempo que mejorar la eficacia y eficiencia de la gestión de servicio. Igualmente avanzar hacia una sociedad con mayor justicia social y solidaridad.

De acuerdo con, al igual que cualquier estrategia de intervención, el trabajador social debe de estar preparado desde el punto de vista teórico, perspectivo, emocional, y desde el punto de vista de destrezas, el cual depende de:

1. Una base ética, que incluye:
 - a. Un sistema de valores contra toda clase de discriminación.
 - b. Conocimiento y experiencia para ver las implicaciones de la crisis.
 - c. Uso del poder y control de clientes.
 - d. Revisión de la disponibilidad de los recursos para atender la crisis.
2. Un marco teórico flexible, predispuesto a entender las implicaciones de la crisis, especialmente la dirección y proceso.
3. Entendimiento de las propias limitaciones de intervención.
4. Obtener principios prácticos a través del entrenamiento específico, habilidades y técnicas, consejería y terapia familiar.

El Trabajador Social utiliza el modelo de persona y familia para la evaluación e intervención, el cuál difiere del modelo médico, cuyo enfoque es en enfermedades fisiológicas. El trabajador social planifica la integración familiar y lo hace mediante:

1. La educación a la familia con respecto a obtener información clara que les permita participar en la medida de sus posibilidades.
2. El apoyo emocional a la familia.
3. Ayudando en la rehabilitación y recomposición de la familia (prevención y tratamiento de la crisis y del duelo).
4. Asegurando a los familiares que el paciente está recibiendo atención de calidad.

La intervención de crisis como técnica tiene su origen durante el incendio en el Coconut Grove en Boston en 1944, de las observaciones de las dificultades emocionales que las víctimas del incendio y sus familiares experimentaron con la catástrofe y sus consecuencias. Los trabajadores de salud reconocieron los aspectos psicológicos y desarrollaron estrategias de intervenciones. Intervención de crisis es una práctica que es utilizada para ayudar a las personas en estado de crisis emocionales, promoviendo la superación que pueda llevar al crecimiento y cambio a reconocer el problema, reconociendo el impacto y aprendiendo comportamientos de conducta efectivos para superar la crisis con experiencias de predictibilidad similares.

Crisis es un término utilizado por trabajadores sociales en dos maneras:

1. Una experiencia interna de cambios emocionales y de angustia.
2. Un evento desastroso que interrumpe las funciones esenciales de existir de las instituciones sociales.

Lum, define competencia cultural “al conjunto de conocimientos y destrezas que los trabajadores sociales deben de desarrollar para poder ser efectivos con pacientes multiculturales.”(1999:21).

La práctica de Trabajo Social multicultural trata las varias facetas de cultura, el cual incluye raza, género, edad, orientación sexual, religión etc. Green (1982, 1985, 1999), autor de Cultural Awareness in Human Services, acertó que la práctica de competencia étnica

envuelve la adquisición de una base de conocimientos, preparación profesional, e intervenciones apropiadas para poder comparar y entender mundos culturales diferentes (p.22).

De acuerdo a Betancourt (2004), cultura es un patrón de creencias aprendidas, valores compartidos, estilos de comunicación, prácticas, costumbres, y visión de funciones y relaciones (p.12).

3.9. Rol del Trabajador Social en casos de personas que han sufrido algún tipo de accidente de tránsito.

Cuando ocurre un accidente de tráfico, las personas implicadas (primaria o secundariamente), viven una situación de bloqueo al que le sigue una desorganización psicológica, familiar, social y laboral. Esta desorganización cambiará la vida de los implicados, pero existen una serie de pautas que facilitarán la superación de este desequilibrio.

En primer lugar, al ocurrir un accidente de tráfico, se deberá ayudar a las víctimas del mismo y seguir las instrucciones realizadas por los profesionales que acudan al lugar de los hechos. Si hemos ayudado en el socorro de las víctimas, o somos protagonistas del mismo, y no nos encontramos bien, pidamos ayuda para lo que necesitemos (Blake, 1977:33).

Posteriormente, debemos saber que existen una serie de recursos a los cuales tenemos derecho, por ejemplo a una asistencia médica y psicológica adecuada y profesional. El trabajo de estos profesionales dependerá de las necesidades de las víctimas (implicados directamente en el accidente, familiares, voluntarios, etc.), pero para ello tendremos que traducir lo que necesitamos, demandarlo. Por lo tanto:

Necesidad*+ Demanda= Recurso**

Deberá darse una acción conjunta entre los implicados y los profesionales para seguir adelante, respetando el ritmo y los valores de los primeros. Por tanto, en los primeros momentos posteriores al accidente puedes pedir al trabajador social lo siguiente:

- a.** Evaluación de los posibles recursos a precisar por los afectados (p.ej: transporte, comunicación con familiares, etc.)

- b.** Coordinación con los otros servicios que tradicionalmente intervienen en las emergencias (p.ej: para recuperar objetos del coche, nos pondremos en contacto con la guardia civil).

- c.** Contención con los afectados, familiares, allegados y participantes (te escucharemos y respetaremos).

- d.** Localización de familiares y/o allegados de personas implicadas en una situación de emergencia.

- e.** Acompañamiento a afectados, familiares y allegados en su traslado a domicilios o centros específicos.

- f.** Información y asesoramiento a afectados y/o familiares (cómo dar malas noticias).

- g.** Búsqueda, localización y facilitación de recursos materiales, alimentación, etc., tanto para los afectados como para el personal participante en la resolución de la emergencia.

- h.** Dar información a los familiares y/o allegados del personal profesional que interviene en la emergencia.

Posteriormente, tras el primer shock, también tendrás el apoyo del trabajador social en:

- i.** Derivación de los afectados a programas, servicios o recursos específicos.

- ii.** Evaluación de la intervención en general y de la intervención social en particular.

- iii.** Asesoramiento de apoyo.

- iv.** Realización de informes sociales para lo que sea necesario.

Este trabajador social podrás encontrarlo en servicios públicos y privados, por ejemplo, en los hospitales, centros de atención primaria, servicios de atención especializada u otras instituciones, asociaciones y organizaciones no gubernamentales.

Según Barranco (2002), para lograr estos objetivos, de mejorar la calidad de vida de los Usuarios y la calidad de servicio, las organizaciones que nos ocupan, conjuntamente con el personal, están llamadas a promover la mejora de La calidad de vida laboral de los trabajadores que ofrecen sus servicios En las mismas. Estas tres vertientes: calidad de vida, calidad de servicio y calidad de vida laboral, es lo que he denominado calidad integrada que entiendo ha de contemplarse en la intervención del Trabajo Social en el marco de las organizaciones que nos ocupan (pg.67).

3.10. El Trabajador Social en el ámbito de la salud

Según Méndez (2005), esta área interviene en el trabajo social, aborda el proceso salud-enfermedad desde una perspectiva multidisciplinaria e integral; es decir, desde un enfoque biopsicosocial, objetivando en necesidades y problemas sociales, pugnando por una salud completa de los individuos, por lo que su accionar se orienta a la investigación socio médica, lo que permite conocer los aspectos que inciden en el proceso salud-enfermedad, la gestión y administración de los servicios de trabajo social de las diferentes unidades operativas, así como en acciones de salud y organización social a fin de que el paciente, la familia y la comunidad participen en proyectos tendientes a la prevención, tratamiento y rehabilitación de la enfermedad(p.17).

- a) Contribuir al tratamiento integral del paciente, coadyuvando en la solución de aquellos problemas sociales que interfieren en el tratamiento médico.
 - b) Favorecer su adaptación a la institución.
 - c) Contribuir a su rehabilitación y conservación de la salud física, social y mental.
- Mtra. Diana Franco Alexandre (C.R.E.E.).

La presente investigación se considera el enfoque del Trabajador Social, ya que su atención debe estar dirigida al sujeto de estudio que presenta múltiples y complejas situaciones dentro

de la sociedad. La intervención del Trabajo Social en la presente investigación se fundamenta en el método de intervención de Caso, tal como se lo expresa:

3.11. Trabajo Social de Caso

Es un método de “intervención individual, mediante el cual a través de un proceso de ayuda planificado y conscientemente dirigido, modifican o solucionan problemas y necesidades de los seres humanos” (Arricivita, 2013:81).

Entre los aspectos básicos que constituyen el núcleo de trabajo de caso están enmarcados en lo siguiente:

La persona: Es aquel individuo que tiene la necesidad en el área socioemocional, en la propuesta serán los alumnos que sean identificados o ellos mismos sientan la necesidad de una capacitación u orientación, acerca de la construcción de su proyecto de vida.

El problema: Es la necesidad u obstáculo que amenaza la situación de vida del individuo en este caso los estudiantes que necesitan orientación y formación acerca de encauzar su proyecto de vida.

El lugar: Es la agencia social donde está ubicado el profesional de ayuda.

El proceso: Es la transacción progresiva entre el trabajador social y su cliente.

El método de caso sirve como proceso utilizado por ciertas agencias de bienestar humano, para ayudar a los individuos a enfrentarse más efectivamente a sus problemas en funcionamiento social, el objetivo general es facilitar y orientar de manera científica y práctica a personas en interacción con su grupo familiar, fortalecimiento de sus propias capacidades, potencialidades y habilidades personales y colectivas para que puedan enfrentar y resolver de forma efectiva problemas socioeconómicos, culturales y emocionales, creando nuevos patrones de conducta tanto individual como en su grupo familiar (Arricivita, 2013:24).

CAPITULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En este capítulo, se presentan los resultados de los objetivos planteados en la presente investigación, reflejando un poco de la realidad de estas personas, a través de los datos obtenidos mediante la encuesta y la entrevista aplicadas.

A continuación se presenta los resultados del análisis e interpretación de los datos obtenidos a las personas por las cuales han pasado por alguna situación de riesgo, como son los accidentes de tránsito ocurrido durante los tres primeros meses de la presente gestión en el municipio de Cobija.

4.1. Contexto del estudio

En el municipio de Cobija existe un gran índice de accidentes de tránsito, en su mayoría son ocasionados por las personas que están en la conducción de un vehículo de dos o cuatro ruedas, ya que la región es muy cálida y según las estadísticas existe una mayor afluencia de estos motorizados.

La presente investigación fue desarrollada en el Municipio de Cobija, y los principales actores fueron las personas víctimas de accidentes de tránsito.

En el presente contexto se desarrolló la información obtenida a través de gráficos, donde se lo clasificó en cuatro aspectos muy importantes que fueron los siguientes:

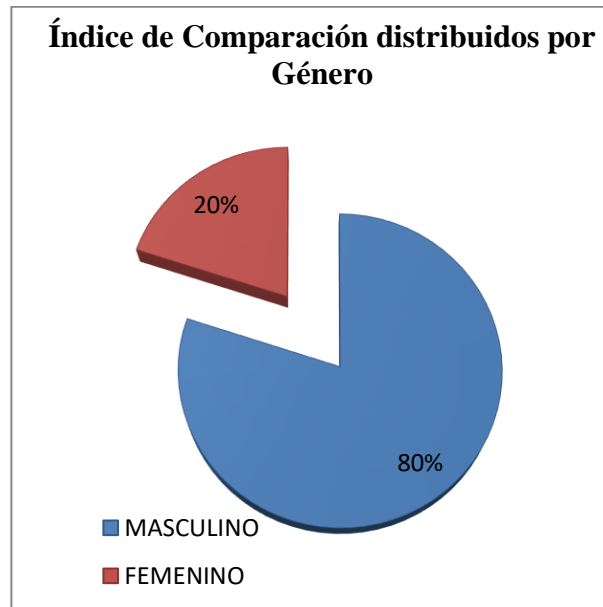
- Características Generales
- Características del Accidente

- Circunstancias Bio-Psico-Sociales del Accidente
- Factor Económico

4.1.1. Características Generales

En esta primera etapa de la investigación se identificó los datos principales de las personas que han sido víctimas de algún tipo de accidentes de tránsito en lo que fueron los tres primeros meses de la presente gestión, logrando así obtener información de suma importancia para el desarrollo de este trabajo.

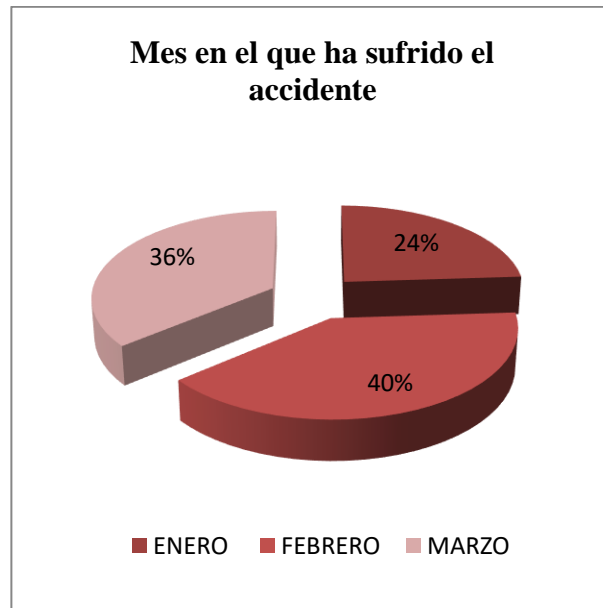
Gráfico 1



Fuente: elaboración propia

De acuerdo a la investigación realizada se identificó que de las personas encuestadas, el 80% corresponde al género masculino y el 20% al género femenino, eso refleja que en el municipio de Cobija los que más están expuestos a sufrir accidentes de tránsito son los hombres ya que reflejan ser los más espontáneos en estar siempre en la conducción de un motorizado, sea este por placer o por necesidad, y al mismo tiempo también son los que más están expuestos a sufrir algún tipo de accidente de tránsito.

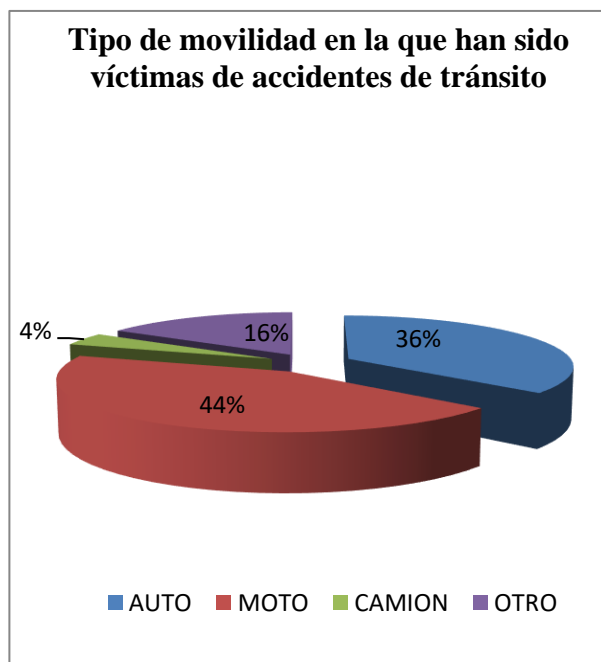
Gráfico 2



Fuente: elaboración propia

Según datos recabados mediante la encuesta, se identificó que el índice de accidentes de tránsito durante esos tres meses de la investigación es elevada ya que contamos con 121 casos en su totalidad, donde nos refleja claramente que el 40% que es el más alto, corresponde al mes de febrero, el 36% en el mes de marzo y un 24% que corresponde al mes de enero, de acuerdo a los tres meses de investigación esos casos son de diferentes tipologías como ser: atropello a peatón, atropello a peatón seguido de fuga, caída de motociclista, choque a objeto fijo, choque a vehículo detenido, choque a vehículo estacionado, colisión frontal, colisión lateral derecho, colisión lateral izquierda, colisión por alcance, colisión por alcance seguido de choque y encunetamiento.

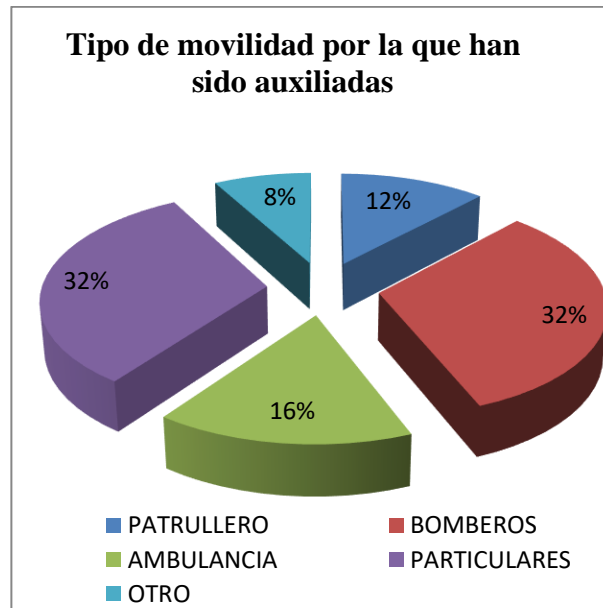
Gráfico 3



Fuente: elaboración propia

Claramente los datos reflejan que en nuestra ciudad los accidentes de tránsito entre las personas son ocasionados más por los vehículos de dos ruedas (motocicletas), eso significa que en nuestra región existe un mayor índice de afluencia por parte de los ciudadanos por este tipo de motorizado. La investigación recolectada nos indica que el 44% de las personas víctimas de accidentes de tránsito son por causa de este motorizado, no quedando muy atrás los accidentes ocasionados por los vehículos de cuatro ruedas (autos), que también refleja un índice de 36% de los accidentes ocasionados durante esos tres meses de investigación un 16% son de los accidentes sufridos por varios factores, como ser, caída de una motocicleta, chocarse con un perro, etc. Donde solamente un 4% de los accidentes sufridos por las personas fueron causadas por algún camión.

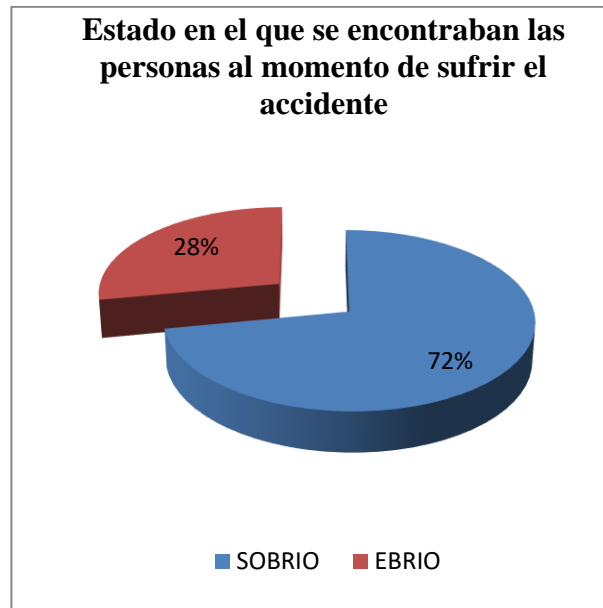
Gráfico 4



Fuente: elaboración propia

En la Ciudad se cuenta con algunas Instituciones a lo cual están para acudir al llamado del ciudadano en casos de alguna emergencia, los accidentes de tránsito requieren de un auxilio inmediato a las víctimas, ya que en muchos casos está en juego la vida del ser humano, para tal efecto, se pudo recabar información de las personas que son víctimas de tal suceso, que el 32% de ellas son auxiliadas por la estación de Bomberos, dependientes de la Policía Departamental o por algún particular, un 16% de las víctimas han sido auxiliados por la ambulancias, tanto de la Policía Boliviana como del Hospital Roberto Galindo Teran, un 12% por el patrullero policial y un 8% por cuenta propia.

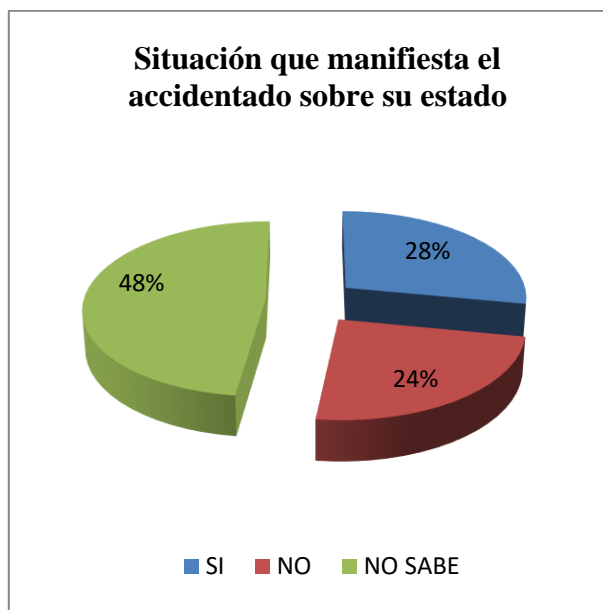
Gráfico 5



Fuente: elaboración propia

En su mayoría, las personas encuestadas indican que al momento de sufrir el accidente de tránsito se encontraban sobrias, eso significa que no habían ingerido ningún tipo de bebidas alcohólicas antes de lo sucedido, claro nos manifiesta los datos de la investigación que el 72% se encontraban sobrias y solamente el 28% habrían consumido alcohol antes de lo sucedido, por más bajo que sea el índice de estas personas que no se encuentran aptas para manejar algún tipo de vehículos, igual estamos expuestos a cualquier tipo de situación no deseada, por parte de estas personas que no miden el riesgo que se exponen y al mismo tiempo exponen a otras personas, por el simple hecho de conducir un vehículo en estado de ebriedad.

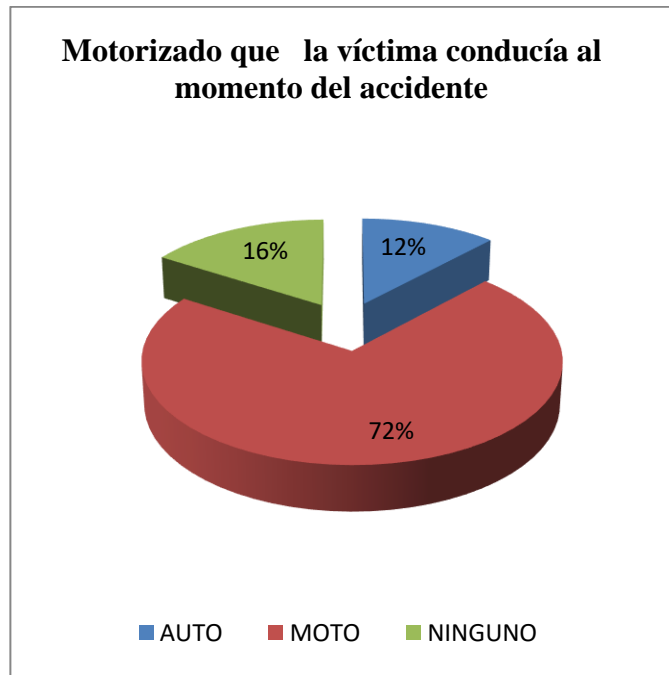
Gráfico 6



Fuente: elaboración propia

Al momento que han ocurrido los hechos, muchas personas no recuerdan ya que por el susto del momento muchas veces obvian ese pequeño detalle, peor aún si la persona que ocasionó los hechos huye del lugar sin ni siquiera prestar algún tipo de auxilio, de acuerdo a lo investigado, se presenta el resultado de los datos donde nos indican que un 48% no recuerdan si la persona estaba o no en estado etílico, un 28% manifiestan que sí, efectivamente la persona que ocasionó los hechos se encontraba ebrio y un 24% indican que no, que no se encontraban en estado de ebriedad al momento de lo sucedido.

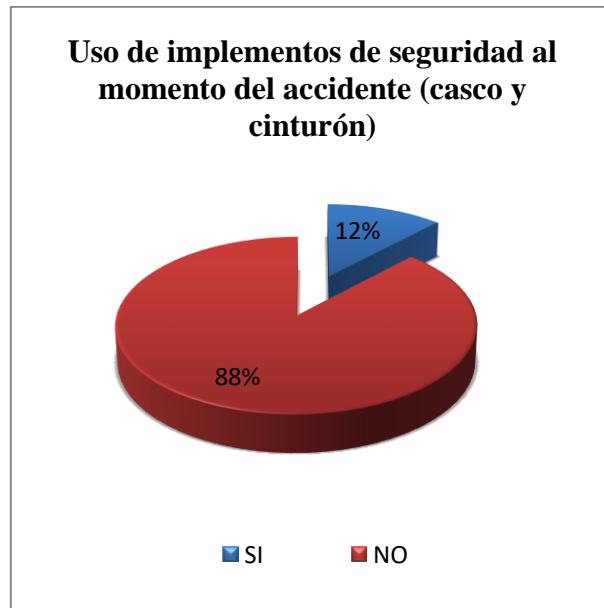
Gráfico 7



Fuente: elaboración propia

Según los datos obtenidos en la presente investigación, se pudo evidenciar que en su mayoría las personas afectadas por este fenómeno al momento que ocurrieron los hechos, se encontraban manejando una motocicleta, por lo que se nota claramente en el alto porcentaje que se manifiesta, dando a conocer que el 72% han estado en la conducción de una motocicleta al momento de la tragedia, el 16% no se encontraban manejando ningún tipo de movilidad, sino que han sido víctimas al cruzar la calle, y un 12% se encontraban conduciendo alguna movilidad de cuatro ruedas, esto implica mucho el cuidado que debe tener todo ciudadano, muchas veces no medimos el riesgo al que nos estamos exponiendo y solo pensamos en la adrenalina del momento, trayendo así muchas consecuencias fatales para nuestras vidas.

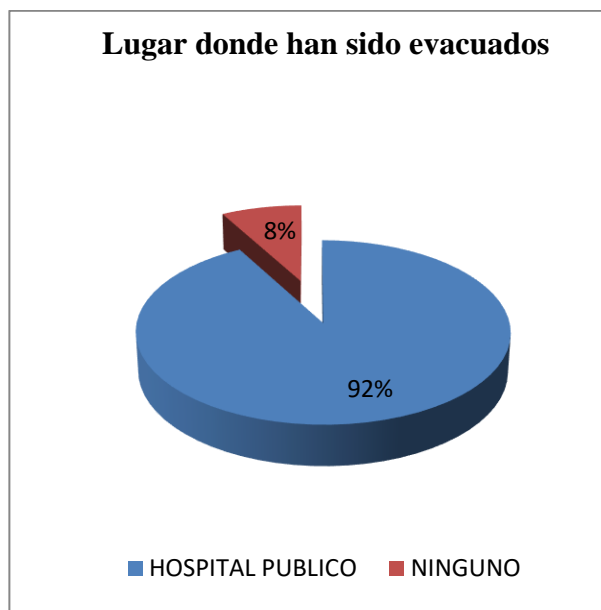
Gráfico 8



Fuente: elaboración propia

Pese a saber la importancia de utilizar los implementos de seguridad al momento de estar en cualquier tipo de vehículo en movimiento, no lo hacen, en el municipio de Cobija los vehículos más usuales son las motocicletas y los autos los que circulan todos los días por las avenidas y calles de esta ciudad, de acuerdo a la investigación realizada, se pudo identificar que en su mayoría los ciudadanos no utilizan ni el casco ni el cinturón de seguridad, esto genera un 88%, datos que son alarmantes ya que no se está preservando su vida, peor aún la de los demás, exponiéndose al riesgo de sufrir cualquier tipo de sucesos indeseados y no contar con ningún instrumento de seguridad para resguardar sus vidas, estas herramientas son esenciales para cualquier ciudadano que se encuentre al mando de algún tipo de vehículo en circulación, y solamente un 12% lo utilizan, manifestando que lo hacen o por que ya han sufrido algún accidente y tienen miedo que les vuelva a pasar lo mismo y no contar con ningún tipo de protección, o por seguridad, ya que están conscientes del riesgo al que se exponen al estar conduciendo un vehículo de dos o cuatro ruedas y prefieren prevenir alguna situación no deseada.

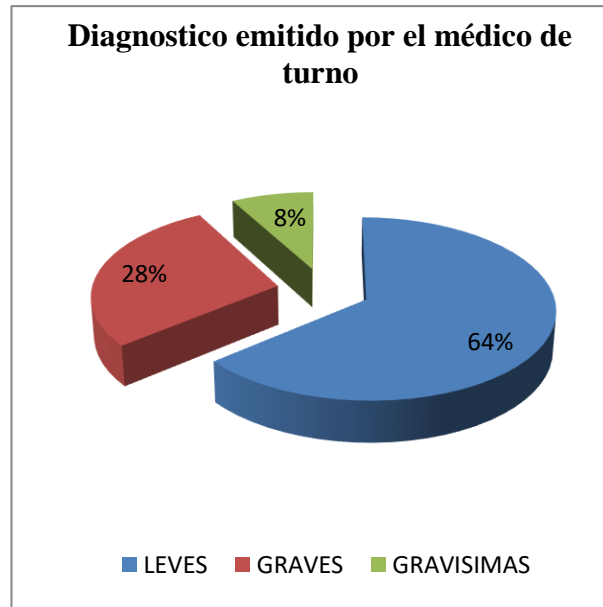
Gráfico 9



Fuente: elaboración propia

De acuerdo a los datos obtenidos durante la investigación, se pudo obtener la información de las personas víctimas de accidentes de tránsito, donde han sido evacuadas luego de lo sucedido, mediante los resultados se puede identificar que el más concurrido es el nosocomio de nuestra ciudad, el Hospital Roberto Galindo Terán, que brinda las atenciones de segundo nivel al Dpto. Pando, ya que sería el único lugar donde recurrir cuando suceden este tipo de sucesos con el ser humano, y es así que los datos nos dan una mayor claridad de la concurrencia de la población a este hospital, indicándonos que el 92% de la población recurren a este lugar para ser atendidos y el 8% prefieren irse a su casa, o bien porque el accidente no es de gravedad, como también puede ser por lo que la persona que los accidente no les brindó las atenciones necesarias, como también por lo que no contaban con los recursos económicos en ese momento para poder cubrir sus gastos de curación. Esto nos indica claramente la falta de conciencia del ser humano, muchas veces ocasionamos este tipo de sucesos y no le brindamos las atenciones necesarias a la víctima, no nos ponemos en el lugar de ella, para así poder saber si esa persona cuenta con los medios necesarios para poder ser atendidos debidamente y les puedan brindar las atenciones necesarias.

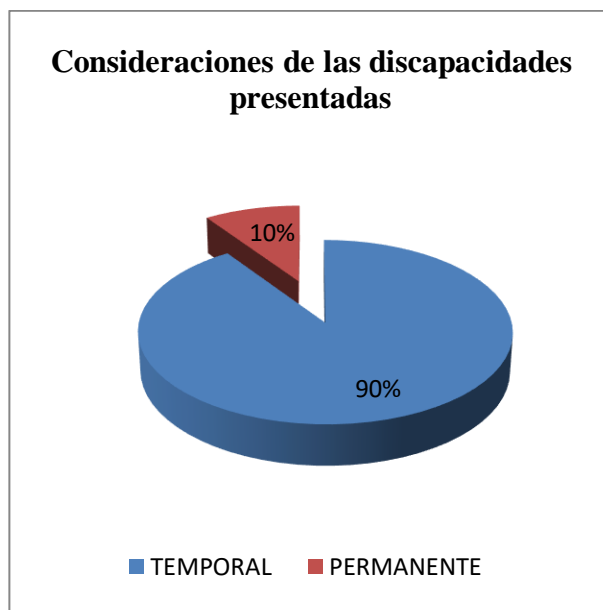
Gráfico 10



Fuente: elaboración propia

Conforme indican las personas encuestadas post el accidente sufrido, el 64% de las lesiones han sido consideradas leves por los médicos de turno, puesto que no presentaban signos de alarma, solamente algunos golpes, sin mucha relevancia. Ya el 28% han sido consideradas graves por el hecho de que en su momento presentaban alguna fractura y en algunos casos tener que haber sido sometidos a alguna operación, también indican que un 8% presentaban signos de gravedad, donde en varios casos han sido evacuados a otra ciudad, para su debida recuperación, ya que en el municipio no se cuenta con las debidas atenciones a las víctimas de accidentes de tránsito en estado de gravedad y sobre todo que requieren una atención de tercer nivel.

Gráfico 11



Fuente: elaboración propia

Toda acción manifiesta una reacción, es por eso que de acuerdo a la manifestación de los involucrados en accidentes de tránsito, se pudo recabar los datos de las personas que a través de un diagnóstico médico, sus accidentes han sido considerados en un 90% temporal, eso significa que las lesiones sufridas han tenido una rápida recuperación y se han podido movilizar con normalidad en el transcurso de los días, y solamente un 10% son consideradas graves, por el hecho que en muchos casos han quedado sin alguna parte de su cuerpo.

Actualmente esas personas se encuentran en un proceso de recuperación tanto física como psicológica, perder una de las partes de su cuerpo no ha sido nada fácil, pero poco a poco están tratando de asimilar todo lo ocurrido y superando cada día las dificultades de no contar con una pierna, un brazo o un dedo, que fueron los casos identificados en la presente investigación.

Gráfico 12



Fuente: elaboración propia

Otro dato importante es el que refleja los datos estadísticos de las personas que han ocasionado el accidente de tránsito, si contaban con este seguro SOAT, donde se puede identificar que solamente el 12% manifiesta tenerlo, y es alarmante saber que el 88% aún no lo adquieren, eso implica mucho en los gastos económicos que estas personas tienen que disponer para la debida recuperación de la persona afectada.

Gráfico 13



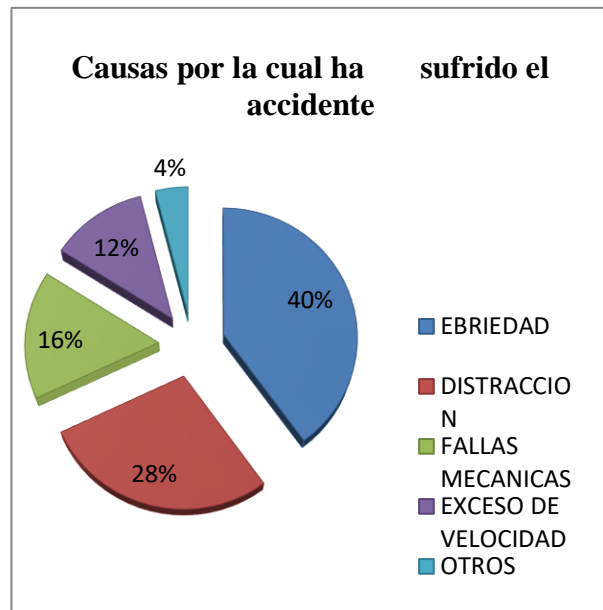
Fuente: elaboración propia

De acuerdo a los datos anteriores se puede identificar que por el hecho de no contar con el seguro SOAT muchas personas no pueden acudir a esta ayuda luego de sufrir el accidente de tránsito, es por eso que según los resultados de la investigación, el 84% de la población no acceden al mismo, por lo tanto no cubren ningún gasto y solamente el 12% cubren algunos gastos de las víctimas, pero solamente mientras están hospitalizados y luego se desaparecen y dejan a sus víctimas desamparadas, y el 4% son los que cubren los gastos de la recuperación de la víctima.

4.1.2. Características del accidente

Aquí se reflejan los datos del antes y durante el accidente de tránsito sufrido por las víctimas, dando a conocer las principales causas por las que han sucedido los hechos y exponiendo las diversas situaciones por las que se encontraban en ese momento.

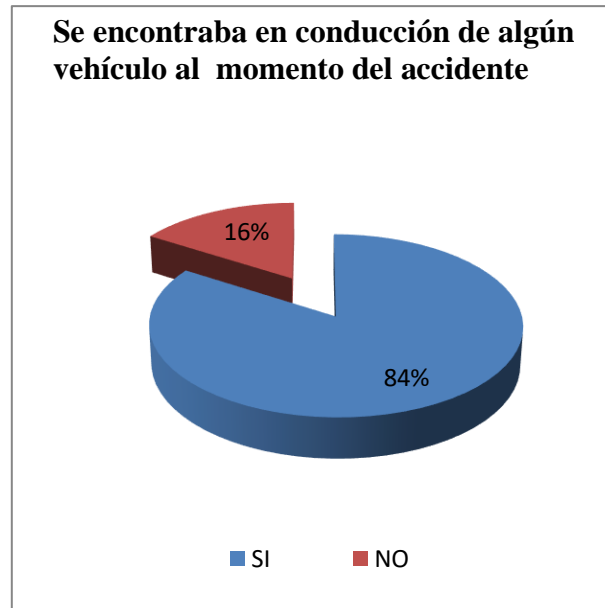
Gráfico 14



Fuente: elaboración propia

Al conducir un vehículo, sea este cual sea, como ciudadanos hay que tener mucha precaución y tomar todas las previsiones posibles para así poder evitar cualquier tipo de accidente de tránsito, muchas veces hacen caso omiso a las reglas que como humanos la tienen que cumplir, y es por eso que están expuestos a cualquier tipo de situación peligrosa, claro ejemplo nos reflejan los datos estadísticos que el mayor índice de accidentes de tránsito en el municipio de Cobija es por conducir un motorizado en estado de ebriedad arrojando un 40% de ello, no quedando muy atrás con un 28% que al estar manejando, se distraen fácilmente, olvidándose así que están exponiendo tanto sus vidas como la de los demás, ya el 16% manifiesta que los accidentes sufridos han sido por algún tipo de falla mecánica que pueda haber sufrido el motorizado en ese momento, pero también se puede observar que el 12% de la población se manifiesta indicando que una de las principales causas son porque muchas veces estos conducen algún vehículo, ultrapasando los límites establecidos por tránsito, y eso puede generar consecuencias muy graves porque no miden la magnitud del riesgo en la que se exponen y exponen a los demás, vemos también que un 4% nos indican que las causas son por diversos motivos como ser, chocarse con un perro, chocarse contra un objeto fijo, etc.

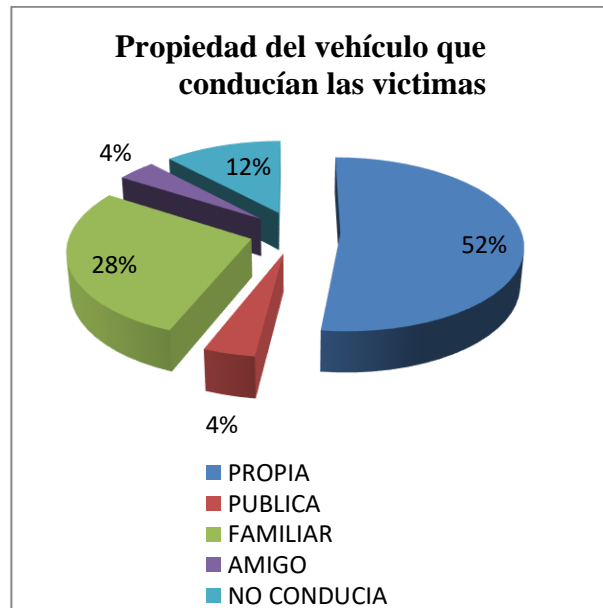
Gráfico 15



Fuente: elaboración propia

Reflejan los datos estadísticos, que al momento de sufrir el accidente de tránsito el 84% de las personas afectadas se encontraban al volante de un carro o conduciendo una motocicleta, y solamente el 16% o bien estaban de pasajeras o se encontraban de a pie al momento que sucedieron los hechos.

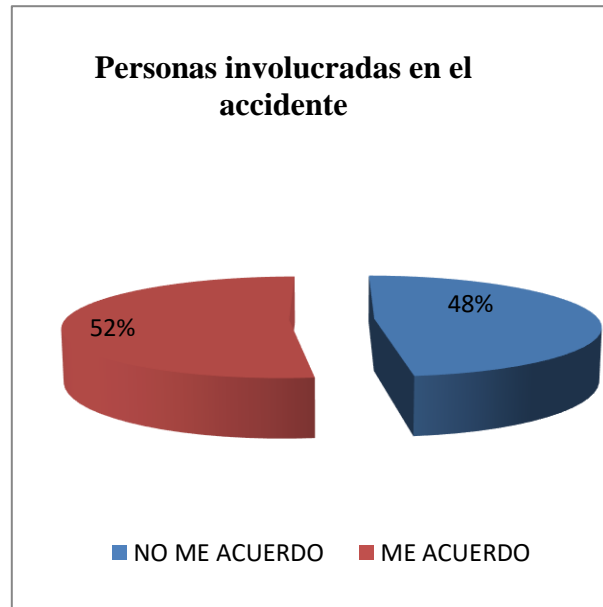
Gráfico 16



Fuente: elaboración propia

Se puede evidenciar que al momento que suceden esos sucesos indeseados el 52% de los afectados se encuentran en la conducción de su propio vehículo, el 28% conducían en su momento un motorizado de algún familiar, el 12% no conducían ningún tipo de vehículo al momento de los hechos, y ambos con un 4% o bien era de alguna Institución pública o privada o de un amigo que le haya prestado en su momento, esto influye una gran preocupación para la persona víctima de accidente de tránsito, si es que el vehículo sufrió algún daño material y no son resarcidos por el causante de esto, le afectará en la economía de la víctima, ya que tendrá que reponer los daños también del vehículo que conducía en ese momento, sea esta de su propiedad o no, esto implica otro gasto aparte y muchas veces más costosos que su propia curación.

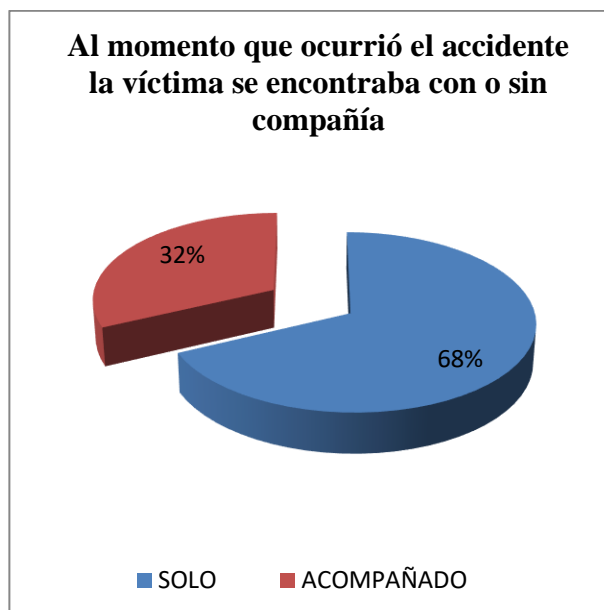
Gráfico 17



Fuente: elaboración propia

En su mayoría cuando ocurre un accidente, prácticamente las personas se pierden en el mundo y se paralizan totalmente, entrando en un estado de chok y difícilmente pueden reaccionar en el momento o accionar debidamente, son casos diversos y complejos a la vez, los datos nos apuntan a una balanza casi equitativa, pero sobresale el que en su mayoría si se acuerdan de cuantas personas se han visto involucradas en ese momento de los hechos con un 52% y un 48% nos indican que por el impacto que genera sufrir un accidente de tránsito, en ese momento, muchas veces se olviden de cuantas personas se han involucrado en ese hecho de tránsito.

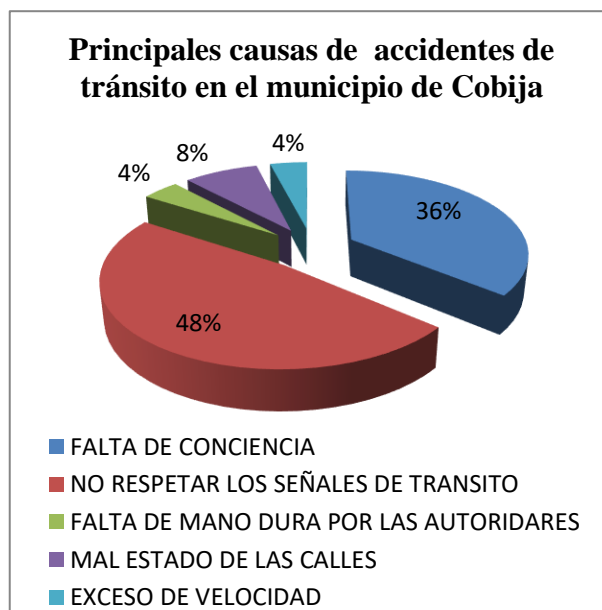
Gráfico 18



Fuente: elaboración propia

Se puede verificar que la mayor parte de las personas víctimas de estos hechos, al momento de sufrir el accidente de tránsito se encontraban solas, es decir, sin la compañía de algún amigo o familiar, como establecen los datos, un 68% indican lo mismo, pero lamentablemente un 32% de estas víctimas, se han vistos en agonía al sufrir este percance, ya que se encontraban en compañía de algún familiar o algún conocido en esos momentos, donde se han visto afectados ambos, esto implica un mayor gasto económico, ya que las víctimas ya no sería solo una sino dos o tal vez más.

Gráfico 19



Fuente: elaboración propia

A pesar de todos los recaudos que se tienen que tomar al estar al mando de un vehículo, sea este de dos o cuatro ruedas, lamentablemente no se hace y muchas veces se subestima lo malo que les pueda suceder en ese momento, o por los daños que se le puede ocasionar a otra persona por las acciones malas y por la poca importancia que se le da para tomar precaución de algo.

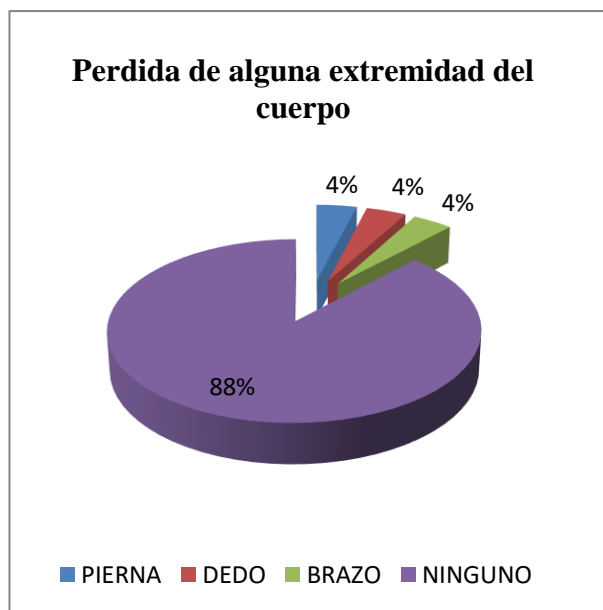
De acuerdo a lo mencionado, se pudo constatar que una de las principales causas de los accidentes de tránsito en nuestro municipio es el de no respetar las señales de tránsito, donde indican que un 48% de estas acciones que son optadas por la ciudadanía, sin tomar en cuenta el riesgo al cual exponen a las demás personas, es la causa principal del accidente de tránsito en la ciudad, ya un 36% de las personas se manifiestan que una de las causas más sobresalientes y vistas a diario es la de no tomar conciencia al conducir un motorizado, y sobrepasamos los límites de seguridad establecidos, a diferencia de un 8% que indican que muchos de los accidentes son ocasionados por el mal estado de las calles de los diferentes barrios de la ciudad, donde se encuentran con huecos, losetas hundidas y lo principal que es la polvareda, que cuentan algunos de los barrios periféricos de la ciudad de Cobija, y con un 4%

ambos, nos indican que una de las principales causas son el exceso de velocidad, eso protagonizado mayormente por personas jóvenes, que corren que están en una pista de carrera, sin impórtales en el peligro latente que se exponen y exponen a otros y por otra parte la falta de control por parte de las autoridades competentes, las cuales no exigen que los ciudadanos cumplan con el reglamento de tránsito ni imponen sanciones más drásticas para estas personas, donde eso genera día tras día que los accidentes de tránsito se incrementen.

4.1.3. Circunstancias Bio-Psico-Social del Accidente

En esta etapa de la investigación se profundiza más en las consecuencias que han podido sufrir estas personas víctimas de accidentes de tránsito después de lo sucedido, donde se obtuvo información de mayor profundidad y donde se pueda desarrollar una información completa y con datos estadísticos donde reflejen estos sucesos.

Gráfico 20

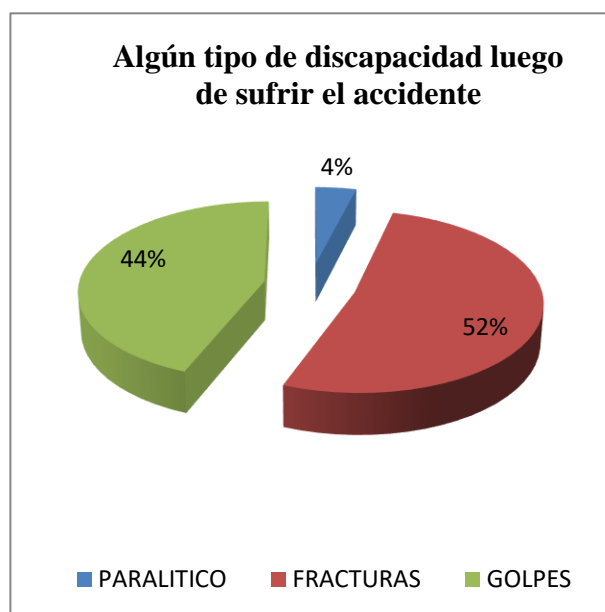


Fuente: elaboración propia

Todo suceso no deseado, como son los accidentes de tránsito traen algún tipo de consecuencias como ser: la pérdida de algún miembro del cuerpo, de esta manera a través de

los datos recolectados mediante la investigación, se pudo recolectar que el 88% de estas personas, no han perdido ningún miembro del cuerpo el tal accidente, el 4% restante indican que si lo han perdido alguna parte de su cuerpo, como ser la pierna, brazo o algún dedo, esto implica la inestabilidad física de estas personas luego de sufrir algún tipo de accidente de tránsito, ya que se encuentran obstaculizadas de poder realizar sus que haceres cotidianos, a consecuencia de lo sucedido.

Gráfico 21

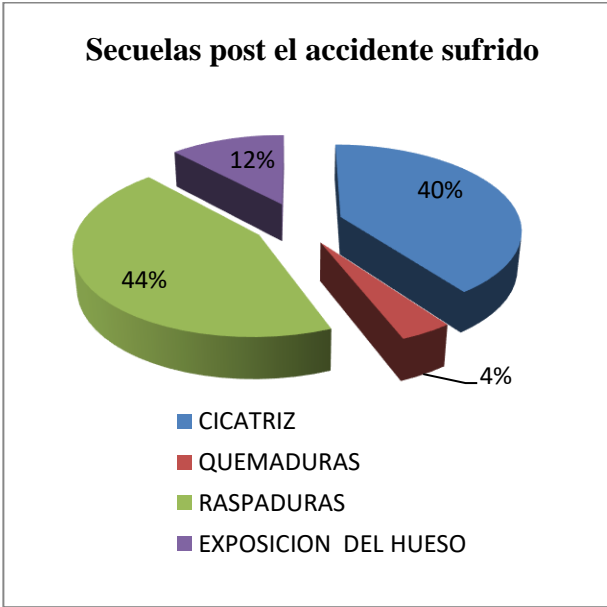


Fuente: elaboración propia

A través de todo lo recolectado se pudo observar que los accidentes de tránsito siempre dejan a las personas inmóviles de alguna parte de su cuerpo, sea esta por algún tipo de golpes, fracturas o en todo caso quedar paralítico, el 52% de la población nos indican que este suceso es por algún tipo de fracturas que puedan sufrir en ese momento, por lo que de alguna u otra manera quedan imposibilitados de movilizarse al 100% como lo hacían antes de lo ocurrido, el 44% se manifiesta que eso es a consecuencia de los golpes sufridos, donde generan algún tipo de inmovilidad temporal, y de acorde con el pasar de los días se van recuperando ya el 4% de los entrevistados indican que han quedado paralíticos a consecuencias de esta tragedia ocurrida en sus vidas, y eso les genera una gran dificultad de movilidad corporal, por lo que

están sujetos a un bastón o a una persona de apoyo para poder así realizar sus que haceres diarios.

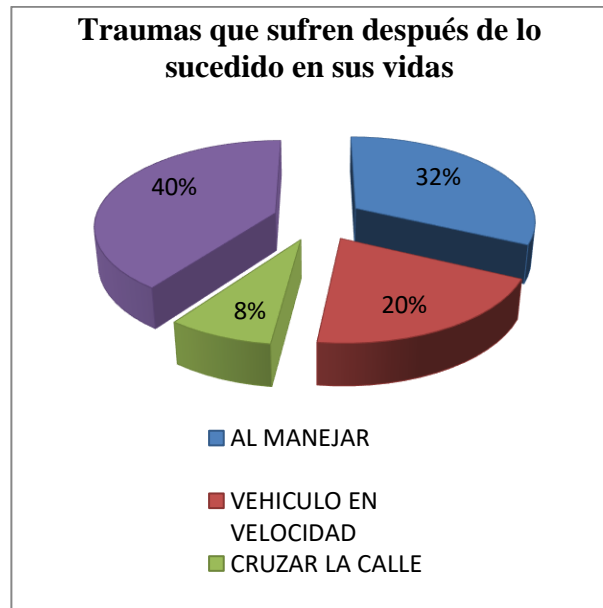
Gráfico 22



Fuente: elaboración propia

Según las víctimas, este hecho en sus vidas, ha provocado que se sometan a un complejo diario, al hacer visibles las secuelas de su accidente, el 44% indican que se han quedado con horribles raspaduras en su cuerpo, por las que han tenido que someterse a un cuidado intenso para no exponerse ante la sociedad, el 40% han quedado con algún tipo de cicatriz, por la que solamente la desaparecerán a través de una cirugía, un 12% han sufrido ruptura del hueso, por la que se han vistos inmersos en una depresión y desesperación, y el 4% que indican tener algún tipo de quemaduras a consecuencias del accidente, que aún no pueden desaparecerlas.

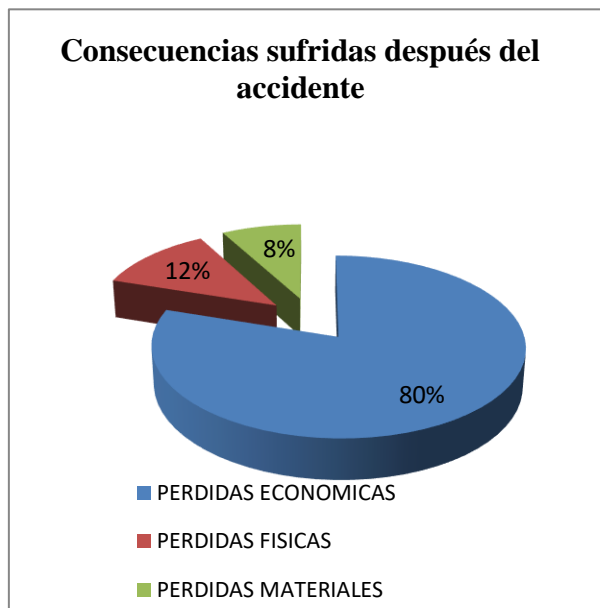
Gráfico 23



Fuente: elaboración propia

Esto también demuestra que las personas que han pasado por este tipo de situaciones, no todas llegan a demostrar algún tipo de trauma o miedo al volver a vivir un episodio relacionado con su accidente, este se puede manifestar de diferentes maneras, pero de acuerdo a los datos recolectados se puede identificar que el 40% de estas personas llegan a mencionar que a pesar de lo sucedido, no tienen ningún tipo de trauma, el 32% se manifiestan relatando que si sufren el trauma al manejar algún tipo de vehículo, lo cual presentan mucho temor al hacerlo y prefieren así evitarlo mientras superan su trauma, ya el 20% informan que el trauma se presenta cuando se encuentran en un vehículo conducido por otra persona y está en una velocidad exagerada, eso les genera mucho temor y temen a que les pueda suceder lo mismo otra vez y por ultimo tenemos un 8% de estas personas que se sientan traumadas al cruzar la calle, se imaginan que en cualquier momento volverá a sufrir otro accidente de tránsito, ya que no se respetan las señalizaciones de tránsito y las personas conducen como si estuvieran en una pista de carrera.

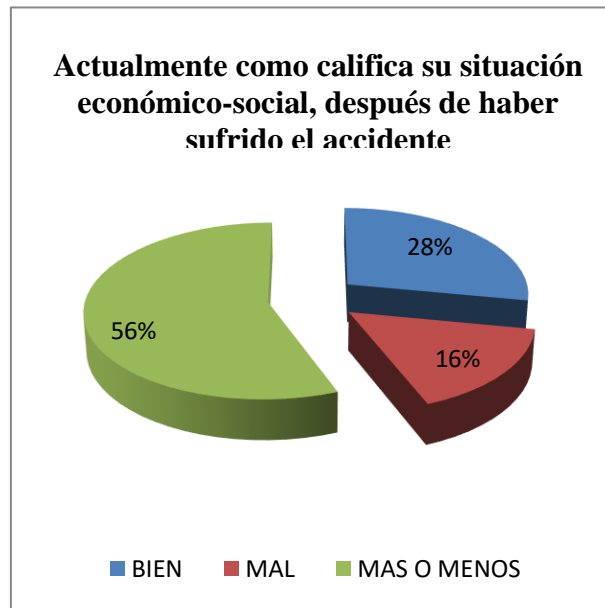
Gráfico 24



Fuente: elaboración propia

Según los datos recogidos a través de la investigación, se identifica claramente y en su totalidad que las personas víctimas de cualquier tipo de accidente de tránsito, se encuentran afectadas de alguna manera en lo que es el factor económico, eso nos refleja un 100% de lo investigado, ya que nadie está preparado para este tipo de situaciones y de alguna manera le generan algún tipo de gastos no programados, afectando así la economía del hogar y desestabilizando económicamente la familia.

Gráfico 25

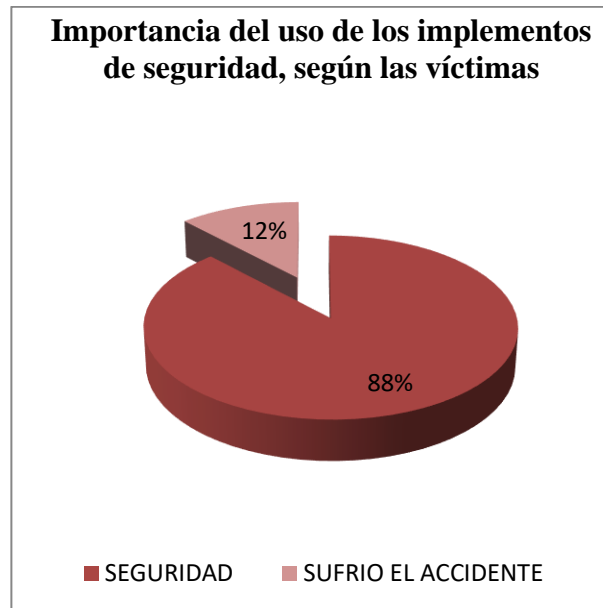


Fuente: elaboración propia

Luego de hacerles la siguiente pregunta a los afectados, ¿Actualmente considera usted normal su vida después del accidente sufrido?. Se manifiestan de la siguiente manera: un 56% nos indican que se encuentran ni tan bien, pero tampoco están tan mal, solamente que luego de lo ocurrido muchos han tenido perjuicios de alguna manera en su vida, ya que la mayoría de estas personas trabajaban de forma independiente, el 28% indica que se encuentran bien, ya más recuperados y retomando sus vidas luego de los sucesos ocurridos, un 16% se encuentran mal, ya que muchos han perdido su trabajo y aun no se pueden conseguir otro.

“yo considero más o menos mi vida después de lo que sufrí, porque ya nada es igual, claro ejemplo es mi pierna que ahora no la tengo, pero para que quejarme, gracias a Dios sigo con vida, lo único malo es que ya no puedo caminar sin el apoyo de mis muletas y tengo que depender mucho de mi familia para poder realizar mis cosas diarias...eso es triste para mí y muchas veces me siento inútil y que soy una carga para ellos y no genero nada productivo, tanto social como económicamente, tomando en cuenta que no tengo un trabajo y no puedo desenvolverme por el momento por cuenta propia”.

Gráfico 26



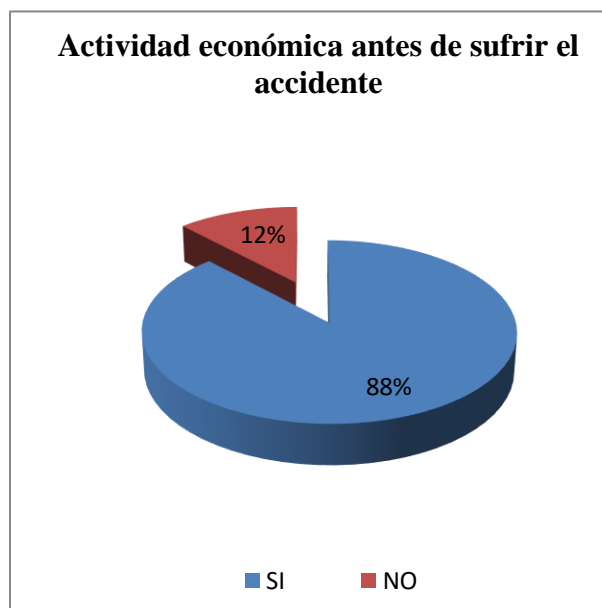
Fuente: elaboración propia

Por los datos obtenidos, se puede observar que las personas en su totalidad consideran la importancia de utilizar los implementos de seguridad al momento de estar al mando de un vehículo o bien estar de pasajero, pero lamentablemente no se aplica y esta preocupación que reflejan solo quedan en palabras, los factores por la cual no lo aplican son diversos, pero de acuerdo a sus relatos el 88% indica la importancia de ello por seguridad y muchas veces salvar sus vidas y un 12% relata que si lo consideran importante porque ya sufrieron algún tipo de accidente de tránsito y en caso de que esto volviera a suceder, estar con estos implementos de seguridad lo cual consideran de suma importancia para salvaguardar sus vidas ya que el lugar más susceptible es la cabeza y por ende es la que tiene que estar protegida.

4.1.4. Factor económico

Un elemento muy importante que enmarca de manera general a las personas que sufre algún tipo de accidente de tránsito, es la estabilidad económica que se vuelve inestable después de sufrir cualquier tipo de sucesos no deseados, llevando al grado de transformar sus vida e incluso perder su fuente de trabajo, siendo muchas veces estas personas el pilar fundamental de la familia y que de alguna u otra manera es el que genera los ingresos a su hogar.

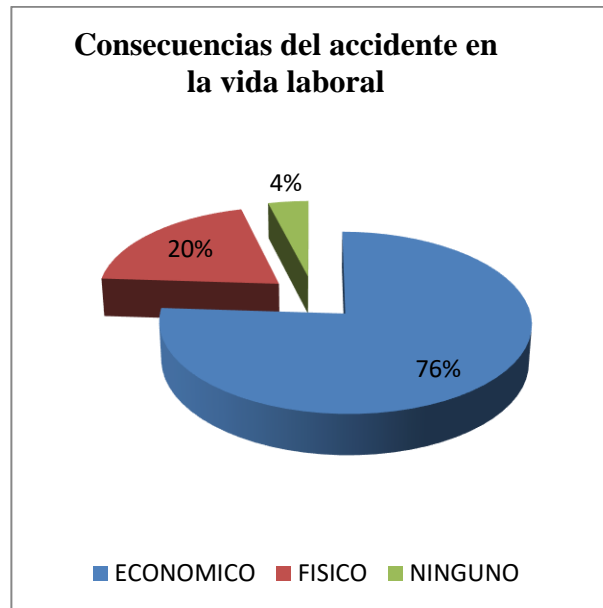
Gráfico 27



Fuente: elaboración propia

Lo que relatan los afectados de estos hechos no planificados, es que un 88% si contaban con una fuente laboral al momento que han sufrido este tipo de percance, esto implica mucho el ingreso que estas personas tenían al momento de sufrir el accidente, muchos de ellos trabajaban para el día y si no salen a trabajar no generan ningún tipo de ingreso al hogar, otros han sido despedidos a causa de ello, ya que eran empleados de tiendas comerciales, vendedores ambulantes y otros, y un 12% indican que no contaban con ningún tipo de trabajo en ese momento, ya que dependían de otras personas, como ser la pareja o los padres, y algunos casos solo se dedican al estudio y por ende no se ha visto afectados en ese aspecto.

Gráfico 28

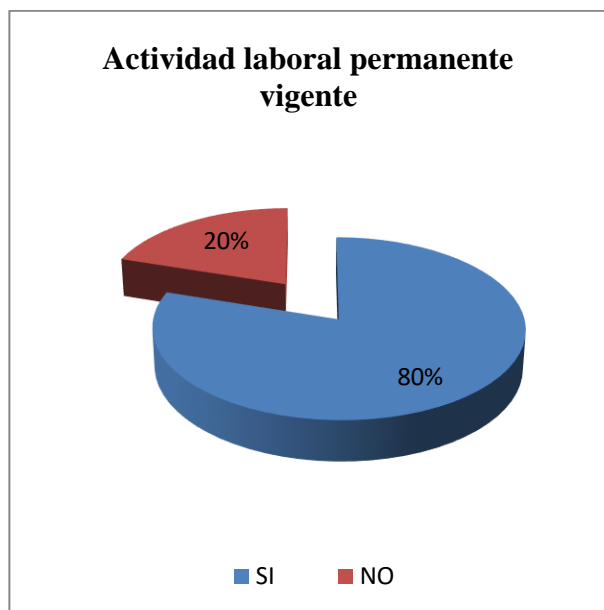


Fuente: elaboración propia

Se pudo observar en los anteriores datos que la mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito indican que contaban con una fuente laboral al momento de lo sucedido. Pero acá nos damos cuenta de cómo eso les afectó en su vida laboral, ya que muchos trabajaban de forma independiente y para el día, un 76% se han visto afectados con tal situación, al no poder trabajar en ese momento, no generaban ingresos para su familia y otros han sido despedidos de su fuente laboral.

El 20% de su totalidad, consideran que les afectó en lo físico ya que algunos eran taxistas, otros albañiles y al fracturarse el brazo se ven imposibilitados de volver a manejar una movilidad o de manipular sus instrumentos de trabajo, otros por fracturarse la pierna o alguna parte del cuerpo, y solamente un 4% indican que no se han vistos afectados de ninguna manera, ni económica ni laboral.

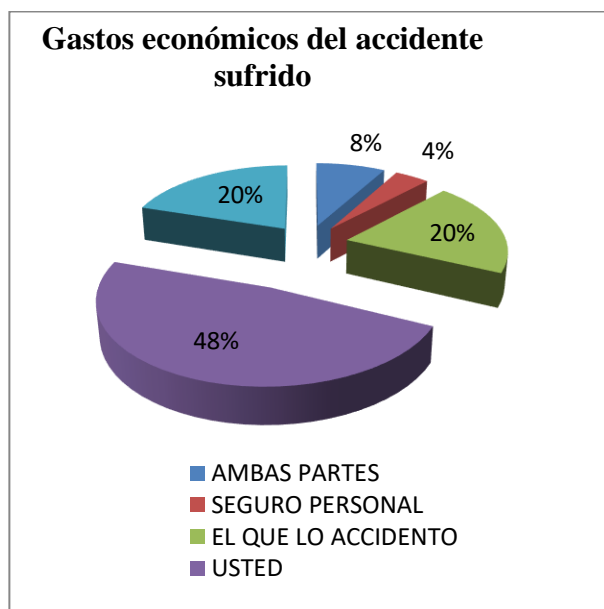
Gráfico 29



Fuente: elaboración propia

Pese a las adversidades que estas personas han tenido que pasar, el 80% de ellas actualmente si cuentan con una fuente laboral, solamente el 20% indican que aún no están generando ningún tipo de ingresos a su hogar, como uno de los principales motivos es porque aún las condiciones físicas no le permite, ya que al sufrir el accidente se han vistos afectados físicamente e imposibilitados de movimentarse normalmente, otros manifiestan indicando que son dependientes de sus padres o de algún familiar, ya los demás mencionan que aún no logran conseguir ningún tipo de trabajo y por ello se encuentran desempleados y sin generar ningún tipo de ingresos a sus hogares.

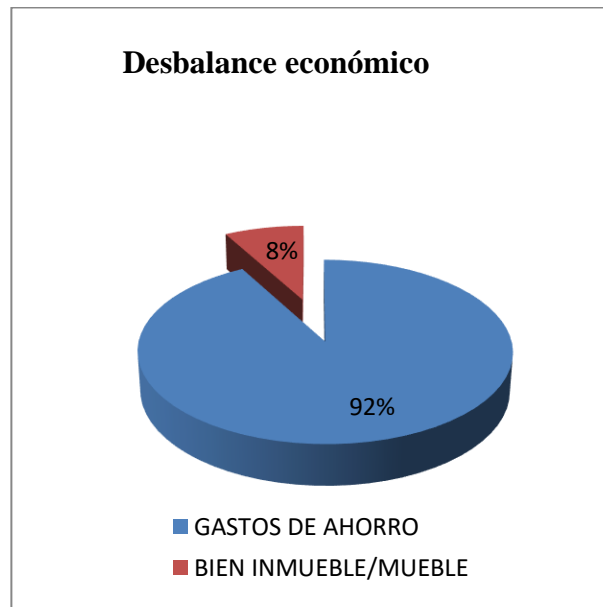
Gráfico 30



Fuente: elaboración propia

Los datos estadísticos claramente nos indican que cuando suceden estos hechos de tránsito, en su mayoría las personas afectadas no reciben las atenciones necesarias por parte de la persona que ocasionó el accidente, el 48% manifiestan que ellos mismos han tenido que cubrir los gastos de curación así como de recuperación ya que no tenían otra opción, entre un 20% está entre la familia, que fue la que cubrió con todos los gastos y la persona que lo accidento, dónde ese último nos refleja la poca preocupación de estas personas hacia su víctima, dejándolos sin importarles los que les pueda suceder, en muchas ocasiones se dan a la fuga y en otras sola están en ese momento y luego se desaparecen, con un 8% está el que los gastos ocasionados por los accidentes, son cubiertos por ambas partes, con un 4% están los que cuentan con un seguro personal y este se encarga de cubrir con todos los gastos de su accidente.

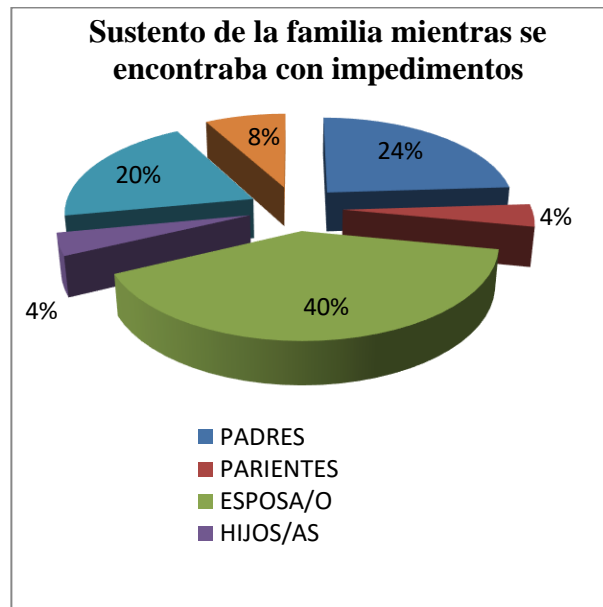
Gráfico 31



Fuente: elaboración propia

Nadie se encuentra preparado cuando suceden estos tipos de hechos en nuestras vidas, uno piensa que jamás le sucederá, pero a raíz de estos sucesos no previstos muchas veces se gasta hasta lo que uno no tiene e incluso llega a vender algún bien material en ese momento, para así poder subsanar el problema, acá vemos según los datos que el 92% de la población al verse frente a este problema muchas veces gastamos lo poco que tenemos y lo que tenemos guardado para la comida de la semana de nuestra familia, con el 8% están los que en ese momento de angustia, han tenido que vender algo que tenían en su casa, para así poder conseguir dinero para comprar las recetas y para su posterior recuperación de todo lo ocurrido, ya que no tenían otra opción.

Gráfico 32



Fuente: elaboración propia

Cuando estas personas se encontraban en proceso de recuperación post el accidente sufrido, manifiestan que en un 40% que en su momento han sido apoyados por su esposa/o, ya que contaban con una fuente de ingreso para su hogar, un 24% indican que fueron sustentados por los padres, mientras duro su proceso de recuperación, el 20% se las tuvo que ver solos, ya que no contaban con ningún familiar cerca en esos momentos difíciles, el 8% tuvieron que recurrir con algún tipo de campaña solidaria para poder cubrir los gastos, con un 4% están los que fueron atendidos por algún familiar en su y así cubrieron con sus gastos económicos necesarios y también con un 4% los que fueron atendidos por sus hijos, ya que son personas mayores de edad y en todo caso ya viudos.

CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos en la presente investigación permiten efectuar las siguientes conclusiones:

De acuerdo a la investigación y a los objetivos planteados en este trabajo, como conclusión se puede presentar lo siguiente:

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en el mundo, para ser más exactos, estamos en el décimo lugar, eso es algo muy preocupante ya que la vida humana se encuentra muy expuesta a consecuencias de las malas actitudes de los seres humanos. En el municipio de Cobija existe una gran afluencia de vehículos de dos ruedas y por ello, son las que más están involucradas en estos sucesos, dentro de la siguiente investigación se demuestra las consecuencias económicas a raíz de los Accidentes de Tránsito de la ciudad de Cobija, en el primer trimestre de la gestión 2017, el cual podemos evidenciar que al momento de sufrir un accidente de tránsito no sólo se encuentra la persona como afectada física y/o económicamente, ya que, tras ella se ven afectadas las personas que conforman su núcleo familiar más cercano. La mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito indican que contaban con una fuente laboral al momento de lo sucedido, pero de acuerdo a la investigación, se refleja el grado de afectación en su vida laboral, ya que muchos trabajaban de forma independiente y se vieron afectados tanto materialmente como físicamente y sin duda todo se enmarca en el factor económico.

Dentro del factor social y psicológico (rehabilitación, años de vida potencialmente perdidos), podemos evidenciar mediante la investigación realizada que se debe catalogar este fenómeno como un problema de salud pública altamente significativo, que amerita el desarrollo de investigaciones conducentes a la elaboración de propuestas que tengan como fin la implementación de programas de prevención y de intervención, ajustados a medidas paliativas. Considerando que la accidentalidad genera problemas de índole personal (incapacidad parcial o total), familiar (pérdida de vidas humanas, inestabilidad económica) y los datos estadísticos claramente indican que cuando suceden estos hechos de tránsito, en su mayoría las personas afectadas no reciben las atenciones necesarias por parte de la persona

que ocasionó el accidente, algunos casos por que se dan a la fuga ,o no tienen recursos, simplemente por que resultan afectados de igual manera o peor que la víctima.. Cuando estas personas se encontraban en proceso de recuperación post el accidente sufrido, manifiestan que en su momento han sido apoyados por su esposa/o, ya que contaban con una fuente de ingreso para su hogar, otros indican que fueron sustentados por los padres, mientras duro su proceso de recuperación. En su mayoría, las personas encuestadas indican que al momento de sufrir el accidente de tránsito se encontraban sobrias, eso significa sin haber ingerido ningún tipo de bebidas alcohólicas y un mínimo habrían consumido alcohol antes de lo sucedido, lo que demuestra que los factores que ocasionan los accidentes de tránsito son otros. Muchas veces, los ciudadanos no le dan la suficiente importancia a la utilización de los implementos de seguridad, al momento de estar en un vehículo en movimiento, sea este de conductor o pasajero. Pese a saber la importancia de utilizar los implementos de seguridad al momento de estar en cualquier tipo de vehículo en movimiento, no lo hacen, en el municipio los más usuales son las motocicletas y los autos, los que circulan todos los días por las avenidas y calles de esta ciudad.

De acuerdo a la investigación realizada, se pudo identificar que en su mayoría los ciudadanos no utilizan ni el casco ni el cinturón de seguridad, exponiendo así sus vidas, sin ningún tipo de protección. Esto también demuestra que las personas que han pasado por este tipo de situaciones, no todas llegan a demostrar algún tipo de trauma o miedo al volver a vivir un episodio relacionado con su accidente. Se identifica claramente y en su totalidad que las personas víctimas de cualquier tipo de accidente de tránsito, se encuentran afectadas de alguna manera en lo que es el factor económico, material, familiar y social eso nos refleja lo investigado, ya que nadie está preparado para este tipo de situaciones y de alguna manera le generan algún tipo de gastos no programado y una responsabilidad adquirida a raíz de un suceso no esperado por nadie pero en el cual toda persona se encuentra expuesta aunque en distintas circunstancias y magnitudes pero con la misma repercusión social,familiar, psicológica y económica.

RECOMENDACIONES

Con el propósito de reducir los altos índices de accidentes de tránsito en nuestra sociedad y de las secuelas Bio-Psicosocial, como ser el factor económico, factor laboral, físico y, material que presentan en los seres humanos que viven ese suceso, es que planteo las siguientes recomendaciones.

En la ciudad de Cobija, los accidentes de tránsito han sufrido un crecimiento significativo en los últimos años, debido principalmente a la imprudencia de conductores de motocicletas en estado de ebriedad y menores de edad, y es por eso que debería capacitar a la población basada en hechos reales de nuestra sociedad.

Implementar a la sociedad centros en el cual profesionales especializados en el área de salud y psicología ayuden a la víctima durante el proceso de recuperación, tanto física como psicológica, que reciban el acompañamiento y terapias psicológicas individuales.

La finalidad que se persigue con este estudio es que conozcan las consecuencias bio-psico-sociales y económicas de los accidentes de tránsito, se diseñen e implementen acciones específicas para el accionar del Trabajador Social, de modo que su intervención sea oportuna y aporte significativamente a mitigar estas consecuencias.

En consecuencia los resultados de la presente investigación podrán ser de utilidad tanto para las instituciones responsables de la seguridad vial como también para que así las instituciones responsabilicen de la salud de la víctima y bienestar de las personas con vínculo con los accidentes de tránsito.

Concientizar a la población en el control de la velocidad, es un instrumento importante para reducir los traumatismos por accidentes de tránsito, sobre todo entre los peatones, ciclistas y motociclistas. Menos de una tercera parte de los países han adoptado las medidas requeridas para aminorar la velocidad en las vías urbanas.

Exigir la obligatoriedad a la población e usuarios del seguro SOAT en todo motorizado.

Accionar con medidas legales inmediatas a los conductores bajo los efectos del alcohol ya que incrementa el riesgo de sufrir accidente, asimismo las probabilidades de defunción o traumatismo grave para ellos y las demás personas parte de la sociedad.

Implementar a la sociedad de Cobija, a través de una Ordenanza Municipal el uso de casco y cinturón de seguridad aplicables tanto a los conductores como a los pasajeros y exigir el cumplimiento de rigurosas normas de calidad para dichos implementos de seguridad.

Implementar en la Unidad Operativa de Tránsito, controles de inspección vehicular cada tres meses, para así poder identificar las fallas mecánicas que tienen o puedan tener las movilidades.

Prohibir el manejo de motos en menores de edad y recaer la culpabilidad directa a los padres con multas o trabajos comunitarios aparte de correr con todos los gastos de recuperación de la víctima y daños materiales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aylwin, S, (2008). *Trabajo Social Familiar*. Chile. Ediciones Universidad Católica de Chile, 3 ed.

Arricivita, Á, (2013). Manual para trabajadores sociales y otros profesionales de la ayuda, Madrid: ed Perri.

Bernal, C, (2006) Metodología de la Investigación: México (2da edición). Ed Pearson.

Blake, R. P. (1977) – Seguridad Industrial: Mexico – Ed. Diana.

Barker, R.L. (1995). The Social Work Dictionary: Washington 4th ed. DC: NASW Press.

Cerda H. (1991) Los elementos de la investigación: Bogotá, Colombia, Ed. Colombia

Dextre, J. C. (2010). *Seguridad vial: la necesidad de un nuevo marco teórico departamento de geografía*: Barcelona, Bellaterra. Ediciones Coria.

Echeverría. (2005). *Análisis cualitativo por categorías*, colección apuntes docente: México, ediciones Universidad Academia de Humanismo Cristiano. 2da edición.

Hernández, U. (2014). *El Trabajo Social en el Area de Salud Tomo III*: La Paz, Bolivia: Ediciones Don Bosco.

Jouvencel M. (2000) Biomecánica del accidente de tráfico: Madrid: Ed. Díaz de Santos S.A.

Lorca, J. (2010). *Educación vial en Chile: análisis y lineamientos para la gestión en el sistema educacional*. Tesis para la obtención de grado de magíster en gestión y liderazgo educacional, Universidad Central de Chile, ed. Salud colectiva.

Medina E. (1985). Factores emocionales en la producción de accidentes: Chile ed. Porvenir

Martínez, E. E. (2010). *El proceso de investigación científica en la universidad*. México: Editorial. Fundación Elite. Módulo II: ley de seguridad vial

Riquelme, T. (2012). *Accidentalidad en Chile: Una visión desde el Trabajo Social para una intervención con víctimas de accidentes de tránsito*: Santiago, Chile, ed. Yala.

Tamayo, M. (2003). *El proceso de la investigación científica*: México. 4ta Edición. Noriega Editores.

Barrera, A., Berrezueta, D. y Cárdenas, K. (2011). *Consecuencias laborales de los accidentes de tránsito en personas atendidas en los hospitales Vicente Corral Moscoso y José Carrasco Arteaga de Cuenca en el año 2010*: Ecuador, ed. Olimpio y editores.

Baker J.S. & Frickr L.B. (1986) Traffic accidents investigation manual.

cal y mayor, rafael y cárdenas, james. 1994. Ingeniería de Tránsito: Fundamentos y Aplicaciones. México D.F : Alfaomega Grupo Editor, 1994.

Chinchilla, M., Mejías, L. y Solano, L. (2012). *Diagnóstico situacional de los accidentes de tránsito en: Costa Rica*. ed. Manelis.

Consejo General de Colegios Oficiales de Diplomados en Trabajo Social y Asistentes Sociales (2003) España, ed. Españolas.

Gaceta Oficial del Bolivia (2002). Decreto Supremo *Creación del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, en la república de Bolivia*. La Paz: N° 27295.

Gobierno Autónomo Municipal de Cobija (2013), Informe del crecimiento automotor en el municipio de Cobija, en el periodo 2006 – 2012.

Gobierno Autónomo Municipal (2012). *Estudio sobre el Impacto Social y Económico del Actual Sistema de Transporte Público en el Área Metropolitana*. Bolivia, La Paz, ed. Gonzales y asociados.

Instituto Nacional de Transporte Terrestre (2009). *Glosario de términos – Educación y Seguridad Vial*. Caracas, Venezuela, Ediciones Monotomias.

Organización Mundial de La Salud (2009). *Informe sobre la situación mundial sobre seguridad vial*. Ginebra, Suiza, ed. OPS.

OMS. Organización Mundial de la Salud (2007) DER-Ineser. Universidad de Guadalajara, Carta Económica Regional. Guadalajara, Mexico, ediciones Universal.

Organización Panamericana de la Salud (2007) DER-Ineser. Universidad de Guadalajara, Carta Económica Regional, Santiago, Chile, ed. Latinoamericana.

Organización Mundial de la Salud y Bienestar Social (1986). Asociación Canadiense de Salud Pública. Carta de Ottawa para la promoción de la salud. Canada, Australia, ediciones Marbol.

Organización Panamericana de la Salud (2003), *Prevención de accidentes y lesiones, Conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo*. Quito, Ecuador, ed. Ecuatoriana.

ANEXOS

ANEXO II

GUÍA DE ENTREVISTA

ANEXO I

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

ANEXO III

ENCUESTA A PERSONAS VICTIMAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO

ANEXO IV

FOTOGRAFIAS