



Universidad Nacional de Loja
Facultad de la Salud Humana
Carrera de Enfermería

TÍTULO

**“CONOCIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD
VIAL Y SU INFLUENCIA EN LA PREVENCIÓN DE
TRAUMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA
PARROQUIA CATAMAYO”**

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE LICENCIADO EN ENFERMERÍA

AUTOR:

David Monge Barrera

DIRECTORA:

Lic. Bertila Marija Tandazo Agila, Mg. Sc.

Loja-Ecuador

2019

CERTIFICACIÓN

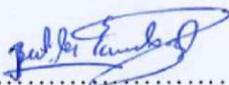
Lic. Bertila Maruja Tandazo Agila, Mg. Sc.

DIRECTORA DE TESIS

CERTIFICA:

Haber dirigido y revisado el presente trabajo de investigación titulado: **“Conocimiento de las medidas de seguridad vial y su influencia en la prevención de traumas por accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo**, de autoría del Sr. David Monge Barrera, estudiante de la Carrera de Enfermería, el mismo que cumple con los requisitos reglamentarios. Por consiguiente, autorizo su presentación y sustentación.

Loja, 29 de mayo del 2019



.....
Lic. Bertila Maruja Tandazo Agila, Mg. Sc.

DIRECTORA DE TESIS

AUTORÍA

Yo, David Monge Barrera, declaro ser autor del presente Trabajo de investigación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente, acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual

Autor: David Monge Barrera

Firma.....



Cedula: 1105635443

Fecha: 29 de mayo del 2019

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DE EL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, David Monge Barrera, declaro ser autora de la tesis titulada "**Conocimiento de las medidas de seguridad vial y su influencia en la prevención de traumas por accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo**", como requisito para optar el grado de Licenciado en Enfermería, autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información de país y del exterior, con las cuales tenga convenio la universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio y copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja a los 29 días del mes de mayo del dos mil diecinueve, firma el autor.

Firma 

Autor: David Monge Barrera

Cedula: 1105655443

Dirección: Catamayo

Correo Electrónico: david_mongeb@hotmail.com

Celular: 0960133354

DATOS COMPLEMENTARIOS

Directora de tesis: Lic. Bertila Maruja Tandazo Agila, Mg. Sc.

Tribunal de grado

Presidente: Lic. Denny Caridad Ayora Apolo

Vocal: Lic. Maura Mercedes Guzmán Cruz, Mg. Sc.

Ing. José Eduardo Gonzalez Estrella, Mg. Sc.

DEDICATORIA

Dedico este trabajo primeramente a Dios, que me permitió culminar mi carrera universitaria y a comprender que el perfeccionamiento se logra a través de la superación personal, con humildad y sacrificio; a la persistencia y dedicación de mis padres: Berta y Vicente, por su apoyo, consejos, comprensión, amor y ayuda en todos los momentos de mi vida y por apoyarme con los recursos necesarios para estudiar.

A mis hermanos por estar siempre junto a mí, acompañándome y apoyándome para poder realizarme profesionalmente.

Para Lesly Buri la persona que siempre dedico su tiempo y su amor para que yo culmine mi carrera profesional, gracias por todo su apoyo incondicional.

A mi directora de tesis Mg. Bertila Maruja Tandazo Agila, por su dedicación, colaboración y tolerancia que Dios le de toda la sabiduría para que siga educando a las futuras generaciones.

A todas las personas que estuvieron de una u otra forma cerca de mí apoyándome y brindándome su colaboración y comprensión.

David Monge Barrera

El Autor

AGRADECIMIENTO

Culminado el presente trabajo de investigación dejo constancia de mi agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, facultad de La Salud Humana, Carrera de Enfermería; a sus dignas autoridades y docentes, que desinteresadamente impartieron sus conocimientos que sirvieron de guía en mi formación profesional, de manera especial a Mg. Bertila Maruja Tandazo Águila Directora de Tesis, quien jugó un papel indispensable en el mismo ya que con su confianza, paciencia y sobre todo conocimientos supo asesorarme para el desarrollo y culminación del trabajo.

A Dios por haberme permitido llegar hasta este punto, y como no agradecer a mis padres: Vicente Monge y Berta Barrera, a mis hermanos, Melva, Marco, Luisa, y a mi Novia Lesly, quienes me brindaron su apoyo incondicional y simplemente porque sin ellos no hubiera sido posible acariciar la ilusión de cumplir mis sueños.

A la población de la parroquia Catamayo por su valiosa colaboración en esta investigación.

David Monge Barrera

El Autor

Índice

Carátula.....	i
Certificación.....	ii
Autoría.....	iii
Carta de autorización.....	iv
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Índice.....	vii
a) Título.....	1
b) Resumen.....	2
Abstract.....	3
c) Introducción.....	4
d) Revisión de literatura.....	6
4.1.Definición de conocimiento.....	6
4.2.Definición de seguridad vial.....	6
4.3.Definición de accidente de tránsito.....	7
4.4.Biomecánica de los accidentes de tránsito.....	7
4.5.Traumas por accidentes de tránsito.....	12
4.6.Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	14
4.7.Antecedentes de la parroquia Catamayo.....	16
e) Materiales y métodos.....	¡Error! Marcador no definido.
f) Resultados.....	¡Error! Marcador no definido.
g) Discusión.....	¡Error! Marcador no definido.
h) Conclusiones.....	¡Error! Marcador no definido.
i) Recomendaciones.....	¡Error! Marcador no definido.
j) Bibliografía.....	17
k) Anexos.....	43

a) Título

Conocimiento de las medidas de seguridad vial y su influencia en la prevención de traumas por accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo

b) Resumen

Se entiende por seguridad vial a la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, que pueden comprometer la vida y la salud de las personas, puesto que todo ser humano tiene la necesidad de moverse de un lugar a otro, hace que este problema no solo se limite a quienes ejercen como conductores sino más bien involucra a toda la ciudadanía en general, ya que algún momento una persona puede llegar a ser peatón, conductor o usuario de transporte público o privado, convirtiéndose en población potencialmente en riesgo de sufrir un accidente de tránsito y derivado de este traumas como: cortes, luxaciones, fracturas, entre otros.

Se trata de un estudio prospectivo, transversal y analítico-descriptivo, para lo cual se utilizó como instrumento una encuesta que fue aplicada a una muestra de 378 personas de un universo de 23453 habitantes de la parroquia Catamayo, cuyo objetivo es recolectar la información referente a cuanto conoce la población de esta parroquia sobre seguridad vial para prevenir los traumas originados por los accidentes de tránsito, dando como resultado que un 88.4% está consciente de las medidas de seguridad vial, mientras un 11.6% no lo está. Lo que significa que la población de la parroquia Catamayo cuenta con el conocimiento sobre medidas de seguridad vial, sin embargo, existe una minoría que desconoce sobre la misma y, por ende, esto se traduce en factor de riesgo de sufrir un accidente de tránsito y con ello un trauma que pone en riesgo su salud y su vida.

Palabras clave: Salud, Movilidad, Riesgo, Fractura, Población.

Abstract

Road safety is understood as the prevention of traffic accidents or the minimization of their effects, which can compromise the life and health of people, since every human being has the need to move from one place to another, makes this The problem is not only limited to those who exercise as drivers but rather involves all citizens in general, as some time a person can become a pedestrian, driver or user of public or private transport, becoming a population potentially at risk of suffering a traffic accident and derived from these traumas such as: cuts, dislocations, fractures, among others. It is a prospective, transversal and analytical-descriptive study, for which a survey was used as a tool that was applied to a sample of 378 people from a universe of 23453 inhabitants of the Catamayo parish, whose objective is to collect information regarding how much the population of this parish knows about road safety to prevent the traumas caused by traffic accidents, resulting in 88.4% being aware of road safety measures, while 11.6% is not. This means that the population of the Catamayo parish has knowledge about road safety measures, however, there is a minority that does not know about it, therefore, this translates into a risk factor of suffering a traffic accident and with it is a trauma that puts your health and your life at risk.

Keywords: *Health, Mobility, Risk, Fracture, Population.*

c) Introducción

La seguridad vial se constituye en el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública y de esta manera prevenir accidentes de tránsito que puedan comprometer la integridad y vida de las personas.

Se hace importante desarrollar el presente trabajo investigativo puesto que tiene como propósito determinar que conocimiento posee la ciudadanía en cuanto a seguridad vial, y como el desconocimiento de las misma es un desencadenante de accidentes de tránsito y con esto qué medidas preventivas de concientización se puede proponer a futuro para disminuir los índices de accidentes en la parroquia Catamayo.

Se plantea la hipótesis referente a los conocimientos de los habitantes de la parroquia Catamayo sobre seguridad vial en qué nivel se encuentran, para lo cual se determina como objetivo general establecer que conocimientos posee la ciudadanía de la parroquia Catamayo en cuanto a seguridad vial, y el consecuente desencadenamiento de traumas por accidentes de tránsito, y específicamente a establecer el conocimiento de las medidas de seguridad vial; las principales causas de accidentes de tránsito ocurridos en la parroquia, y dar a conocer los resultados relevantes en la presente investigación a las autoridades de la parroquia Catamayo.

Además, su importancia radica porque consta dentro de las prioridades de investigación en salud 2013-2017 de Ministerio de Salud Pública (MSP), dentro del área 9 correspondiente a lesiones de transporte, línea de investigación lesiones de transporte terrestre (incluye lesión en vehículo y de peatón) y sublínea: perfil epidemiológico; seguridad en las vías; conocimientos, actitudes y prácticas de la sociedad; complicaciones y secuelas.

Dentro de las líneas de investigación de la Universidad Nacional de Loja se encuentra enmarcado en la línea siete correspondiente a morbilidad y mortalidad por problemas de salud de alto riesgo a nivel local regional y nacional.

Para la realización de esta investigación se posee los recursos a fin de generar un producto que en los años posteriores pueda servir de base para la elaboración de estudios o estrategias de prevención en relación a los accidentes de tránsito ya que brindara un diagnóstico de la realidad en cuanto a los conocimientos en seguridad vial de la población y con ello contribuir disminuir en una medida las consecuencias derivadas de dichos accidentes.

d) Revisión de literatura

4.1. Definición de conocimiento

Es el resultado de una correlación entre un sujeto cognoscente (alguien que conoce) y un objeto cognoscible (algo que puede conocerse), es decir, que no hay sujeto sin objeto. Y viceversa; pero, al mismo tiempo, esa correlación no es reversible, la función de cada uno de esos elementos es intransferible al otro (Hernandez, 2014).

4.2. Definición de seguridad vial

Se entiende por seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, que pueden comprometer la vida y la salud de las personas (MAPFRE, 2013).

La seguridad vial se constituye en el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública y de esta manera prevenir accidentes de tránsito que puedan comprometer la integridad y vida de las personas (Mediadrive, 2018).

4.2.1. Tipos de seguridad vial

4.2.1.1. Activa

Se puede decir que es el conjunto de acciones que se realizan desde la actividad humana, y la existencia de elementos mecánicos en los vehículos, que pueden accionarse preventivamente para intentar evitar los accidentes de tránsito, y que requieren la intervención de la voluntad humana para que el resultado pretendido sea lo más favorable posible.

4.2.1.2. Pasiva

Se define como el conjunto de acciones de los mecanismos de seguridad de los que disponen los vehículos para conductores, pasajeros, y también hacia los peatones; que actúan durante, y con posterioridad al accidente, para que los daños que se estén produciendo o se vayan a producir, sean los mínimos posibles, o nulos; así como la existencia de determinados elementos en las vías para actuar en la misma dirección (Vecino, 2008).

4.3. Definición de accidente de tránsito

Es el aquel que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros (INEC Panama, 2016).

4.4. Biomecánica de los accidentes de tránsito

Las fuerzas que aplicadas sobre el organismo generan mecanismos lesionales que tienen como consecuencia traumatismos, al estar el organismo expuesto de forma brusca a una fuente de energía o a una ausencia de elementos vitales como oxígeno y calor. Esta energía que se produce en los choques entre vehículos es energía cinética.

Para comprender mejor este tipo de energía es necesario recordar las tres leyes de Newton por las que se rige:

1. Un cuerpo en movimiento continuará su trayectoria permanentemente a no ser que haya una fuerza externa que se oponga a este.

2. La energía liberada por el movimiento viene dada por la fórmula anteriormente mencionada.
3. A toda acción se opone una reacción igual y de sentido contrario.

Las lesiones producidas pueden ser tanto cerradas como penetrantes, causadas por numerosos mecanismos lesionales y que tienen como resultado fracturas, desgarros de órganos, musculares.

Además de las leyes de Newton por las que se rige la energía cinética es necesario conocer la ley del triple impacto, que orienta al personal sanitario sobre el tipo de lesiones que puede tener una víctima de accidente de tráfico y que pueden no ser apreciables a simple vista.

1. El primer impacto ocurre cuando el automóvil se detiene bruscamente contra el objeto que colisionó.
2. El segundo impacto es en el que el cuerpo se detiene.
3. El tercer impacto se produce cuando los órganos internos se comprimen contra la caja ósea.

Este impacto puede producir hematomas por arrancamientos de las arterias meníngeas y lesiones aórticas por los ligamentos que la tienen adherida a la columna (GARCÍA, 2014).

4.4.1. Factores asociados

4.4.1.1. Impericia e imprudencia del conductor

Impericia es la falta de habilidad o de preparación para resolver una situación o efectuar una tarea. En relación a una profesión u oficio, impericia es la falta de conocimiento, entrenamiento o práctica que exige su arte. Junto a la negligencia y a la imprudencia, la impericia es una de las formas jurídicas de la culpa a los efectos de establecer responsabilidad legal.

La imprudencia es la falta de precaución y la carencia de recaudos a la hora de tomar un riesgo. Quien es imprudente actúa de manera precipitada, sin considerar previsión alguna y omitiendo la debida diligencia. Asume riesgos innecesarios prescindiendo de adoptar medidas de seguridad que puedan aminorar o impedir un daño (Significado, 2017).

4.4.1.2. Exceso velocidad

El exceso de velocidad es operar un vehículo a velocidades excesivas o ilegales. Dichos límites están definidos por los estados que establecen a través de una ley el límite máximo de velocidad. Es así que todos los estados o países tienen leyes de límite de velocidad que están vigentes (Hispano, s.f.).

4.4.1.3. Imprudencia del peatón

Se refiere a la negligencia que puede provocar peligro o daño así mismo como a otras personas y que además puede ser considerada como una falta o delito dependiendo de la consecuencia que provoque (Definición, s.f.).

4.4.1.4. Irrespeto de las señales de tránsito

Son muchas las señales de tránsito existentes en las calles y carreteras cuyo objetivo es prevenir sobre la existencia de un peligro y de su naturaleza. Además, reglamentan las restricciones y prohibiciones del uso de las vías públicas y privadas. Informan acerca de las facilidades que podemos encontrar en una vía y lo que debemos saber de un nuevo destino que visitamos, el irrespeto o evasión de las mismas se traduce en un desencadenante o factor de riesgo para sufrir accidentes de tránsito (Alvarez, 2017).

4.4.1.5. Estado de embriaguez o uso de drogas

Está demostrado que la combinación de alcohol y conducción reduce la capacidad de conducir. Cuando el alcohol se absorbe en sangre las reacciones y movimientos son más lentos, aumenta la dificultad de concentración, la somnolencia, fatiga muscular, los problemas de coordinación, perturbaciones en la percepción de lo que nos rodea, en la visión y sistema auditivo e impide realizar correctamente el cálculo de las distancias.

En consecuencia, quien conduce después de haber bebido alcohol se está exponiendo a un alto riesgo de provocar un accidente. Concretamente, el riesgo de accidente de tráfico se multiplica por 25 cuando la presencia de alcohol en sangre alcanza entre 1,5 y 2,4 gr/l.

Por su parte las drogas en la conducción sus efectos varían en función de la sustancia que se consume: cannabis, marihuana, hachís, cocaína, anfetaminas y éxtasis son las más frecuentes. En general alteran los colores, distorsionan la percepción, producen estimulación, agresividad, cambios de humor, somnolencia y relajación, falta de concentración, derivado de estas alteraciones surgen consecuencias poniendo en riesgo la propia vida y la de los demás usuarios, por ejemplo, reducen la capacidad de reaccionar y tomar decisiones, provocan exceso de confianza, pérdida de reflejos, desorientación, distracciones, deslumbramiento, visión borrosa y disminución de la fatiga. Todos estos efectos, tanto por el alcohol como por las drogas, se ven potenciados si además se consume algún fármaco (RACE, 2016).

4.4.2. Tipos de accidentes de tránsito

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

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

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

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

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

Otros: Son los accidentes que no se enmarcan dentro de las clases descritas, tales como el evento en el cual, con la llanta de un vehículo es expulsada una piedra u objeto, generando daños a otros vehículos o lesiones a las personas y otras situaciones diferentes a las expuestas en la clasificación anterior (García, 2018).

4.4.3. Escala de gravedad de los accidentes de tránsito

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

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

Muerte: Cuando se producen muertos, muertos y heridos, o éstos se presentan combinados con daños materiales. Este es el accidente que nadie quisiera tener, es recomendable solicitar asistencia de abogado al sitio para que le brinde la asesoría necesaria (Garcia, 2018).

4.5. Traumas por accidentes de tránsito

4.5.1. Definición de trauma

Trauma proviene de un concepto griego que significa “herida”. Se trata de una lesión física generada por un agente externo o de un golpe emocional que genera un perjuicio persistente en el inconsciente.

4.5.2. Lesiones Más Comunes en Accidentes de Tránsito

Lesiones en las piernas – incluyendo fractura de fémur, tibia, fíbula o huesos en los tobillos y los pies; desgarraduras de cartílago de las rodillas; daño a los nervios en los pies y piernas.

Lesiones internas y pélvicas – incluyendo fracturas a la cadera o hueso pélvico; lesiones o perforaciones a los riñones, bazo, hígado u otros órganos.

Lesiones de la espalda – incluyendo hernias discales y fracturas vertebrales, esguinces y desgarraduras musculares.

Lesiones espinales – cuando la médula espinal se lastima o rompe por fragmentos de hueso o ligamentos; esto puede ocasionar dolores crónicos, limitar la movilidad, daños neurales o parálisis.

Rotura de diafragma – cuando el músculo que se extiende a través de la parte inferior de la cavidad torácica se rompe, ocasionando problemas respiratorios.

Lesiones en pecho y brazos – incluyendo fracturas de húmero, radio y cubito en el brazo; costillas rotas o fisuradas; fracturas de esternón; perforación de pulmones; o laceraciones cardíacas.

Lesiones cervicales – incluyendo latigazo; desgarre de músculos del cuello; dislocación cervical; daño a las vértebras, discos vertebrales o ligamentos en el cuello; lesiones laríngeas o traqueales; o fractura cervical.

Lesiones a la cabeza y la cara – incluyendo laceraciones, fractura mandibular y de órbita ocular; fractura nasal; daños dentales; pérdida total o parcial de los sentidos de audición o vista.

Lesión traumática del cerebro – incluyendo concusiones o laceraciones, hinchazón o sangrado del cerebro; esto puede ocasionar mareos, pérdida de memoria, o reducción del control motriz.

Lesiones psicológicas – incluyendo desorden de estrés postraumático, angustia emocional, ansiedad, ataques de pánico, depresión, o miedo a conducir o estar dentro de un vehículo.

4.5.3. Prevención de accidentes de tránsito.

En un altísimo porcentaje, obedecen a errores humanos, sólo en menor proporción intervienen cuestiones mecánicas (propias del vehículo) o de la vía.

Se suele asociar la Prevención de Accidentes a cuestiones técnicas cuyo manejo y responsabilidad está en manos del Estado, o de especialistas que poseen las herramientas necesarias, desde su formación específica, para brindar las soluciones apropiadas.

Esto es cierto sólo en parte, debemos ser conscientes de que la Prevención de Accidentes es un tema que pertenece a todos, independientemente de la actividad que desarrollemos o el rol que desempeñemos (Universidad Nacional de Cordova , 2017).

Los tres puntos fundamentales a tener en cuenta son:

- Entrenamiento adecuado a los conductores.
- Cumplimiento de las reglas establecidas en el entrenamiento.
- Inspección y Mantenimiento adecuado de los vehículos.

4.6. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En el Art. 106 del Capítulo I de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, define a las infracciones de tránsito como acciones u omisiones que, pudiendo y, debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

De igual forma el Art. 183 de la Ley de Tránsito vigente dispone: “Los usuarios de las vías están obligados a obedecer las normativas, reglamentaciones viales, indicaciones del agente de tránsito y señales de tránsito que establezcan una obligación o prohibición, salvo circunstancias especiales que lo justifiquen.”

En este caso se entiende que todos los usuarios de las vías deben cumplir esta obligación, con la excepción constante en el Art. 253 del Reglamento General de la Ley de Tránsito, en donde se consideran circunstancias especiales las siguientes: 1. Emergencias de salud siempre y cuando corra peligro la vida del usuario; 2. Emergencias viales; 3. Desastres naturales; y 4. Incendios u otras catástrofes similares; sin embargo el mismo artículo manifiesta que estas circunstancias

deberán ser justificadas fehacientemente ante el agente de tránsito, y en el caso de un accidente, se deberán justificar dentro del juicio.

En el Art.126, se considera delitos de tránsito a: Quien, conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas (...)

Así mismo en el Art. 127 menciona que será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito (CNTTTSV, 2017).

4.7. Antecedentes de la parroquia Catamayo

Ubicación geográfica

El cantón Catamayo, se encuentra ubicado en la provincia de Loja, en el sur del Ecuador, limita al norte por la Provincia del Oro y el cantón Loja (parroquias de Chuquiribamba, El Cisne y Chantaco), al sur con los cantones Gonzanamá (parroquia de Purunuma y Nambacola) y Loja, al este por el cantón Loja, (cabecera cantonal y Taquil) y al Oeste con el cantón Chaguarpamba (parroquias El Rosario y cabecera cantonal Chaguarpamba) y el cantón Olmedo (parroquia La Tingue).

División política

El Cantón Catamayo está constituido por 2 parroquia Urbanas: Catamayo y San José; y, 4 parroquias Rurales: Guayquichuma, Zambí, El Tambo y San Pedro de la Bendita.



Figura. Mapa de ubicación y límites de la parroquia Catamayo.

Fuente: WordPress

Elaboración: Marily Trujillo, 2012.

Límites de la parroquia Catamayo

NORTE: con la parroquia de Chuquiribamba.

SUR: con la parroquia de Nambacola y parte del El Tambo.

ESTE: con la parroquia de San Sebastián, Sucre (cantón Loja).

OESTE: con la parroquia San Pedro de la Bendita.

La parroquia Catamayo se encuentra conformada por los barrios Naranjillo, Larcapasauce, Chichaca, Atillo, Hacienda Monterrey, Ingenio Monterrey, Trapichillo, Las Canoas, San Vicente, La Vega, El Salado, El Tablon.

Historia.

El nombre de Catamayo se deriva del dialecto paltense, formado por dos voces: “Catay” que significa “aquí” y “mayu” que significa “río”. Uniendo estos vocablos tenemos “aquí el gran río” cuyo nombre fue dado por los españoles, cuando en agosto de 1546 el Capitán Alonso de Mercadillo, fundará en este valle denominado Cangochamba o Garrochamba, la Ciudad de la Zarza que fue la primera fundación de la ciudad de Loja, cuya cabecera cantonal era Catamayo.

Fue asentamiento de indomables pueblos aborígenes en la época de la conquista, con el pasar de los años se convirtió en haciendas donde habitaban los padres Jesuitas. La parroquia fue creada al interior de la Hacienda de La Toma, cuya propietaria cedía lotes de terreno para los trabajadores agrícolas, que llegaban desde diferentes lugares en busca de trabajo y como eran arriendos debían pagarlos con su mano de obra. De allí que se los llamó arrimados, cuya labor de la administraba mediante el aparejo llamado Tarja.

Tomando en consideración el estudio acerca del Camino Real del mapa elaborado por Vicente Maldonado y la Condamine en 1750 demuestra con precisión la ruta Loja – Gonzanamá – Ayabaca y el paso del río Catamayo en el sitio San Jacinto donde están las ruinas y la evidencia del Puente del Inca y el origen del Tambo (el incario les denominaba Tambo Reales), hoy olvidados por la historia.

Actualmente Catamayo dispone dentro de su población de muchos apellidos Paltas, por ejemplo: Garrochamba, Caraguay, Morocho, Burí, Michay, Zhanay. Gran parte de la etnia Palta (aguacate) se encuentran domiciliados en las alturas del valle de Garrochamba como son las poblaciones de Chantaco, Taquil, Chuquiribamba y Gualel. Posteriormente hubieron tres asentamientos étnicos, la raza morena se ubicó en las orillas del río Guayabal, la etnia de los Paltas se ubicaron el sector de Trapichillo y la etnia blanca (descendiente españoles) en el centro de Catamayo.

Catamayo se elevó como cantón el 18 de mayo de 1981, del por disposición del señor Presidente de la República Ab. Jaime Roldós Aguilera realizándose la publicación en el Registro Oficial el 22 de mayo del 1981, razón por la cual su cantonización se festeja el 22 de Mayo de cada año (Simancas, 2010).

La parroquia Catamayo está sentada en el valle que tiene el mismo nombre es un lugar eminentemente cultivable y turístico, anteriormente era un lugar en donde se cultivaba plátano, caña, citrus y café. Es la cabecera cantonal del cantón Catamayo también era conocida como la Toma, donde el monocultivo de la caña de azúcar ha desplazado a otros productos que antes se daban en el sector.

Se extiende de Norte a Sur desde la cordillera de los Andes en el Villonaco hasta la confluencia de los ríos Catamayo y Guayabal y desde la cordillera de Hatillo con Monterrey, Chucadell y Molletingo hasta la quebrada de Indiucho.

Su parroquialización tuvo lugar mediante sesión extraordinaria del Ilustre Consejo Cantonal de Loja, el 25 de mayo de 1931. (Riascos, 2014).

Infraestructura

Tabla 1. Cobertura de la infraestructura de parroquia Catamayo

PROCEDENCIA DE LUZ ELECTRICA						
Red de empresa eléctrica de servicio público	Panel Solar	Generador de luz (Planta eléctrica)	Otro	No tiene	Total	
7,224	4	24	23	314	7,589	
ELIMINACION DE BASURA						
Por carro recolector	La arrojan en terreno baldío o quebrada	La queman	La entierran	La arrojan al río, acequia o canal	De otra forma	Total
5,546	747	1,059	142	20	75	7,589
SERVICIO HIGIENICO O ESCUSADO						
Conectado a red pública de alcantarillado	Conectado a pozo séptico	Conectado a pozo ciego	Con descarga directa al mar, río, lago o quebrada	Letrina	No tiene	Total
4,480	1,476	368	40	149	1,076	7,589
PROCEDENCIA PRINCIPAL DEL AGUA RECIBIDA						
De red pública	De pozo	De río, vertiente, acequia o canal	De carro repartidor	Otro (Agua lluvia/albarrada)	Total	
5,771	254	1,413	41	110	7,589	

Fuente: Plan Medico Funcional – Unidad de Atención Ambulatoria de Catamayo IESS

Autor Inés Riascos

Redes viales y de transporte

El sector céntrico de la ciudad de Catamayo abarca el mayor porcentaje de vías asfaltadas, con un alto porcentaje de aceras y bordillos construidos, a medida que salimos de este sector en las áreas en proceso de consolidación, se va deteriorando el sistema vial, pues las vías son lastradas y en condiciones aceptables, en áreas periféricas hay vías en tierra que en invierno son intransitables.

En la red vial de Catamayo se observa una gran variedad de criterios para la determinación de sus secciones transversales; pues los anchos de las calzadas varían desde 7 metros a 11 metros llegando hasta 14 metros de ancho. En las avenidas van desde 6 metros de hasta 10 metros; igual situación sucede con las aceras; sobre todo donde existe la presencia de los portales.

Descripción de los servicios de transporte

Dentro de lo que significa el transporte en la ciudad de Catamayo, se aborda el tema del parque automotor que condiciona el tránsito y el volumen vehicular sobre sus calles. En este tema se concluye que Catamayo por su ubicación estratégica, se moviliza diariamente gran cantidad de vehículos que comunican a Catamayo con el resto de parroquias del cantón y cantones de la provincia de Loja; este servicio es dado por cooperativas de transporte terrestre, intracantonal e interprovincial. Al interior del cantón Catamayo la principal forma de transporte son las camionetas y los buses urbanos con los que se cuentan actualmente, por lo que llega a tener una oferta de transporte 251 unidades.

En las calles céntricas de Catamayo, al rededor del parque central, existen grandes conflictos de circulación, esto debido a muchos factores entre ellos, porque allí se unen la vía que llega de Loja, la vía que va a la Costa y la que lleva al interior de la provincia, ya que se comunica con los cantones de Gonzanamá, Quilanga, Calvas, etc. además, se agrava la situación en el barrio

El Porvenir, por ser el sitio en el que se realizan las ferias libres, haciéndose un sector intransitable para los vehículos. La producción agropecuaria y en general toda la producción se moviliza hacia otras ciudades en camiones y camionetas sea de intermediarios o contratadas para el efecto.

Cobertura de Salud

En la ciudad de Catamayo existen 3 instituciones de salud: 2 de sostenimiento fiscal que son: Área de Salud Nro. 4 y Subcentro de Salud de la parroquia urbana San José de Catamayo y, la Unidad Médica Municipal, ubicada en el centro de la ciudad, administrada y sostenida con recursos del Gobierno Municipal de Catamayo.

Con la apertura del Centro de Salud Tipo C en el sector de Trapichillo, las instalaciones ubicadas en las calles Eugenio Espejo y 18 de noviembre, atiende el área administrativa del distrito; pasando la atención médica de consulta externa, hospitalización y emergencia al Centro de salud Tipo C (GAD CATAMAYO, 2014).

Tabla 2. Cobertura de instituciones de salud de la parroquia Catamayo.

Nombre	Ubicación
Centro de Salud Tipo C	Sector Trapichillo
Área de Salud Nro. 4	Área Administrativa del Distrito de Salud
Unidad Médica Municipal	Sector María Auxiliadora
Centro Médico Fundación Alberto hidalgo	Sector El Porvenir
Dispensario Médico Ambulatorio del IESS	Barrio Isidro Ayora
Subcentro de Salud	Parroquia San José

Fuente: Distrito de Salud de Catamayo.

Elaborado: Equipo PDYOT 2014-2019.

Demografía

Según el instituto nacional de estadísticas y censo INEC en el 2010 en el cantón Catamayo existen 30638 habitantes de los cuales 11.577 hombres 11.876 mujeres con total de 23453 corresponden a la parroquia Catamayo.

Aspectos productivos

Las tres principales actividades de la PEA del Cantón Catamayo, son la agricultura, ganadería y selvicultura 28% la misma que representa la principal fuente de ingresos de la población, la siguiente actividad importante del cantón es la el comercio 15%, y la tercera las industrias manufactureras. Las siguientes actividades son la construcción que representa el 7%, el transporte 6% la administración pública 6% las actividades de alojamiento y servicios de comida 4%, de enseñanza 4% actividades de los hogares 3% y otras actividades de servicios 2% (GAD Catamayo, 2012).

e) Materiales y métodos

5.1. Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo prospectivo, porque permitió la observación de ciertas causas presumibles y avanzar longitudinalmente en el tiempo hasta encontrar sus consecuencias y/o la aparición del efecto.

Trasversal ya que midió el efecto en una muestra poblacional en un solo momento temporal.

Descriptiva-analítica ya que utilizo el método de análisis, se logró caracterizar el objeto de estudio o situación concreta, De igual forma, combinada con ciertos criterios de clasificación sirvió para ordenar, agrupar o sistematizar los objetos involucrados en este trabajo indagatorio.

5.2. Área de estudio

La parroquia Catamayo, se encuentra ubicado en el cantón Catamayo en la provincia de Loja, en el sur del Ecuador, con sus límites al norte con la parroquia de Chuquiribamba; al sur con la parroquia de Nambacola y parte del El Tambo; al este con la parroquia de San Sebastián, Sucre (cantón Loja) y al oeste con la parroquia San Pedro de la Bendita.

La parroquia Catamayo se encuentra conformada por los barrios: 24 de mayo, Buena Esperanza, Buena Vista, Santa Barbara, El Carmen, E porvenir, El Recreo, Eliseo Arias, Isabel Arias, Isidro Ayora, La Alborada, La Cruz, La Florida, La Vega, Las Américas, Las Canoas, Los Tejares, Educadores, María Auxiliadora, Reina del Cisne, San Antonio, San Vicente, Santa Teresita, Trapichillo, Trapichillo Alto, Trapichillo Bajo.

5.3. Población y muestra

Para calcular el tamaño de muestra, se tomó como base de datos del IV Censo Poblacional y V de Vivienda (2010), de la parroquia Catamayo en la provincia de Loja.

Población: 23453 habitantes.

Para el cálculo del tamaño de la muestra se utilizó el Software EPI INFO, un programa de dominio público diseñado por el Centro para el Control de Enfermedades de Atlanta (CDC) de especial utilidad para la Salud Pública. Tiene un sistema fácil para construir bases de datos, analizarlos con las estadísticas de uso básico en epidemiología y representarlos con gráficos y mapas.

Muestra con un nivel de confianza del 95%: 378.

Tabla 1. Distribución por barrios de la parroquia Catamayo

	BARRIOS	POBLACIÓN	PORCENTAJE	MUESTRA
1	24 Mayo	1267	5	20
2	Buena esperanza	1045	4	17
3	Buena Vista	1655	7	27
4	Santa Barbara	821	4	13
5	El Carmen	1225	5	20
6	El Porvenir	1369	6	22
7	El Recreo	698	3	11
8	Eliseo Arias	639	3	10
9	Isabel Arias	625	3	10
10	Isidro Ayora	1406	6	23

11	La Alborada	967	4	16
12	La Cruz	890	4	14
13	La Florida	754	3	12
14	La Vega	489	2	8
15	Las Américas	667	3	11
16	Las Canoas	893	4	14
17	Los Tejares	834	4	13
18	Los Educadores	441	2	7
19	María Auxiliadora	1887	8	30
20	Reina del Cisne	446	2	7
21	San Antonio	751	3	12
22	San Vicente	913	4	15
23	Santa Teresita	728	3	12
24	Trapichillo	706	3	11
25	Trapichillo Alto	687	3	11
26	Trapichillo Bajo	659	3	11
	Total	23453	100	378

Fuente: Elaborado por el autor datos obtenidos PDYOT GAD Catamayo 2014-2019.

Autor: David Monge Barrera

5.4. Muestreo

Se realizó un muestreo probabilístico de tipo aleatorio estratificado, en este tipo de muestreo se divide a la población en subgrupos o estratos que tienen alguna característica común e interesa mantener estos estratos en la muestra, para que mantenga la misma composición que la población. La selección de sujetos dentro de cada estrato se realizó aleatoriamente utilizando hojas

de cálculo previamente diseñadas en el software Excel. La estratificación se suele hacer en función de diferentes variables.

5.5. Técnicas utilizadas en el proceso de recopilación de información

Recopilación de información Primaria, se efectuó a través de una encuesta semiestructurada con una confiabilidad de Alfa de Cronbach 0.6, dirigida a las personas entre las edades comprendidas de 18 a 55 años de edad que viven en los 26 barrios de la parroquia urbana de Catamayo. Para lo cual se visitó las casas de manera aleatoria.

5.6. Análisis de datos

Los resultados de la encuesta fueron ingresados al programa estadístico Statistical Package for the Social Sciences SPSS® versión 22.

Posteriormente se analizó las distribuciones y estadísticas de los indicadores y se agruparon en las variables, de acuerdo con sus definiciones operacionales, a los objetivos de la investigación.

La descripción de los datos se realizó por distribución de frecuencias, que es un conjunto de puntuaciones ordenadas en sus respectivas categorías y se representará por medio de tablas.

5.6.1. Criterios de inclusión

Ciudadanos de la parroquia Catamayo mayores de 18 años a 55 años edad que estén residiendo en la parroquia por más de 10 años.

5.6.2. Criterios de exclusión

Ciudadanos de la parroquia Catamayo menores de 18 años y mayores a 55 años o ciudadanos que residan menos de 10 años en la parroquia.

5.7. Consideraciones éticas

La presente investigación permitió describir el nivel de conocimiento que tiene la población de la parroquia Catamayo sobre la seguridad vial y el desencadenamiento de accidentes de tránsito, teniendo en cuenta la participación de personas mayores de edad que pueden ser tanto peatones, conductores o pasajeros.

La investigación se llevó a cabo en razón a la incidencia de accidentes tránsito registrados en el país, teniendo como consecuencia más grave la muerte y los traumas que llega a ser un problema de salud pública en Ecuador, Latinoamérica y el mundo, es por esto que se hace importante profundizar investigaciones que permitan tener una visión de que conocimientos posee la población con fines de prevención.

f) Resultados

Tabla 1. Conocimiento de la población encuestada sobre seguridad vial en relación al sexo. Marzo 2019.

SEXO	CONOCIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL					
	SI	%	N	%	To	%
HOMBRE	223	59,0	1	2,6	23	61,6%
		%	0	%	3	
MUJER	111	29,4	3	9,0	14	38,4%
		%	4	%	5	
TOTAL	334	88,4	4	11,6	37	100,0
		%	4	%	8	%

Fuente: Encuesta sobre seguridad vial aplicada en la parroquia Catamayo marzo 2019

Autor: David Monge Barrera.

Se entiende por seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, que pueden comprometer la vida y la salud de las personas. En una relación entre el sexo de los encuestados y conocimiento sobre seguridad vial, se observa que de un 61.6% de hombres, el 59% de los mismos aseguran conocer sobre seguridad vial, siendo predominante sobre un 38.4% de mujeres de las cuales el 9% asegura no conocer de la misma.

Tabla 2. Conocimiento de la población encuestada sobre seguridad vial en relación al nivel académico. Marzo 2019.

NIVEL	CONOCIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL					
	SI	%	N	%	To	%
ACADÉMICO					tal	
BASICO	24	6,3%	3	9,3%	59	15,6%
SECUNDARIA	244	64,6%	7	1,9%	25	66,4%
TERCER NIVEL	66	17,5%	2	0,5%	68	18,0%
TOTAL	334	88,4%	4	11,6%	37	100,0%
			4		8	

Fuente: Encuesta sobre seguridad vial aplicada en la parroquia Catamayo marzo 2019

Autor: David Monge Barrera.

La seguridad vial se constituye en el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, por cuanto, en lo que se refiere al conocimiento de la ciudadanía sobre seguridad vial en relación con el nivel académico, tenemos que un 64% de personas con instrucción secundaria conocen lo que es la seguridad vial, mientras que el 9.3% de personas con instrucción básica desconocen, implicando que el nivel académico de la población es un factor determinante para adquirir los conocimientos necesarios sobre seguridad vial.

Tabla 3. Importancia de la seguridad vial, en las personas encuestadas. Marzo 2019.

CRITERIOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY IMPORTANTE	354	93,7%
IMPORTANTE	17	4,5%
INDIFERENTE	7	1,9%
TOTAL	378	100%

Fuente: Encuesta sobre seguridad vial aplicada en la parroquia Catamayo marzo 2019

Autor: David Monge Barrera.

En lo que se refiere a la importancia de la seguridad vial la población en un 93.7% está de acuerdo que, si es importante para prevenir accidentes de tránsito, mientras que 1.9% es indiferente a la importancia de la misma.

Tabla 4. Frecuencia con la que la población encuestada respeta las señales de tránsito. Marzo 2019.

CRITERIOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CASI NUNCA	1	0,3%
A VECES	69	18,3%
CASI SIEMPRE	308	81,4%
TOTAL	378	100,0%

Fuente: Encuesta sobre seguridad vial aplicada en la parroquia Catamayo marzo 2019

Autor: David Monge Barrera.

Son muchas las señales de tránsito existentes en las calles y carreteras cuyo objetivo es prevenir sobre la existencia de un peligro y de su naturaleza, además, reglamentan las restricciones y prohibiciones del uso de las vías públicas y privadas. En el presente estudio un 81.4% de la población encuestada asegura respetar las señales de tránsito y un 18.6% lo realiza solo ocasionalmente, puesto que las señales de tránsito informan acerca de las facilidades o lo que debemos saber de un nuevo destino que visitamos, el irrespeto o evasión de las mismas se traduce en un desencadenante o factor de riesgo para sufrir accidentes.

Tabla 5. Causas de accidentes de tránsito percibidas por la población encuestada. Marzo 2019.

CAUSAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
IMPERICIA E IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	57	15,1%
EXCESO VELOCIDAD	209	55,3%
NO RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO	32	8,5%
MAL REBASAMIENTO INVADIR CARRIL	1	0,3%
EMBRIAGUEZ O DROGAS	74	19,6%
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN	3	0,8%
OTRAS	2	0,5%
TOTAL	378	100%

Fuente: Encuesta sobre seguridad vial aplicada en la parroquia Catamayo marzo 2019

Autor: David Monge Barrera.

El 55.3% considera que el exceso de velocidad es el factor desencadenante de accidentes de tránsito seguido de un 19.6% por embriaguez o uso de drogas, en el 2018 el exceso de velocidad está en el tercer lugar de las causas de accidentes de tránsito a nivel nacional con 1855 casos según la Agencia Nacional de Tránsito, (ANT), por cuanto la percepción de la población no está alejada de la realidad nacional y local.

Tabla 6. Trauma post accidente de tránsito percibido por la población encuestada. Marzo 2019.

TIPOS DE TRAUMAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
TRAUMATISMO CRANEOENCEFÁLICO	218	57,7%
TRAUMATISMO DE COLUMNA CERVICAL	119	31,5%
TRAUMATISMO TORÁCICO	2	0,5%
TRAUMATISMO ABDOMINAL	2	0,5%
TRAUMATISMO DE EXTREMIDADES	37	9,8%
TOTAL	378	100%

Fuente: Encuesta sobre seguridad vial aplicada en la parroquia Catamayo marzo 2019

Autor: David Monge Barrera.

Después de un accidente de tránsito el 57.7% de los encuestados cree que se produce un traumatismo craneoencefálico, y un 31.5% un trauma de columna cervical, porque generalmente la cabeza durante el accidente sufre impacto contra las diferentes superficies del automotor u otras.

Tabla 7. Alternativas propuestas por la población encuestada para reducir los accidentes de tránsito. Marzo 2019.

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
RESPETAR LEYES DE TRÁNSITO Y LA SEÑALÉTICA VIGENTE	192	50,8%
INCREMENTAR LOS CONTROLES POR LA AUTORIDAD COMPETENTE	64	16,9%
CAPACITACIONES A LA CIUDADANÍA.	32	8,5%
NO CONDUCIR BAJO CONSUMO DE SUSTANCIAS CALIDAD Y CAPACITACIÓN CONTINUA A LOS CONDUCTORES	28	7,4%
AUMENTAR O APLICAR CON MÁS RIGOR EN LAS LEYES	47	12,4%
TOTAL	378	100%

Fuente: Encuesta sobre seguridad vial aplicada en la parroquia Catamayo marzo 2019

Autor: David Monge Barrera.

El 50.8% de los encuestados propone que para reducir los traumas por accidentes de tránsito se debe respetar las leyes vigentes y su señalética, seguido de un 16.9% que plantea aumentar el número de controles tanto por parte de la Policía Nacional, como de la Agencia Nacional de Tránsito, conllevando a crear una conducción segura, misma que con el apoyo de las autoridades se cree conciencia en la población, reduciendo así en parte los accidentes de tránsito derivados del irrespeto a las señales de tránsito.

g) Discusión

En base a resultados obtenidos llama la atención que un 88.4% (334 personas) conocen que es la seguridad vial, mientras el 11.6% (44 personas) no conocen, analizando estos valores vemos que la parroquia Catamayo posee un alto porcentaje de personas con los conocimientos en seguridad vial como factor protector para la prevención de accidentes de tránsito, pero en la minoría el desconocimiento se transforma en un factor de riesgo para sufrir traumas derivados de un accidente de tránsito. Los resultados anteriores difieren con los encontrados en la ciudad de Ibarra en una encuesta realizada por la Universidad Central del Ecuador, referente a cuanto conoce la población sobre seguridad vial, ya que el 33% de la población encuestada respondieron que sí, y el 67% consideran que no están al tanto sobre el tema. (Vásquez, 2014).

En la presente investigación el 55.3% considera que el exceso de velocidad es el factor desencadenante de accidentes de tránsito seguido de un 19.6% por embriaguez o uso de drogas, dichas cifras no están alejadas de la realidad local nacional e incluso mundial ya que en el informe emitido por la Organización Panamericana de la Salud, “Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad”, señala que la OMS calcula que 25% de todas las muertes debidas a lesiones son resultado de lesiones resultantes de colisiones en las vías de tránsito. Las principales causas de estas defunciones incluyen: conducir bajo la influencia del alcohol, manejar a alta velocidad y no usar el cinturón de seguridad (OPS, 2012).

El 50.8% de los encuestados propuso la creación de conciencia en el respeto a las leyes vigentes y su señalética, seguido de un 16.9% que plantea aumentar el número de controles tanto por la Policía Nacional como de la Agencia Nacional de Tránsito, La OPS/OMS con el fin de lograr la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relacionados con la seguridad vial, así como en la aplicación de su Plan de acción de seguridad vial (2012-2017) y de

los compromisos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, lleva adelante acciones para fortalecer el rol del sector de la salud en la seguridad vial y la prevención de lesiones causadas en el tránsito, brindar asesoramiento para la adopción y aplicación de buenas leyes de tránsito, y asesorar en la adopción de estrategias de seguridad vial que pueden salvar vidas, mismas que contienen similitud con las alternativas propuestas por los ciudadanos en nuestro estudio. (OPS Ecuador, 2019).

h) Conclusiones

Finalizado el proceso investigativo y de acuerdo a los objetivos y resultados alcanzados, se ha llegado a establecer las siguientes conclusiones:

- La población de la parroquia Catamayo participantes e involucrada en el proceso investigativo tiene un alto porcentaje de conocimiento relacionado a las medidas de seguridad vial; sin embargo, existe una proporción minoritaria que desconoce sobre los aspectos motivo del presente estudio, traduciéndose en un factor de inseguridad y la consecuente ocurrencia de accidentes de tránsito y los consabidos traumas que ponen en riesgo a su salud y su vida.
- Los resultados determinaron, que las principales causas que producen accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo, no solo dependen del desconocimiento de la población, se puede resaltar las siguientes: no se respeta los límites de velocidad y/o conducen a altas velocidades, seguido del excesivo consumo de alcohol y drogas; siendo a su vez, los principales factores desencadenantes para que se originen traumas de diferente índole y categoría.
- Para dar cumplimiento al tercer objetivo de la presente investigación, el informe final de grados fue entregado a la Unidad de Tránsito Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Catamayo y Distrito 2 de la Policía Nacional del cantón Catamayo, en donde se destaca los resultados con las respectivas sugerencias, cuyo propósito es aportar a la prevención de accidentes de tránsito en esta localidad.

i) Recomendaciones

Establecidas las conclusiones en el presente proceso investigativo, se recomienda:

- Los profesionales de enfermería deben contribuir, mediante procesos de educación y capacitación bajo la modalidad de aprender haciendo en los contextos donde desempeñan sus actividades pre-profesionales y profesionales, en crear conciencia sobre el respeto a las leyes de seguridad vial y los consecuentes factores asociados que producen traumas derivados de los accidentes de tránsito, enfatizando en la formulación e implementación de planes de prevención e intervención por accidentes.
- A las autoridades competentes y relacionadas con el tránsito de la parroquia Catamayo, esto es: Unidad de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Catamayo y Policía Nacional se aconseja socializar temas referentes a la seguridad vial a toda la población en general, con el objeto de actuar en prevención y respuesta en caso de accidentes de tránsito.
- Al Área de Salud Nro. 4 en la parroquia Catamayo se recomienda trabajar en sinergia con otros organismos como es la Unidad de Tránsito GAD del cantón Catamayo y Policía Nacional, realizando periódicamente campañas para mejorar los conocimientos de la población en la práctica del respeto a las señales de tránsito y seguridad vial, y minimizar las complicaciones por traumas derivados de los accidentes de tránsito.

j) Bibliografía

- Alvarez, O. (17 de abril de 2017). *Noticias al Sur*. Obtenido de Noticias al Sur:
<http://noticiasalsur.co/los-costos-de-desconocer-las-senales-de-transito/>
- ANT. (30 de abril de 2018). *Agencia Nacional de Transito*. Obtenido de Agencia Nacional de
 transito: <https://ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas>
- CNTTTSV. (2017). *Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*.
 Quito: ASAMBLEA CONSTITUYENTE.
- Conlango, G. (2017). *UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL*. Obtenido de UNIVERSIDAD DE
 GUAYAQUIL:
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/20420/1/GLADYS%20TATIANA%20CONLAGO%20DUMES.pdf>
- Definicion . (s.f.). *Definicion ABC*. Obtenido de Definicion ABC:
<https://www.definicionabc.com/social/imprudencia.php>
- FARRERAS, R. (2016). *MEDICINA INTERNA*. MADRID: ELSEVIER.
- GAD Catamayo. (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Catamayo: Gobierno
 Autonomo Descentralizado del Canton Catamayo.
- GAD CATAMAYO. (2014). *Plan De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial*. Catamayo:
 Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Catamayo.
- GARCÍA, B. (2015 de Enero de 2014). *Universidad de Valladolid*. Obtenido de Universidad de
 Valladolid: <https://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/11975/1/TFG-H306.pdf>

Garcia, G. (2018 de Junio de 2018). *Prueba de Ruta*. Obtenido de Prueba de Ruta:
<https://www.pruebaderuta.com/tipos-de-accidentes-de-transito.php>

Hernandez. (2014). *Metodologia de la investigacion para bachillrato* . MEXICO : GRUPO EDITORIAL PATRIA.

Hernandez, R. (2014). *Metodologia de la Investigacion*. Mexico: Mc Graw Hill Education.

Hispano. (s.f.). *Centro Legal Hispano* . Obtenido de Centro Legal Hispano :
<http://www.centrolegalhispano.com/Exceso-De-Velocidad.html>

INEC. (2015). *Anuario de Transporte*. Quito: Instituto Nacional de Estadísticas y Senso.

INEC Panama. (1 de Marzo de 2016). *Contraloria General de la Republica de Panama*. Obtenido de Contraloria General de la Republica de Panama:
<https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>

IUCR. (5 de Febrero, de 2016). *iucr2011madrid*. Obtenido de iucr2011madrid:
<http://www.iucr2011madrid.es/lesiones-y-consecuencias-accidentes-trafico/>

MAPFRE. (30 de Julio de 2013). *Fundacion MAPFRE*. Obtenido de Fundacion MAPFRE:
<https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/definicion-seguridad-vial.jsp>

Mediadrive. (6 de Enero de 2018). *E- Mediadrive*. Obtenido de E- Mediadrive:
<http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html>

Ministerio de Salud Pública. (2013). *Prioridades de investigación en salud 2013- 2017*. Quito: MSP.

Nación. (18 de Julio de 2017). Cuáles son las lesiones más frecuentes por accidentes de tránsito.

La Nacion, pág. 3.

OMS. (19 de Febrero de 2018). *Organizacion Mundial de la Salud*. Obtenido de Organizacion Mundial de la Salud: <http://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

OPS. (2012). *Organizacion Panamericana de la Salud*. Washington, D. C.: OPS. Obtenido de Organizacion Panamericana de la Salud .

OPS. (7 de mayo de 2015). *Organizacion Panamericana para la Salud*. Obtenido de Organizacion Panamericana para la Salud: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=10896%3A2015-deaths-pedestrians-motorcyclists-bicyclists&catid=740%3Apress-releases&Itemid=1926&lang=es

OPS. (2016). *LA SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN DE LAS AMÉRICAS*. Washington, DC: Organización Panamericana de la Salud.

OPS Ecuador. (15 de enero de 2019). *Organización Panamericana de la Salud Ecuador*. Obtenido de Organización Panamericana de la Salud Ecuador: https://www.paho.org/ecu/index.php?option=com_content&view=article&id=1813:la-ops-pide-mejorar-la-legislacion-sobre-seguridad-vial-para-reducir-los-traumatismos-y-muertes-causados-por-el-transito&Itemid=360

RACE. (11 de Julio de 2016). *Club RACE*. Obtenido de Club RACE: <https://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-carretera/efecto-alcohol-y-drogas-en-la-conduccion>

Riascos, I. (2014). *Plan Medico Funcional – Unidad de Atención Ambulatoria de Catamayo*.
Catamayo : IEES.

Rodriguez, M. (1999). *Biocinémática de los accidentes de tráfico*. Madrid: Ediciones Diaz de Santos.

Significado. (22 de Agosto de 2017). *Quesignificado.com*. Obtenido de Quesignificado.com:
<http://quesignificado.com/impericia/>

Simancas, J. (2010). Catamayo. *Viva Catamayo*, 4.

Toscano, S. (24 de noviembre de 2005). *Derecho Ecuador*. Obtenido de Derecho Ecuador:
<https://www.derechoecuador.com/queacutec-es-un-accidente-de-traacutensito>

Universidad Nacional de Cordova . (2017). *UNC*. Obtenido de UNC:
http://www.lenguas.unc.edu.ar/uploads/8-Prevencion_Transito.pdf

Vásquez, C. (1 de Junio de 2014). *Universidad Central del Ecuador*. Obtenido de Universidad Central del Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/3470>

Vecino, J. (2008 de Junio de 2008). *Blogspot*. Obtenido de Blogspot:
<http://educacionvialtorrejncillo.blogspot.com/2008/06/seguridad-vial-activa-y-pasiva.html>

k) Anexos

Anexo 1
Operacionalización de variables

DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICIONES	INDICADOR	ESCALA
<u>Variable independiente</u> Conocimiento de las medidas de seguridad vial Es el conjunto de acciones encaminadas a enseñar el buen uso y conservación de los caminos terrestres y el área por donde se circula o se transita.	Educación	Conoce usted que es la seguridad vial	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
		Está usted de acuerdo que la seguridad vial es importante para prevenir de accidentes de tránsito	Muy de acuerdo <input type="checkbox"/> De acuerdo <input type="checkbox"/> Indiferente <input type="checkbox"/> Desacuerdo <input type="checkbox"/> Muy desacuerdo <input type="checkbox"/>
		Referente a las leyes de tránsito vigentes está usted de acuerdo con su importancia en la prevención de accidentes de tránsito.	
		Conoce las señales de tránsito	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
		Con que frecuencia respeta las señales de tránsito	Casi nunca <input type="checkbox"/> Pocas veces <input type="checkbox"/> A veces <input type="checkbox"/> Muchas veces <input type="checkbox"/> Casi siempre <input type="checkbox"/>
<u>Variable dependiente</u> Traumas por accidentes de tránsito Es aquel que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos	Trauma	Cuál cree usted que es la causa más frecuente de accidentes de tránsito.	Impericia e imprudencia del conductor <input type="checkbox"/> Exceso velocidad <input type="checkbox"/> No respetar las señales de tránsito <input type="checkbox"/> Mal rebasamiento invadir carril <input type="checkbox"/> Embriaguez o drogas <input type="checkbox"/> Imprudencia del peatón <input type="checkbox"/> Otras <input type="checkbox"/>
		Cree usted que la mayoría de traumas	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

irresponsables potencialmente previsibles atribuidos a factores humanos, mecánicos y condiciones climatológicas	que se atienden en hospitales y centros de salud son producto de accidentes de tránsito.	
	Qué tipo de trauma conoce después de un accidente de tránsito	Traumatismo craneoencefálico <input type="checkbox"/> Traumatismo de columna <input type="checkbox"/> cervical <input type="checkbox"/> Traumatismo torácico <input type="checkbox"/> Traumatismo abdominal <input type="checkbox"/> Traumatismo pélvico <input type="checkbox"/> Traumatismo de extremidades <input type="checkbox"/>
	Cuál cree usted que es la mejor manera de reducir los accidentes de tránsito.	

Anexo 2



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
FACULTAD DE LA SALUD HUMANA
CARRERA DE ENFERMERÍA.

Encuesta

En calidad de estudiante de la Carrera de Enfermería, Facultad de la Salud Humana de la Universidad Nacional de Loja. Me dirijo a usted de la manera más comedida, para solicitarle su colaboración respondiendo a la presente encuesta, misma que tiene como finalidad obtener información que servirá para cumplir con el proyecto de investigación sobre el tema “*Conocimiento de las medidas de seguridad vial y su influencia en la prevención de traumas por accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo.*”, de antemano se agradece por su apoyo.

SEÑALE CON UNA (X) LA RESPUESTA

a) DATOS GENERALES:

1. Sexo:

Hombre
 Mujer

2. Edad

De 50 a 55 años
 De 40 a 49 años
 De 30 a 39 años
 De 20 a 29 años
 De 18 a 19 años

3. Nivel académico

Básico
 Secundaria
 Tercer nivel
 Cuarto nivel

b) DATOS ESPECÍFICOS

1. Conoce usted que es la seguridad vial

Si
 No

2. Está usted de acuerdo que la seguridad vial es importante para prevenir accidentes de tránsito

Muy de acuerdo
 De acuerdo
 Indiferente
 Desacuerdo

3. Referente a las leyes de tránsito vigentes está usted de acuerdo con su práctica, para evitar los de accidentes de tránsito.

Muy de acuerdo	<input type="checkbox"/>
De acuerdo	<input type="checkbox"/>
Indiferente	<input type="checkbox"/>
Desacuerdo	<input type="checkbox"/>

4. Conoce usted las señales de tránsito

Si	<input type="checkbox"/>
No	<input type="checkbox"/>

5. Con que frecuencia respeta usted las señales de tránsito

Casi nunca	<input type="checkbox"/>
Pocas veces	<input type="checkbox"/>
A veces	<input type="checkbox"/>
Muchas veces	<input type="checkbox"/>
Siempre	<input type="checkbox"/>

- 6.Cuál cree usted que es la causa más frecuente de accidentes de tránsito.

Impericia e imprudencia del conductor	<input type="checkbox"/>
Exceso velocidad	<input type="checkbox"/>
No respetar las señales de tránsito	<input type="checkbox"/>
Mal rebasamiento al invadir el carril	<input type="checkbox"/>
Embriaguez o drogas	<input type="checkbox"/>
Imprudencia del peatón	<input type="checkbox"/>
Otras	<input type="checkbox"/>

7. Cree usted que la mayoría de traumas que se atienden en hospitales y centros de salud son producto de accidentes de tránsito.

Si	<input type="checkbox"/>
No	<input type="checkbox"/>

8. Qué tipo de trauma conoce usted que se ocasiona después de un accidente de tránsito

Traumatismo craneoencefálico	<input type="checkbox"/>
Traumatismo de columna cervical	<input type="checkbox"/>
Traumatismo torácico	<input type="checkbox"/>
Traumatismo abdominal	<input type="checkbox"/>
Traumatismo pélvico	<input type="checkbox"/>
Traumatismo de extremidades	<input type="checkbox"/>

- 9.Cuál cree usted que es la mejor manera de reducir los accidentes de tránsito.
-

Gracias por su colaboración

Anexo 3

Proyecto de tesis.



i

*Universidad Nacional de Loja**Facultad de la Salud Humana.**Carrera de Enfermería***TÍTULO**

“Conocimiento de las medidas de seguridad vial y su influencia en la prevención de traumas por accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo”.

AUTOR:*David Monge Barrera***DOCENTE GUIA:***Ing. José Eduardo Gonzales Estrella*

**PROYECTO DE TESIS DE GRADO,
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE LICENCIADO EN EFERMERIA.**

Loja-Ecuador

2018

a. Tema.

Conocimiento de las medidas de seguridad vial y su influencia en la prevención de traumas por accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo.

b. Problemática.

Un accidente de tránsito se constituye en un evento imprevisto causado por la participación de un vehículo o más en carreteras o caminos, causando daños materiales o lesiones a personas e incluso la muerte. Cada año se pierden aproximadamente 1,25 millones de vidas como consecuencia de accidentes de tráfico. Entre 20 y 50 millones de personas sufren lesiones no fatales y muchas de estas lesiones causan una discapacidad (OMS, 2018).

Solo en América Latina y el Caribe, el 27% de esas muertes se registraron entre los peatones, el 20% entre los motociclistas y el 3,7% entre los ciclistas. El 44% de las muertes en carretera en el Caribe de habla hispana corresponden a motociclistas (OPS, 2015).

En Ecuador, en 2015, la negligencia y la imprudencia del conductor es la principal causa de accidentes de tránsito, ya que representa el 46.5% del total de accidentes de tráfico de estas causas, lo que resulta en un total de 27,372 víctimas, de las cuales 2138 murieron. y 25234 resultaron heridos (INEC, 2015).

En cuanto a la provincia de Loja, la Agencia Nacional de Tránsito en su sitio web tiene las siguientes cifras: en lo que va de 2018, hay 15 muertos y 84 heridos como resultado de accidentes de tráfico. (ANT, 2018) Entre las principales causas que causan un accidente se encuentran la incompetencia y la imprudencia del conductor, no respetar las señales de tráfico, la velocidad excesiva, el mal desplazamiento o la invasión de un carril, la embriaguez o el consumo de sustancias psicotrópicas y psicoactivas, y no debemos dejar de lado la imprudencia de los peatones.

Derivados de accidentes de tráfico, encontramos secuelas que marcan la vida de una persona, ya que las cicatrices en los mejores casos y en los casos más graves, dada la pérdida de partes blandas y óseas, pueden incluir amputaciones o pérdida de movilidad de una persona. Miembro, llegando al uso de sillas de ruedas de por vida, cojeras, amputaciones o traumas neurológicos causando epilepsia o parálisis.

En resumen, podríamos decir que los accidentes dejan consecuencias permanentes con consecuencias estéticas y psicológicas que son difíciles de borrar y en casos extremos de muerte (IUCR, 2016).

Derivado del problema descrito nos lleva a considerar la siguiente pregunta

¿Cuánto sabe la ciudadanía de la seguridad vial para prevenir traumas por accidentes de tránsito en la parroquia de Catamayo?

Hipótesis

Los conocimientos de los habitantes de la parroquia Catamayo sobre seguridad vial en qué nivel se encuentran.

c. Justificación.

En la problemática anteriormente descrita señala que existe una alta tasa de lesiones y muertes por accidentes de tránsito no solo a nivel mundial sino también a nivel nacional y local, puesto que todo ser humano tiene la necesidad de moverse de un lugar a otro, hace que este problema no solo se limite a quienes ejercen como choferes sino más bien involucra a toda la ciudadanía en general, ya que algún momento podemos ser peatones, conductores o usuarios de transporte público como privado convirtiéndonos en población expuesta a sufrir un accidente de tránsito y derivado de esto traumas como: cortes, luxaciones, fracturas, entre otros, originando discapacidades y llegando incluso a la muerte.

Se hace importante desarrollar el presente trabajo investigativo puesto que tiene como propósito determinar que conocimiento posee la ciudadanía en cuanto a seguridad vial, como desencadenantes de accidentes de tránsito y con esto qué medidas preventivas de concientización se puede proponer y aplicar para disminuir los índices de accidentes en la parroquia Catamayo.

Además, su importancia radica porque consta dentro de las prioridades de investigación en salud 2013-2017 de Ministerio de Salud Pública (MSP), dentro del área 9 correspondiente a lesiones de transporte, línea de investigación lesiones de transporte terrestre (incluye lesión en vehículo y de peatón) y sublínea: perfil epidemiológico; seguridad en las vías; conocimientos, actitudes y prácticas de la sociedad; complicaciones y secuela.

Dentro de las líneas de investigación de la Universidad Nacional de Loja se encuentra enmarcado en la línea siete correspondiente a morbilidad y mortalidad por problemas de salud de alto riesgo a nivel local regional y nacional.

Para la realización de esta investigación se cuenta con los recursos a fin de generar un producto que en los años posteriores pueda servir de base para la elaboración de estudios o estrategias de prevención en relación a los accidentes de tránsito ya que brindara un diagnóstico de la realidad en cuanto a los conocimientos en seguridad vial de la población y con ello contribuir disminuir en una medida las consecuencias derivadas de dichos accidentes.

d. Objetivos.

General

Establecer que conocimientos posee la ciudadanía de la parroquia Catamayo en cuanto a seguridad vial, y el consecuente desencadenamiento de traumas por accidentes de tránsito.

Específicos

Establecer el conocimiento de las medidas de seguridad vial en los habitantes de la parroquia Catamayo.

Determinar el conocimiento en cuanto a las principales causas de accidentes de tránsito ocurridos en la parroquia.

Dar a conocer los resultados relevantes en la presente investigación a las autoridades de la parroquia Catamayo.

e. Marco teórico.

5.1. Definición de conocimiento

Es el resultado de una correlación entre un sujeto cognoscente (alguien que conoce) y un objeto cognoscible (algo que puede conocerse), es decir, que no hay sujeto sin objeto. Y viceversa; pero, al mismo tiempo, esa correlación no es reversible, la función de cada uno de esos elementos es intransferible al otro (Hernandez, 2014).

5.2. Definición de seguridad vial

Se entiende por seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, que pueden comprometer la vida y la salud de las personas (MAPFRE, 2013).

La seguridad vial se constituye en el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública y de esta manera prevenir accidentes de tránsito que puedan comprometer la integridad y vida de las personas (Mediadrive, 2018).

5.2.1. Tipos de seguridad vial

5.2.1.1. Activa

Se puede decir que es el conjunto de acciones que se realizan desde la actividad humana, y la existencia de elementos mecánicos en los vehículos, que pueden accionarse preventivamente para intentar evitar los accidentes de tránsito, y que requieren la intervención de la voluntad humana para que el resultado pretendido sea lo más favorable posible.

5.2.1.2. Pasiva

Se define como el conjunto de acciones de los mecanismos de seguridad de los que disponen los vehículos para conductores, pasajeros, y también hacia los peatones; que actúan durante, y con posterioridad al accidente, para que los daños que se estén produciendo o se vayan a producir, sean los mínimos posibles, o nulos; así como la existencia de determinados elementos en las vías para actuar en la misma dirección (Vecino, 2008).

5.3. Definición de accidente de tránsito

Es el aquel que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros (INEC Panama, 2016).

5.4. Biomecánica de los accidentes de tránsito

Las fuerzas que aplicadas sobre el organismo generan mecanismos lesionales que tienen como consecuencia traumatismos, al estar el organismo expuesto de forma brusca a una fuente de energía o a una ausencia de elementos vitales como oxígeno y calor. Esta energía que se produce en los choques entre vehículos es energía cinética.

Para comprender mejor este tipo de energía es necesario recordar las tres leyes de Newton por las que se rige:

4. Un cuerpo en movimiento continuará su trayectoria permanentemente a no ser que haya una fuerza externa que se oponga a este.
5. La energía liberada por el movimiento viene dada por la fórmula anteriormente mencionada.
6. A toda acción se opone una reacción igual y de sentido contrario.

Las lesiones producidas pueden ser tanto cerradas como penetrantes, causadas por numerosos mecanismos lesionales y que tienen como resultado fracturas, desgarros de órganos, musculares.

Además de las leyes de Newton por las que se rige la energía cinética es necesario conocer la ley del triple impacto, que orienta al personal sanitario sobre el tipo de lesiones que puede tener una víctima de accidente de tráfico y que pueden no ser apreciables a simple vista.

4. El primer impacto ocurre cuando el automóvil se detiene bruscamente contra el objeto que colisionó.
5. El segundo impacto es en el que el cuerpo se detiene.
6. El tercer impacto se produce cuando los órganos internos se comprimen contra la caja ósea. Este impacto puede producir hematomas por arrancamientos de las arterias

meníngeas y lesiones aórticas por los ligamentos que la tienen adherida a la columna (GARCÍA, 2014).

5.4.1. Factores asociados

5.4.1.1. Impericia e imprudencia del conductor

Impericia es la falta de habilidad o de preparación para resolver una situación o efectuar una tarea. En relación a una profesión u oficio, impericia es la falta de conocimiento, entrenamiento o práctica que exige su arte. Junto a la negligencia y a la imprudencia, la impericia es una de las formas jurídicas de la culpa a los efectos de establecer responsabilidad legal.

La imprudencia es la falta de precaución y la carencia de recaudos a la hora de tomar un riesgo. Quien es imprudente actúa de manera precipitada, sin considerar previsión alguna y omitiendo la debida diligencia. Asume riesgos innecesarios prescindiendo de adoptar medidas de seguridad que puedan aminorar o impedir un daño (Significado, 2017).

5.4.1.2. Exceso velocidad

El exceso de velocidad es operar un vehículo a velocidades excesivas o ilegales. Dichos límites están definidos por los estados que establecen a través de una ley el límite máximo de velocidad. Es así que todos los estados o países tienen leyes de límite de velocidad que están vigentes (Hispano, s.f.).

5.4.1.3. Imprudencia del peatón

Se refiere a la negligencia que puede provocar peligro o daño así mismo como a otras personas y que además puede ser considerada como una falta o delito dependiendo de la consecuencia que provoque (Definicion , s.f.).

5.4.1.4. Irrespeto de las señales de tránsito

Son muchas las señales de tránsito existentes en las calles y carreteras cuyo objetivo es prevenir sobre la existencia de un peligro y de su naturaleza. Además, reglamentan las restricciones y prohibiciones del uso de las vías públicas y privadas. Informan acerca de las facilidades que podemos encontrar en una vía y lo que debemos saber de un nuevo destino que visitamos, el irrespeto o evasión de las mismas se traduce en un desencadenante o factor de riesgo para sufrir accidentes de tránsito (Alvarez, 2017).

5.4.1.5. Estado de embriaguez o uso de drogas

Está demostrado que la combinación de alcohol y conducción reduce la capacidad de conducir. Cuando el alcohol se absorbe en sangre las reacciones y movimientos son más lentos, aumenta la dificultad de concentración, la somnolencia, fatiga muscular, los problemas de coordinación, perturbaciones en la percepción de lo que nos rodea, en la visión y sistema auditivo e impide realizar correctamente el cálculo de las distancias.

En consecuencia, quien conduce después de haber bebido alcohol se está exponiendo a un alto riesgo de provocar un accidente. Concretamente, el riesgo de accidente de tráfico se multiplica por 25 cuando la presencia de alcohol en sangre alcanza entre 1,5 y 2,4 gr/l.

Por su parte las drogas en la conducción sus efectos varían en función de la sustancia que se consume: cannabis, marihuana, hachís, cocaína, anfetaminas y éxtasis son las más frecuentes. En general alteran los colores, distorsionan la percepción, producen estimulación, agresividad, cambios de humor, somnolencia y relajación, falta de concentración, derivado de estas alteraciones surgen consecuencias poniendo en riesgo la propia vida y la de los demás usuarios, por ejemplo, reducen la capacidad de reaccionar y tomar decisiones, provocan exceso de confianza, pérdida de reflejos, desorientación, distracciones, deslumbramiento, visión borrosa y disminución de la fatiga. Todos estos efectos, tanto por el alcohol como por las drogas, se ven potenciados si además se consume algún fármaco (RACE, 2016).

5.4.2. Tipos de accidentes de tránsito

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

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

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

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

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

Otros: Son los accidentes que no se enmarcan dentro de las clases descritas, tales como el evento en el cual, con la llanta de un vehículo es expulsada una piedra u objeto, generando daños a otros vehículos o lesiones a las personas y otras situaciones diferentes a las expuestas en la clasificación anterior (García, 2018).

5.4.3. Escala de gravedad de los accidentes de tránsito

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

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

Muerte: Cuando se producen muertos, muertos y heridos, o éstos se presentan combinados con daños materiales. Este es el accidente que nadie quisiera tener, es recomendable solicitar asistencia de abogado al sitio para que le brinde la asesoría necesaria (García, 2018).

5.5. Traumas por accidentes de tránsito

5.5.1. Definición de trauma

Trauma proviene de un concepto griego que significa “herida”. Se trata de una lesión física generada por un agente externo o de un golpe emocional que genera un perjuicio persistente en el inconsciente. }

5.5.2. Lesiones Más Comunes en Accidentes de Tránsito

Lesiones en las piernas – incluyendo fractura de fémur, tibia, fíbula o huesos en los tobillos y los pies; desgarraduras de cartílago de las rodillas; daño a los nervios en los pies y piernas.

Lesiones internas y pélvicas – incluyendo fracturas a la cadera o hueso pélvico; lesiones o perforaciones a los riñones, bazo, hígado u otros órganos.

Lesiones de la espalda – incluyendo hernias discales y fracturas vertebrales, esguinces y desgarraduras musculares.

Lesiones espinales – cuando la médula espinal se lastima o rompe por fragmentos de hueso o ligamentos; esto puede ocasionar dolores crónicos, limitar la movilidad, daños neurales o parálisis.

Rotura de diafragma – cuando el músculo que se extiende a través de la parte inferior de la cavidad torácica se rompe, ocasionando problemas respiratorios.

Lesiones en pecho y brazos – incluyendo fracturas de húmero, radio y cubito en el brazo; costillas rotas o fisuradas; fracturas de esternón; perforación de pulmones; o laceraciones cardíacas.

Lesiones cervicales – incluyendo latigazo; desgarre de músculos del cuello; dislocación cervical; daño a las vértebras, discos vertebrales o ligamentos en el cuello; lesiones laríngeas o traqueales; o fractura cervical.

Lesiones a la cabeza y la cara – incluyendo laceraciones, fractura mandibular y de órbita ocular; fractura nasal; daños dentales; pérdida total o parcial de los sentidos de audición o vista.

Lesión traumática del cerebro – incluyendo concusiones o laceraciones, hinchazón o sangrado del cerebro; esto puede ocasionar mareos, pérdida de memoria, o reducción del control motriz.

Lesiones psicológicas – incluyendo desorden de estrés postraumático, angustia emocional, ansiedad, ataques de pánico, depresión, o miedo a conducir o estar dentro de un vehículo.

5.5.3. Prevención de accidentes de tránsito.

En un altísimo porcentaje, obedecen a errores humanos, sólo en menor proporción intervienen cuestiones mecánicas (propias del vehículo) o de la vía.

Se suele asociar la Prevención de Accidentes a cuestiones técnicas cuyo manejo y responsabilidad está en manos del Estado, o de especialistas que poseen las herramientas necesarias, desde su formación específica, para brindar las soluciones apropiadas.

Esto es cierto sólo en parte, debemos ser conscientes de que la Prevención de Accidentes es un tema que pertenece a todos, independientemente de la actividad que desarrollemos o el rol que desempeñemos (Universidad Nacional de Cordova , 2017).

Los tres puntos fundamentales a tener en cuenta son:

- Entrenamiento adecuado a los conductores.
- Cumplimiento de las reglas establecidas en el entrenamiento.
- Inspección y Mantenimiento adecuado de los vehículos.

5.1. Antecedentes de la parroquia Catamayo

5.1.1. Ubicación geográfica

El cantón Catamayo, se encuentra ubicado en la provincia de Loja, en el sur del Ecuador, limita al norte por la Provincia del Oro y el cantón Loja (parroquias de Chuquiribamba, El Cisne y Chantaco), al sur con los cantones Gonzanamá (parroquia de Purunuma y Nambacola) y Loja, al este por el cantón Loja, (cabecera cantonal y Taquil) y al Oeste con el cantón Chaguarpamba (parroquias El Rosario y cabecera cantonal Chaguarpamba) y el cantón Olmedo (parroquia La Tingue).

División política

El Cantón Catamayo está constituido por 2 parroquia Urbanas: Catamayo y San José; y, 4 parroquias Rurales: Guayquichuma, Zambí, El Tambo y San Pedro de la Bendita.

Límites de la parroquia Catamayo



NORTE: con la parroquia de Chuquiribamba.

SUR: con la parroquia de Nambacola y parte del El Tambo.

ESTE: con la parroquia de San Sebastián, Sucre (cantón Loja).

OESTE: con la parroquia San Pedro de la Bendita.

La parroquia Catamayo se encuentra conformada por los barrios Naranjillo, Larcapasauce, Chichaca, Atillo, Hacienda Monterrey, Ingenio Monterrey, Trapichillo, Las Canoas, San Vicente, La Vega, El Salado, El Tablon.

5.1.2. Historia.

El nombre de Catamayo se deriva del dialecto paltense, formado por dos voces: “Catay” que significa “aquí” y “mayu” que significa “río”. Uniendo estos vocablos tenemos “aquí el gran río” cuyo nombre fue dado por los españoles, cuando en agosto de 1546 el Capitán Alonso de Mercadillo, fundará en este valle denominado Cangochamba o Garrochamba, la Ciudad de la Zarza que fue la primera fundación de la ciudad de Loja, cuya cabecera cantonal era Catamayo.

Fue asentamiento de indomables pueblos aborígenes en la época de la conquista, con el pasar de los años se convirtió en haciendas donde habitaban los padres Jesuitas. La parroquia fue creada al interior de la Hacienda de La Toma, cuya propietaria cedía lotes de terreno para los trabajadores agrícolas, que llegaban desde diferentes lugares en busca de trabajo y como eran arriendos debían pagarlos con su mano de obra. De allí que se los llamó arrimados, cuya labor de la administraba mediante el aparejo llamado Tarja.

Tomando en consideración el estudio acerca del Camino Real del mapa elaborado por Vicente Maldonado y la Condamine en 1750 demuestra con precisión la ruta Loja – Gonzanamá

– Ayabaca y el paso del río Catamayo en el sitio San Jacinto donde están las ruinas y la evidencia del Puente del Inca y el origen del Tambo (el incario les denominaba Tambo Reales), hoy olvidados por la historia.

Actualmente Catamayo dispone dentro de su población de muchos apellidos Paltas, por ejemplo: Garrochamba, Caraguay, Morocho, Burí, Michay, Zhanay. Gran parte de la etnia Palta (aguacate) se encuentran domiciliados en las alturas del valle de Garrochamba como son las poblaciones de Chantaco, Taquil, Chuquiribamba y Gualel.

Posteriormente hubieron tres asentamientos étnicos, la raza morena se ubicó en las orillas del río Guayabal, la etnia de los Paltas se ubicaron el sector de Trapichillo y la etnia blanca (descendiente españoles) en el centro de Catamayo.

Catamayo se elevó como cantón el 18 de mayo de 1981, del por disposición del señor Presidente de la República Ab. Jaime Roldós Aguilera realizándose la publicación en el Registro Oficial el 22 de mayo del 1981, razón por la cual su cantonización se festeja el 22 de Mayo de cada año (Simancas, 2010).

La parroquia Catamayo está sentada en el valle que tiene el mismo nombre es un lugar eminentemente cultivable y turístico, anteriormente era un lugar en donde se cultivaba plátano, caña, citrus y café. Es la cabecera cantonal del cantón Catamayo también era conocida como la Toma, donde el monocultivo de la caña de azúcar ha desplazado a otros productos que antes se daban en el sector.

Se extiende de Norte a Sur desde la cordillera de los Andes en el Villonaco hasta la confluencia de los ríos Catamayo y Guayabal y desde la cordillera de Hatillo con Monterrey, Chucadell y Molletingo hasta la quebrada de Indiucho.

Su parroquialización tuvo lugar mediante sesión extraordinaria del Ilustre Consejo Cantonal de Loja, el 25 de Mayo de 1931.

5.1.3. Infraestructura

	PROCEDENCIA DE LUZ ELECTRICA					Total
	Red de empresa eléctrica de servicio público	Panel Solar	Generador de luz (Planta eléctrica)	Otro	No tiene	
CATAMAYO	7,224	4	24	23	314	7,589

ELIMINACION DE BASURA							
	Por carro recolector	La arrojan en terreno baldío o quebrada	La queman	La entierran	La arrojan al río, acequia o canal	De otra forma	Total
CATAMAYO	5,546	747	1,059	142	20	75	7,589

SERVICIO HIGIENICO O ESCUSADO							
	Conectado a red pública de alcantarillado	Conectado a pozo séptico	Conectado a pozo ciego	Con descarga directa al mar, río, lago o quebrada	Letrina	No tiene	Total
CATAMAYO	4,480	1,476	368	40	149	1,076	7,589

PROCEDENCIA PRINCIPAL DEL AGUA RECIBIDA						
	De red pública	De pozo	De río, vertiente, acequia o canal	De carro repartidor	Otro (Agua lluvia/albarrada)	Total
CATAMAYO	5,771	254	1,413	41	110	7,589

(Riascos, 2014).

5.1.4. Demografía

Según el instituto nacional de estadísticas y censo INEC en el 2010 en el cantón Catamayo existen 30638 habitantes de los cuales 11.577 hombres 11.876 mujeres con total de 23453 corresponden a la parroquia Catamayo.

5.1.5. Aspectos productivos

Las tres principales actividades de la PEA del Cantón Catamayo, son la agricultura, ganadería y selvicultura 28% la misma que representa la principal fuente de ingresos de la población, la siguiente actividad importante del cantón es la el comercio 15%, y la tercera las industrias manufactureras. Las siguientes actividades son la construcción que representa el 7%, el transporte 6% la administración pública 6% las actividades de alojamiento y servicios de comida 4%, de enseñanza 4% actividades de los hogares 3% y otras actividades de servicios 2% (GAD Catamayo, 2012).

f. Metodología.

12.1. Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo prospectivo, porque permitirá la observación de ciertas causas presumibles y avanzar longitudinalmente en el tiempo hasta encontrar sus consecuencias y/o la aparición del efecto,

Trasversal ya que medirá el efecto en una muestra poblacional en un solo momento temporal.

Descriptiva-analítica ya que utiliza el método de análisis, se logrará caracterizar el objeto de estudio o situación concreta, se podrá señalar sus características y propiedades. De igual forma, combinada con ciertos criterios de clasificación servirá para ordenar, agrupar o sistematizar los objetos involucrados en este trabajo indagatorio.

12.2. Área de estudio

La parroquia Catamayo, se encuentra ubicado en el cantón Catamayo en la provincia de Loja, en el sur del Ecuador, cuyos al norte con la parroquia de Chuquiribamba; al sur con la parroquia de Nambacola y parte del El Tambo; al este con la parroquia de San Sebastián, Sucre (cantón Loja) y al oeste con la parroquia San Pedro de la Bendita

La parroquia Catamayo se encuentra conformada por los barrios: 24 de mayo, Buena Esperanza, Buena Vista, Santa Barbara, El Carmen, E porvenir, El Recreo, Eliseo Arias, Isabel Arias, Isidro Ayora, La Alborada, La Cruz, La Florida, La Vega, Las Américas, Las Canoas, Los Tejares, Educadores, María Auxiliadora, Reina del Cisne, San Antonio, San Vicente, Santa Teresita, Trapichillo, Trapichillo Alto, Trapichillo Bajo.

12.3. Población y muestra

Para calcular el tamaño de muestra, se tomará como base de datos del IV Censo Poblacional y V de Vivienda (2010), de la parroquia Catamayo de cantón Catamayo en la provincia de Loja. Se cruzará esta información con la base de datos de personas a las cuales se dirija la investigación (Ciudadanos de la parroquia Catamayo), esta información está disponible en el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo.

Población: 23453 habitantes.

Distribución por barrios

BARRIOS	POBLACIÓN	PORCENTAJE	MUESTRA
24 Mayo	1267	5	20
Buena esperanza	1045	4	17
Buena Vista	1655	7	27
Santa Barbara	821	4	13
El Carmen	1225	5	20
El Porvenir	1369	6	22
El Recreo	698	3	11
Eliseo Arias	639	3	10
Isabel Arias	625	3	10
Isidro Ayora	1406	6	23
La Alborada	967	4	16
La Cruz	890	4	14
La Florida	754	3	12
La Vega	489	2	8
Las Américas	667	3	11
Las Canoas	893	4	14
Los Tejares	834	4	13
Los Educadores	441	2	7
María Auxiliadora	1887	8	30
Reina del Cisne	446	2	7
San Antonio	751	3	12
San Vicente	913	4	15
Santa Teresita	728	3	12
Trapichillo	706	3	11
Trapichillo Alto	687	3	11
Trapichillo Bajo	659	3	11
Total	23453	100	378

Para el cálculo del tamaño de la muestra se utilizará el Software EPI INFO, un programa de dominio público diseñado por el Centro para el Control de Enfermedades de Atlanta (CDC) de especial utilidad para la Salud Pública. Tiene un sistema fácil para construir bases de datos, analizarlos con las estadísticas de uso básico en epidemiología y representarlos con gráficos y mapas.

Muestra con un nivel de confianza del 95%: 378

12.4. Muestreo

Se realizó un muestreo probabilístico de tipo aleatorio estratificado. En este tipo de muestreo se divide a la población en subgrupos o estratos que tienen alguna característica común e interesa mantener estos estratos en la muestra, para que mantenga la misma composición que la población. La selección de sujetos dentro de cada estrato se realizará aleatoriamente utilizando hojas de cálculo previamente diseñadas en el software Excel. La estratificación se suele hacer en función de diferentes variables o características de interés.

12.5. Técnicas utilizadas en el proceso de recopilación de información

Recopilación de información Primaria, se efectuará través de una encuesta semiestructurada con una confiabilidad de Alfa de Cronbach 0.6, dirigida a las personas entre las edades comprendidas de 18 a 55 años de edad que viven en los 26 barrios de la parroquia urbana de Catamayo. Para lo cual se visitará las casas de manera aleatoria.

12.6. Análisis de datos

Los resultados de la encuesta serán ingresados al programa estadístico Statistical Package for the Social Sciences SPSS®.

Posteriormente se analizará las distribuciones y estadísticas de los indicadores y se agruparán en las variables, de acuerdo con sus definiciones operacionales, a los objetivos de la investigación.

La descripción de los datos se realizará por distribución de frecuencias, que es un conjunto de puntuaciones ordenadas en sus respectivas categorías y se representará por medio de gráficos.

12.6.1. Criterios de inclusión

Ciudadanos de la parroquia Catamayo mayores de 18 años a 55 años edad que estén residiendo en la parroquia por más de 10 años.

12.6.2. Criterios de exclusión

Ciudadanos de la parroquia Catamayo menores de 18 años y mayores a 55 años o ciudadanos que residan menos de 10 años en la parroquia.

12.7. Consideraciones éticas

La presente investigación permitirá describir el nivel de conocimiento que tiene la población de la parroquia Catamayo sobre la seguridad vial y el desencadenamiento de accidentes de tránsito, teniendo en cuenta la participación de personas mayores de edad que pueden ser tanto peatones, conductores o pasajeros.

La investigación se llevará cabo en razón a la incidencia de accidentes tránsito registrados en el país, teniendo como consecuencia más grave la muerte y los traumas que llega a ser un problema de salud pública en Ecuador, Latinoamérica y el mundo, es por esto que se hace importante profundizar investigaciones que permitan tener una visión de que conocimientos posee la población con fines de prevención.

h. Presupuesto y financiamiento.

RUBROS	CANTIDAD	UNIDAD DE MEDIDA	COSTO UNITARIO (USD)	COSTO TOTAL (USD)	FUENTES DE AUTOGESTION	FUENTES DE FINANCIAMIENTO
COSTOS DIRECTOS						
ELABORACIÓN DE PROYECTO	1,00	GLOBAL	50,00	50,00	Tesista	Recursos propios
PRESENTACIÓN Y APROBACION DE PROYECTO	1,00	USD	50,00	50,00	Tesista	Recursos propios
RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN SECUNDARIA EX SITU	1,00	GLOBAL	20,00	20,00	Tesista	Recursos propios
RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN SECUNDARIA IN SITU	1,00	GLOBAL	50,00	50,00	Tesista Involucrados en el proceso	Recursos propios
RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN PRIMARIA	1,00	GLOBAL	100,00	100,00	Tesista Involucrados en el proceso	Recursos propios
SISTEMATIZACIÓN, TABULACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	1,00	GLOBAL	30,00	30,00	Tesista, Asesores Académicos	Recursos propios
ELABORACION DE DOCUMENTO TESIS	1,00	GLOBAL	200,00	200,00	Tesista	Recursos propios
PRESENTACIÓN, REVISIÓN Y APROBACIÓN DE TESIS	1,00	Documentos	40,00	40,00	Tesista	Recursos propios
DEFENSA PRIVADA Y PUBLICA DE TESIS	1,00	GLOBAL	60,00	60,00	Tesista	Recursos propios
MATERIALES DE OFICINA	1,00	Resmas de Papel, Esferos, Lápices, Borradores, etc.	50,00	50,00	Tesista	Recursos propios
MATERIAL PARA APLICAR ENCUESTAS	1,00	Copias, Tablas para encuestar, Esferos,	100,00	100,00	Tesista	Recursos propios

		Lápices, Borradores				
ASESOR PRINCIPAL DE TESIS	1,00	USD	100,00	100,00	Facultad de la Salud Humana Carrera de Enfermería	Carrera de Enfermería
ASESOR EXTERNO	1,00	USD	200,00	200,00	Facultad de la Salud Humana Carrera de Enfermería	Recursos propios
TOTAL, COSTOS DIRECTOS				1050,00		
COSTOS INDIRECTOS						
MOVILIZACIÓN	5,00	VIAJES	10,00	50,00	Tesista	Recursos propios
ALIMENTACION Y HOSPEDAJE	10,00	VIAJES	10,00	100,00	Tesista e involucrados en la investigación	Recursos propios
INTERNET	3,00	MENSUAL	20,00	60,00	Tesista e involucrados en la investigación	Recursos propios
IMPRESIÓN DOCUMENTOS FINALES	1,00	GLOBAL	100,00	100,00	Tesista	Recursos propios
TOTAL, COSTOS DIRECTOS				310,00		
TOTAL, COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS				1360,00		
IMPREVISTOS (3%)				40,80		
TOTAL				1400,80		

i. Bibliografía.

- Alvarez, O. (17 de abril de 2017). *Noticias al Sur*. Obtenido de Noticias al Sur: <http://noticiasal-sur.co/los-costos-de-desconocer-las-senales-de-transito/>
- ANT. (30 de abril de 2018). *Agencia Nacional de Transito*. Obtenido de Agencia Nacional de transito: <https://ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas>
- Definicion . (s.f.). *Definicion ABC*. Obtenido de Definicion ABC: <https://www.definicionabc.com/social/imprudencia.php>
- FARRERAS, R. (2016). *MEDICINA INTERNA*. MADRID: ELSEVIER.
- GAD Catamayo. (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Catamayo: Gobierno Autonomo Descentralizado del Canton Catamayo.
- GARCÍA, B. (2015 de Enero de 2014). *Universidad de Valladolid*. Obtenido de Universidad de Valladolid: <https://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/11975/1/TFG-H306.pdf>
- Garcia, G. (2018 de Junio de 2018). *Prueba de Ruta*. Obtenido de Prueba de Ruta: <https://www.pruebaderuta.com/tipos-de-accidentes-de-transito.php>
- Hernandez, R. (2014). *Metodologia de la Investigacion*. Mexico: Mc Graw Hill Education.
- Hispano. (s.f.). *Centro Legal Hispano* . Obtenido de Centro Legal Hispano : <http://www.centrolegalhispano.com/Exceso-De-Velocidad.html>
- INEC. (2015). *Anuario de Transporte*. Quito: Instituto Nacional de Estadísticas y Senso.
- INEC Panama. (1 de Marzo de 2016). *Contraloria General de la Republica de Panama*. Obtenido de Contraloria General de la Republica de Panama: <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>
- IUCR. (5 de Febrero, de 2016). *iucr2011madrid*. Obtenido de iucr2011madrid: <http://www.iucr2011madrid.es/lesiones-y-consecuencias-accidentes-trafico/>
- MAPFRE. (30 de Julio de 2013). *Fundacion MAPFRE*. Obtenido de Fundacion MAPFRE: <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/definicion-seguridad-vial.jsp>
- Mediadrive. (6 de Enero de 2018). *E- Mediadrive*. Obtenido de E- Mediadrive: <http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html>
- Ministerio de Salud Pública. (2013). *Prioridades de investigación en salud 2013- 2017*. Quito: MSP.
- Nación. (18 de Julio de 2017). Cuáles son las lesiones más frecuentes por accidentes de tránsito. *La Nacion*, pág. 3.
- OMS. (19 de Febrero de 2018). *Organizacion Mundial de la Salud*. Obtenido de Organizacion Mundial de la Salud: <http://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

OPS. (7 de mayo de 2015). *Organizacion Panamericana para la Salud*. Obtenido de Organizacion Panamericana para la Salud:
https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=10896%3A2015-deaths-pedestrians-motorcyclists-bicyclists&catid=740%3Apress-releases&Itemid=1926&lang=es

RACE. (11 de Julio de 2016). *Club RACE*. Obtenido de Club RACE:
<https://www.race.es/seguridadvial/formacion-race/en-carretera/efecto-alcohol-y-drogas-en-la-conduccion>

Riascos, I. (2014). *Plan Medico Funcional – Unidad de Atención Ambulatoria de Catamayo*. Catamayo : IESS.

Rodriguez, M. (1999). *Biocinemática de los accidentes de tráfico*. Madrid: Ediciones Diaz de Santos.

Significado. (22 de Agosto de 2017). *Quesignificado.com*. Obtenido de Quesignificado.com:
<http://quesignificado.com/impericia/>

Simancas, J. (2010). Catamayo. *Viva Catamayo*, 4.

Toscano, S. (24 de noviembre de 2005). *Derecho Ecuador*. Obtenido de Derecho Ecuador:
<https://www.derechoecuador.com/queacute-es-un-accidente-de-traacutensito>

Vecino, J. (2008 de Junio de 2008). *Blogspot*. Obtenido de Blogspot:
<http://educacionvialtorrejocillo.blogspot.com/2008/06/seguridad-vial-activa-y-pasiva.html>

j. Anexos
Anexo 1
Operacionalización de variables

DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICIONES	INDICADOR	ESCALA
<p><u>Variable independiente</u></p> <p>Conocimiento de las medidas de seguridad vial</p> <p>Es el conjunto de acciones encaminadas a enseñar el buen uso y conservación de los caminos terrestres y el área por donde se circula o se transita.</p>	<p>Educación</p>	<p>Conoce usted que es la seguridad vial</p>	<p>Si <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
		<p>Está usted de acuerdo que la seguridad vial es importante para prevenir de accidentes de tránsito</p>	<p>Muy de acuerdo <input type="checkbox"/></p> <p>De acuerdo <input type="checkbox"/></p> <p>Indiferente <input type="checkbox"/></p> <p>Desacuerdo <input type="checkbox"/></p> <p>Muy desacuerdo <input type="checkbox"/></p>
		<p>Referente a las leyes de tránsito vigentes está usted de acuerdo con su importancia en la prevención de accidentes de tránsito.</p>	
		<p>Conoce las señales de tránsito</p>	<p>Si <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
		<p>Con que frecuencia respeta las señales de tránsito</p>	<p>Casi nunca <input type="checkbox"/></p> <p>Pocas veces <input type="checkbox"/></p> <p>A veces <input type="checkbox"/></p> <p>Muchas veces <input type="checkbox"/></p> <p>Casi siempre <input type="checkbox"/></p>
<p><u>Variable dependiente</u></p> <p>Traumas por accidentes de tránsito</p> <p>Es aquel que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente</p>	<p>Trauma</p>	<p>Cuál cree usted que es la causa más frecuente de accidentes de tránsito.</p>	<p>Impericia e imprudencia del conductor <input type="checkbox"/></p> <p>Exceso velocidad <input type="checkbox"/></p> <p>No respetar las señales de tránsito <input type="checkbox"/></p> <p>Mal rebasamiento invadir carril <input type="checkbox"/></p> <p>Embriaguez o drogas <input type="checkbox"/></p> <p>Imprudencia del peatón <input type="checkbox"/></p> <p>Otras <input type="checkbox"/></p>
		<p>Cree usted que la mayoría de traumas que se atienden en</p>	<p>Si <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>

previsibles atribuidos a factores humanos, mecánicos y condiciones climatológicas	hospitales y centros de salud son producto de accidentes de tránsito.	
	Qué tipo de trauma conoce después de un accidente de tránsito	Traumatismo craneoencefálico <input type="checkbox"/> Traumatismo de columna cervical <input type="checkbox"/> Traumatismo torácico <input type="checkbox"/> Traumatismo abdominal <input type="checkbox"/> Traumatismo pélvico <input type="checkbox"/> Traumatismo de extremidades <input type="checkbox"/>
	Cuál cree usted que es la mejor manera de reducir los accidentes de tránsito.	

Anexo 2



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
FACULTAD DE LA SALUD HUMANA
CARRERA DE ENFERMERÍA.

Encuesta

En calidad de estudiante de la Carrera de Enfermería, Facultad de la Salud Humana de la Universidad Nacional de Loja. Me dirijo a usted de la manera más comedida, para solicitarle su colaboración respondiendo a la presente encuesta, misma que tiene como finalidad obtener información que servirá para cumplir con el proyecto de investigación sobre el tema “*Conocimiento de las medidas de seguridad vial y su influencia en la prevención de traumas por accidentes de tránsito en la parroquia Catamayo.*”, de antemano se agradece por su apoyo.

SEÑALE CON UNA (X) LA RESPUESTA

c) DATOS GENERALES:

4. Sexo:

Hombre
Mujer

5. Edad

De 50 a 55 años
De 40 a 49 años
De 30 a 39 años
De 20 a 29 años
De 18 a 19 años

6. Nivel académico

Básico
Secundaria
Tercer nivel
Cuarto nivel

d) DATOS ESPECÍFICOS

10. Conoce usted que es la seguridad vial

Si
No

11. Está usted de acuerdo que la seguridad vial es importante para prevenir accidentes de tránsito

Muy de acuerdo
De acuerdo
Indiferente
Desacuerdo

12. Referente a las leyes de tránsito vigentes está usted de acuerdo con su práctica, para evitar los de accidentes de tránsito.

Muy de acuerdo	<input type="checkbox"/>
De acuerdo	<input type="checkbox"/>
Indiferente	<input type="checkbox"/>
Desacuerdo	<input type="checkbox"/>

13. Conoce usted las señales de tránsito

Si	<input type="checkbox"/>
No	<input type="checkbox"/>

14. Con que frecuencia respeta usted las señales de tránsito

Casi nunca	<input type="checkbox"/>
Pocas veces	<input type="checkbox"/>
A veces	<input type="checkbox"/>
Muchas veces	<input type="checkbox"/>
Siempre	<input type="checkbox"/>

15.Cuál cree usted que es la causa más frecuente de accidentes de tránsito.

Impericia e imprudencia del conductor	<input type="checkbox"/>
Exceso velocidad	<input type="checkbox"/>
No respetar las señales de tránsito	<input type="checkbox"/>
Mal rebasamiento al invadir el carril	<input type="checkbox"/>
Embriaguez o drogas	<input type="checkbox"/>
Imprudencia del peatón	<input type="checkbox"/>
Otras	<input type="checkbox"/>

16. Cree usted que la mayoría de traumas que se atienden en hospitales y centros de salud son producto de accidentes de tránsito.

Si	<input type="checkbox"/>
No	<input type="checkbox"/>

17. Qué tipo de trauma conoce usted que se ocasiona después de un accidente de tránsito

Traumatismo craneoencefálico	<input type="checkbox"/>
Traumatismo de columna cervical	<input type="checkbox"/>
Traumatismo torácico	<input type="checkbox"/>
Traumatismo abdominal	<input type="checkbox"/>
Traumatismo pélvico	<input type="checkbox"/>
Traumatismo de extremidades	<input type="checkbox"/>

18.Cuál cree usted que es la mejor manera de reducir los accidentes de tránsito.

.....

.....

Gracias por su colaboración



FINE-TUNED ENGLISH LANGUAGE INSTITUTE

Líderes en la Enseñanza del Inglés

Ing. María Belén Novillo
DOCENTE DE FINE-TUNED ENGLISH

CERTIFICA:

Que el documento aquí compuesto es fiel traducción del idioma español al idioma inglés del resumen de tesis *"CONOCIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL Y SU INFLUENCIA EN LA PREVENCIÓN DE TRAUMAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PARROQUIA CATAMAYO"* autoría de David Monge Barrera con número de cédula 1105635443, egresado de la carrera de Enfermería de la Universidad Nacional de Loja.

Lo certifica en honor a la verdad y autorizo al interesado hacer uso del presente en lo que a sus intereses convenga.

Loja, 27 de mayo de 2019

Ing. María Belén Novillo
DOCENTE DE FINE-TUNED ENGLISH

