

**ACCIDENTALIDAD DE MOTOCICLISTAS EN LA AUTOPISTA NORTE DE
MEDELLÍN Y SU ATENCIÓN PREHOSPITALARIA COMO EXTENSIÓN DE
LA RED**

**ANTHONY CELIS
MARÍA ALEJANDRA MESA
CATALINA QUINTERO**

LUÍS FERNANDO TORO PALACIO

Médico Especialista en Gerencia de la Seguridad Social

Magíster en Epidemiología

UNIVERSIDAD CES

FACULTAD DE MEDICINA

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Línea de Investigación: Emergencias y Desastres y APH

Grupo: Observatorio de la Salud Pública

MEDELLÍN, 2012

**ACCIDENTALIDAD DE MOTOCICLISTAS EN LA AUTOPISTA NORTE DE
MEDELLÍN Y SU ATENCIÓN PREHOSPITALARIA COMO EXTENSIÓN DE
LA RED**

**ANTHONY CELIS
MARÍA ALEJANDRA MESA
CATALINA QUINTERO**

LUÍS FERNANDO TORO PALACIO

Médico Especialista en Gerencia de la Seguridad Social

Magíster en Epidemiología

UNIVERSIDAD CES

FACULTAD DE MEDICINA

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

TECNOLOGÍA EN ATENCIÓN PREHOSPITALARIA

MEDELLÍN, 2012

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Medellín 30 de noviembre de 2012

AGRADECIMIENTOS

El más Sincero agradecimiento a todos los participantes y colaboradores para que la realización de esta investigación se pudiera llevar a un buen término.

Al municipio de Medellín quien nos aportó datos de movilidad y de accidentalidad a través de la secretaría de tránsito de la ciudad, y de los señores Michael Gómez y Jorge Alonso Rivera Londoño analistas de información, de la oficina de tránsito de Medellín que fueron determinantes para poder lograrlo.

Al docente Luís Fernando Toro Palacio por su orientación e instrucción. Y de último y no menos importante a la Universidad CES por facilitarnos el acceso a todos los recursos disponibles que estaban a su alcance.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	11
GLOSARIO	12
RESUMEN	17
ABSTRACT	18
1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	19
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	19
1.2 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	19
1.3 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	20
2 MARCO TEÓRICO	21
2.1 ACCIDENTALIDAD DE MOTOCICLISTAS EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN CUARTO TRIMESTRE DE 2011 Y PRIMER TRIMESTRE DE 2012	21
2.1.1 ¿Qué es un accidente de tránsito?	41
2.1.2 Informes de accidentalidad cuarto trimestre de 2011	43
2.1.3 Informes de accidentalidad primer trimestre de 2012	45
2.1.4 Enfoque inicial al paciente con trauma	48
2.1.5 Manejo prehospitalario del paciente politraumatizado	49
2.1.6 Niveles de complejidad de la atención en los centros de salud	51
2.1.7 Para proteger la vida y la integridad de los Motociclistas	52

2.1.8 Uso del casco ¿Temor a la multa o respeto por la vida?	55
2.1.9 Accidentes de motos, camino a un problema de salud publica	57
2.1.10 ¿Cómo evitar los accidentes en moto?	58
2.2 REFERENTE NORMATIVO	62
3 OBJETIVOS	66
3.1 OBJETIVO GENERAL	66
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	66
4 METODOLOGÍA	67
4.1 ENFOQUE METODOLÓGICO	67
4.2 TIPO DE ESTUDIO	67
4.3 POBLACIÓN	67
4.3.1 Población General (N)	67
4.3.2 Población de Referencia	67
4.4 MUESTRA	68
4.4.1 Tabla operacional de variables	68
4.5 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	69
4.5.1 Fuentes de información	69
4.5.2 Instrumentos de recolección de la información	69
4.5.3 Técnicas de Procesamiento y Análisis de la Información	69
4.6 Control de errores y sesgos	69
5 CONSIDERACIONES ÉTICAS	70

6 ADMINISTRACIÓN DEL PROYECTO	71
6.1 CRONOGRAMA	71
7 GRÁFICOS	72
8 RESULTADOS	82
9 DISCUSIÓN	87
10 CONCLUSIONES	88
11 BIBLIOGRAFÍA	90

LISTA DE GRÁFICOS

Grafico 1. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 40 DE 2011	72
Grafico 2. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 41 DE 2011	72
Grafico 3. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 42 DE 2011	73
Grafico 4. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 43 DE 2011	73
Grafico 5. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 44 DE 2011	74
Grafico 6. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 45 DE 2011	74
Grafico 7. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 47 DE 2011	75
Grafico 8. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 48 DE 2011	75
Grafico 9. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 49 DE 2011	76
Grafico 10. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 50	76
Grafico 11. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 51 DE 2011	77

Grafico 12. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 52 DE 2011	77
Grafico 13. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 01 DE 2012	78
Grafico 14. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 02 DE 2012	78
Grafico 15. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 03 DE 2012	79
Grafico 16. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 04 DE 2012	79
Grafico 17. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 05 DE 2012	80
Grafico 18. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 06 DE 2012	80
Grafico 19. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 07 DE 2012	81
Grafico 20. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 08 DE 2012	81
Grafico 21. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 09 DE 2012	82
Grafico 22. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 10 DE 2012	82
Grafico 23. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 11 DE 2012	83

Grafico 24. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 12 DE 2012	83
Grafico 25. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 13 DE 2012	84
Grafico 26. USUARIOS DE MOTO (CONDUCTORES Y/O PASAJEROS) MUERTOS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO ENTRE OCTUBRE DE 2011 Y MARZO DE 2012	86
Grafico 27. USUARIOS DE MOTO (CONDUCTORES Y/O PASAJEROS) HERIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO ENTRE OCTUBRE DE 2011 Y MARZO DE 2012	86

INTRODUCCIÓN

El tema de investigación tratado en este documento refleja estadísticas que se hacen cada vez más incuestionables, mostrando un incremento en la accidentalidad de motocicleta en la autopista norte, partiendo de esto, se consideró la importancia de investigar las posibles causas que la desencadenan.

Basados en la el sistema de información de la secretaria de transporte y tránsito del municipio de Medellín, logramos cuantificar la cantidad total de lesionados en el periodo descrito, entre los cuales se identificaron conductores y pasajeros de ambos géneros en calidad tanto de peatón, conductor y pasajero, además se logró establecer cuales fueron los meses que presentaron mas incidentes de este tipo donde estuvo involucrada una motocicleta. El análisis de dicha información arrojada por la secretaría se hizo basados en los mecanismos de análisis de datos observacionales sin intervención, descritos en las normas para presentación de trabajos de la universidad ces de mayo 2010.

Al finalizar esta investigación de tipo observacional descriptivo se logró dar inicio a una serie de datos estadísticos que se conviertan en determinantes los cuales que en caso de resolverse se logrará intervenir de alguna forma en la dinámica en el tema de accidentalidad de dicho recorrido.

GLOSARIO

CINEMÁTICA: conjunto de procesos de investigación de los mecanismos de lesión en un incidente para determinar las lesiones que pueden haber producido las fuerzas, los movimientos y los cambios de movimientos implicados. Ciencia del movimiento.

COLLAR CERVICAL: cumple con requisitos como: ser rígidos, tener un apoyo mentoniano y tener un orificio anterior. Los modelos encontrados en el mercado son: collarines blandos, semirrígidos y rígidos

COMPRESIONES: acto de presionar, apretar o de utilizar otra forma de aplicar presión sobre un órgano, tejido o región corporal.

CONTROL DE SIGNOS VITALES: medidas correspondientes a la frecuencia del pulso, la frecuencia respiratoria y la temperatura corporal. Aunque en sentido escrito no es un signo vital, la presión arterial también se suele incluir.

DESPEJE DE VÍA ÁREA: maniobra frente mentón o de tracción mandibular para permeabilizar la vía aérea.

DOLOR: sensación desagradable provocada por la estimulación perjudicial de las terminaciones nerviosas sensitivas. Es un síntoma fundamental de la inflamación y resulta muy valioso para el diagnóstico de muchos trastornos y

enfermedades. El dolor puede ser leve o grave, crónico, agudo, lancinante, urente, sordo o intenso, de localización precisa o difusa o bien referida.

ESCALA DE COMA DE GLASGOW: escala para valorar y cuantificar el grado de consciencia o inconsciencia mediante la determinación de las mejores respuestas que puede dar el paciente ante estímulos normalizados. Sistema rápido, práctico y estandarizado para valorar el grado de deterioro de la consciencia en enfermos críticos y para predecir la duración y el desenlace final del coma, sobre todo en pacientes con lesiones craneales. El sistema incluye tres determinantes: apertura de ojos, respuesta verbal y respuesta motora, cada uno de los cuales se evalúa.

FÉRULAS: dispositivo ortopédico para inmovilización, anclaje o sujeción de cualquier parte del cuerpo. Puede ser rígido (de metal, escayola o madera) o flexible (de fieltro o cuero).

HEMORRAGIA: pérdida de una cantidad de sangre en un período de tiempo corto, tanto hacia el exterior como hacia el interior del cuerpo. La hemorragia puede ser arterial, venosa o capilar. Los síntomas de hemorragia masiva están relacionados con un shock hipovolémico: pulso filiforme y rápido, sed, piel fría y sudorosa, respiración susurrante, mareo, síncope, palidez, aprensión, inquietud e hipotensión. Si la hemorragia se aloja en una cavidad o en una articulación, aparecerá dolor cuando la capsula o la cavidad se distienda por efecto de la expansión rápida del volumen de sangre.

INMOVILIZACIÓN CON FÉRULA: proceso de inmovilización, anclaje o sujeción de una parte del cuerpo.

LEV: son soluciones isotónicas como el Lactato Ringer o Solución Salina normal 0.9% para tratar pacientes en Shock.

LESIÓN: acontecimiento dañino a la liberación de formas concretas de energía física o de barreras de flujo normal a la energía. Herida, daño o cambio patológico de un tejido corporal. Cualquier anomalía local, visible, de tejidos de la piel, como una herida, una llaga, una erupción o un furúnculo. La lesión puede describirse como benigna, cancerosa, grosera, oculta o primaria.

MANTA TÉRMICA: cobertor utilizado para conservar el calor en el cuerpo de un paciente que sufre hipotermia.

MOVIMIENTO EN BLOQUE: técnica que se le debe realizar a los pacientes politraumatizados, consiste en mantener en todo momento la dirección corporal prestando especial atención a la cabeza, tórax y extremidades inferiores, esta maniobra es realizada por los auxiliares.

SHOCK: pérdida generalizada de la perfusión de los tejidos por hemáties oxigenados que conduce al metabolismo anaerobio y la disminución en la producción de energía. Trastorno en el que existe un flujo sanguíneo insuficiente a los tejidos periféricos del organismo, con disfunción celular que pone en riesgo la vida, asociado a un gasto cardíaco insuficiente, alteración de la resistencia y distribución del flujo sanguíneo periférico y lesión hística.

SUMINISTRO DE OXÍGENO: cualquier procedimiento en el que se administra oxígeno a un paciente para aliviar la hipoxia.

SOLUCIÓN LACTATO DE RINGER: solución para la reposición de líquidos y electrolitos. Se prescribe para la corrección del volumen extracelular y la depleción de electrolitos.

SOLUCIÓN SALINA 0.9%: solución que contiene cloruro de sodio. Según el uso previsto, puede ser hipotónico, isotónica e hipertónica en relación con los líquidos corporales. Solución estéril de cloruro sódico en la cual el agua es isotónica con la sangre y puede ser inyectada por vía intravenosa.

TEJIDOS BLANDOS: tal y como lo define su nombre tejido blando es el que no es rígido. El tejido blando y su estado de salud, como conjunto que aglutina a ligamentos, tendones, músculos, fascias, nervios, vasos, órganos, etc. Es un indicativo de la salud en los campos químico, energético y emocional.”

TRAUMATISMO CONTUSO O CERRADO: traumatismo no penetrante que ocurre cuando se produce una cavidad temporal en el organismo, debido a un objeto de movimiento rápido y con una proyección frontal pequeña que concentra la energía en una zona.

TRÁNSITO VEHICULAR: (también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos como el flujo de partículas (líquidos, gases o sólidos) y el de peatones.

ACCIDENTE: se define como accidente a cualquier suceso que es provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario, y puede o no dar lugar a una lesión corporal. La amplitud de los

términos de esta definición obliga a tener presente que los diferentes tipos de accidentes se hallan condicionados por múltiples fenómenos de carácter imprevisible e incontrolable.

ACCIDENTE DE TRÁNSITO: un accidente de tráfico o accidente de tránsito o accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, a errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señáleticas y de ingeniería de caminos y carreteras).

RESUMEN

Antecedentes: la accidentalidad en el área Metropolitana viene en crecimiento según reportes de la secretaría de tránsito y transportes de la ciudad de Medellín. En especial en ciertas vías, que por ser arterias se predisponen a ser altamente concurridas como es el caso de la autopista Norte que es el foco de ésta investigación.

Objetivo: cuantificar y comparar la accidentalidad en el cuarto trimestre del año 2011, contra el primer trimestre del año 2012, cuál es la población por género que más se accidenta, la edad que está más asociada a este tipo de eventos y el rango de edad de los afectados.

Metodología: el tipo de estudio es observacional descriptivo retrospectivo, el cual desea dividir el grupo etéreo más relacionado en los accidentes por motociclismo.

Resultados: revisado y analizados datos extraídos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Medellín, se pudo identificar cual es el tipo de lesionado, en que tipo de automotor, los tipos de eventos que surgieron, además por los datos arrojados en los reportes realizados por los guardas de tránsito, permitió identificar que no todos los lesionados fueron trasladados por personal idóneo, en ocasiones por que la comunidad no lo permitió y decidieron utilizar otro tipo de transporte.

ABSTRACT

Background: accidents in the metropolitan area are growing according to reports from the secretariat traffic and transportation in the city of Medellin. Especially in certain ways, which predispose arteries to be highly popular as is the case in North Highway that is the focus of this research.

Objective: To quantify and compare the accident rate in the fourth quarter of 2011 versus the first quarter of 2012, which is the population that more are injured gender, age that is more associated with such events and the age range of those affected.

Methodology: the type of retrospective observational study, which you want to split the age group most related to motorcycle accidents.

Results: reviewed and analyzed data from the Department of Motor Vehicles of Medellín, is able to identify what type of injury, in that type of motor, the types of events that emerged in addition to the data given in the reports made by the guards traffic, identified that not all injured were taken by trained staff, sometimes that did not allow the community and decided to use other transportation

1 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Según los indicadores de la secretaría de tránsito y transporte de Medellín, anualmente hay reportes que evidencian un incremento de los accidentes de tránsito respecto a años anteriores en la ciudad causados por el aumento en el parque automotor. La autopista Norte participa con un alto porcentaje sobre el total de los valores de accidentalidad en el Área Metropolitana, por lo que se hace necesario identificar cuáles pueden ser los factores que predisponen éste fenómeno. Para el cuarto trimestre en el año 2011 el total de los accidentes en la autopista Norte entre la Calle 67 C con La Calle 94, fueron 280, 45% correspondieron a eventos en motocicletas y para el primer trimestre del año 2012 se presentaron un total de 230 accidentes, con el 59.13% de motociclistas, las cifras están claramente relacionadas con el género de los conductores, dando una participación masculina del 33.47% comparado con el género femenino que estadísticamente participaron con un 3.04%. En los hombres para el mes de marzo se conserva la prevalencia de periodos anteriores con el porcentaje más alto. La edad promedio de este grupo de lesionados varía entre 20 y 50 años de edad con un total de 136 lesionados durante ambos trimestres. Es por esto que merece un enfoque intensivo sobre esta población, ya que en la mayoría de casos el hombre es quien provee el sustento económico a sus familias.

1.2 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Esta autopista presenta un alto flujo vehicular: automóviles, camiones y motocicletas; estas últimas aparte de ser una buena alternativa de movilidad, son una fuente importante empleo y como tal del desarrollo económico para la ciudad.

Actualmente en el Área Metropolitana hay un crecimiento significativo del parque automotor de este tipo, por su bajo costo y posibilidades de financiación. Las condiciones climáticas, la falta de pericia y entrenamiento, el irrespeto a las normas de tránsito, el comportamiento inadecuado de los conductores y el deterioro de algunas de las vías, se convierten en factores predisponentes que desencadenan una alta accidentalidad. El problema de la cantidad de motos que circulan en Medellín es grave en relación con el número de accidentes, estos están representando una alta ocupación en la red hospitalaria y se hace representativa con los costos de su atención. Además de las lesiones sufridas por este grupo de personas, se ha demostrado que en cierto tipo de lesiones, la baja oportunidad en la atención y el inadecuado transporte de los pacientes lesionados se convierten en ocasiones en una complicación de mayor impacto clínico que el trauma inicialmente sufrido. Por lo cual se hace necesario e importante que el primer respondiente Técnico sea idóneo y corresponda a las necesidades del lesionado.

1.3 PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cuáles son las principales causas de la alta accidentalidad en la autopista Norte durante el último trimestre del 2011 y el primer trimestre del 2012 y que factores influyeron en ésta?

2 MARCO TEÓRICO

2.1 ACCIDENTALIDAD DE MOTOCICLISTAS EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN CUARTO TRIMESTRE DE 2011 Y PRIMER TRIMESTRE DE 2012

Semana 40 de 2011 (Octubre 3 al 9): Hasta la semana 40 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 64,4%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,3% y sobre el total de accidentes solo daños del 22,1%. (*Grafico 1*)

Se presentaron en total 457 heridos, de los cuales 289 eran conductores y pasajeros de moto, 98 peatones, 42 pasajeros de vehículos, 25 conductores de vehículos y 3 ciclistas.

En la semana 40 se presentaron dos muertos.

Se presentaron 3 accidentes por embriaguez con motociclistas involucrados registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 3.268 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. No realizar la revisión técnico mecánica - 378 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 369 Infracciones
- III. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 330 Infracciones
- IV. Estacionar en sitios prohibidos - 291 Infracciones
- V. El conductor, pasajero o peatón que obstaculice o ponga en riesgo la vida de las demás personas o no cumpla las normas y señales de tránsito - 287 infracciones (1)

Semana 41 (Octubre 10 al 16): Hasta la semana 41 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 65,2%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,3% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,9%. (*Grafico 2*)

Se presentaron en total 440 heridos, de los cuales 282 eran conductores y pasajeros de moto, 91 peatones, 35 pasajeros de vehículo, 23 conductores de vehículos y 9 ciclistas

En la semana 41 se presentaron 4 muertos, 2 conductores y pasajeros de moto; y 2 en calidad de peatones.

Se presentaron 4 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 3.268 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 659 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 278 Infracciones.
- III. Estacionar en sitios prohibidos - 265 Infracciones
- IV. No realizar la revisión técnico mecánica - 256 Infracciones
- V. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 245 infracciones (2)

Semana 42 de 2011 (Octubre 17 al 23): Hasta la semana 42 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 64,6%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,4% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,9%. (*Grafico 3*)

Se presentaron en total 506 heridos, de los cuales 341 eran conductores y pasajeros de motos, 99 peatones, 34 pasajeros de vehículos, 22 conductores de vehículos y 10 ciclistas.

En la semana 42 se presentaron 2 muertos (conductor y/o pasajero de moto)

Se presento 1 accidente por embriaguez con motociclista registrado por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 3.225 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 435 Infracciones
- II. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 395 Infracciones
- III. No realizar la revisión técnico mecánica - 370 Infracciones
- IV. Estacionar en sitios prohibidos - 265 Infracciones
- V. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente - 178 Infracciones (3)

Semana 43 de 2011 (Octubre 24 al 30): Hasta la semana 43 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 64,1%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,4% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,9%. (*Grafico 4*)

Se presentaron en total 501 heridos, de los cuales 336 era conductores y pasajeros de moto, 98 peatones, 36 pasajeros de vehículos, 18 conductores de vehículos y 13 ciclistas.

En la semana 43 se registro la muerte de un peatón y de un conductor o pasajero de moto.

Se presentaron 3 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 3.433 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 521 Infracciones
- II. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 348 Infracciones
- III. No realizar la revisión técnico mecánica - 331 Infracciones
- IV. El conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o no cumpla con las normas establecidas - 328 Infracciones
- V. Estacionar en sitios prohibidos - 258 Infracciones (4)

Semana 44 de 2011 (Octubre 30 a noviembre 6): Hasta la semana 44 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 64,1%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,4% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,8%. (*Grafico 5*)

Se presentaron en total 522 heridos, de los cuales 354 eran conductores y pasajeros de moto, 111 peatones, 34 pasajeros de vehículos, 13 conductores de vehículos y 10 ciclistas.

En la semana 44 se registraron 2 muertes (conductor y/o pasajero de moto)

Se presentaron 2 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 3.533 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. El conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o no cumpla con las normas establecidas - 499 Infracciones
- II. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 376 Infracciones
- III. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 353 Infracciones
- IV. No realizar la revisión técnico mecánica - 339 Infracciones
- V. Estacionar en sitios prohibidos - 242 Infracciones (5)

Semana 45 de 2011 (noviembre 7 al 13): Hasta la semana 45 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 63,8%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,5% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,9%. (*Grafico 6*)

Se presentaron en total 422 heridos, de los cuales 286 eran conductores y pasajeros de moto, 87 peatones, 27 pasajeros de vehículos, 17 conductores de vehículos y 5 ciclistas.

En la semana 45 se registro 1 muerto (Conductor o pasajero)

Se presentaron 2 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 3.533 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 827 Infracciones
- II. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 370 infracciones
- III. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 252 Infracciones

- iv. No realizar la revisión técnico mecánica - 247 Infracciones
- v. El conductor, pasajero o peatón que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o no cumpla con las normas establecidas - 211 Infracciones (6)

Semana 47 de 2011 (octubre 21 al 27): Hasta la semana 47 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 63,1%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,5% y sobre el total de accidentes solo daños del 21%. (*Grafico 7*)

Se presentaron en total 458 heridos, de los cuales 308 eran conductores y pasajeros de moto, 93 peatones, 28 pasajeros de vehículos, 16 conductores de vehículos y 13 ciclistas.

En la semana 47 se registraron 3 muertos (conductores y/o pasajeros de moto)

En esta semana no se presentaron accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 2.639 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- i. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 375 Infracciones
- ii. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 288 Infracciones
- iii. No realizar la revisión técnico mecánica - 228 Infracciones
- iv. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 213 infracciones
- v. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 189 Infracciones (7)

Semana 48 de 2011 (noviembre 28 al 04 de diciembre): Hasta la semana 48 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 62,9%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,6% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,9%. (*Grafico 8*)

Se presentaron en total 542 heridos, de los cuales 367 eran conductores y pasajeros de moto, 98 peatones, 53 pasajeros de vehículos, 16 conductores de vehículos y 8 ciclistas.

En la semana 48 se registraron 2 muertos, 1 Conductor y/o pasajero de moto, y un peatón.

Se presentaron 5 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 2.865 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- i. No realizar la revisión técnico mecánica - 340 Infracciones
- ii. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 284 Infracciones
- iii. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 218 Infracciones
- iv. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 181 Infracciones
- v. Guiar un vehículo sin haber adquirido la licencia de conducción correspondiente - 165 infracciones (8)

Semana 49 de 2011 (diciembre 5 al 11): Hasta la semana 49 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 61,4%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,6% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,8%. (*Grafico 9*)

Se presentaron en total 492 heridos, de los cuales 323 eran pasajeros y conductores de moto, 102 peatones, 41 pasajeros de vehículo, 18 conductores de vehículos, 8 ciclistas.

En la semana 49 se registraron 6 muertos de los cuales 3 eran conductores y/o pasajeros de moto y 3 peatones.

Se presentaron 3 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 2.264 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- i. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 319 Infracciones
- ii. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 262 Infracciones
- iii. No realizar la revisión técnico mecánica - 194 Infracciones
- iv. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 140 infracciones
- v. Guiar un vehículo sin haber adquirido la licencia de conducción correspondiente - 134 infracciones (9)

Semana 50 de 2011 (diciembre 12 al 18): Hasta la semana 50 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 61,3%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,7% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,7%. (*Grafico 10*)

Se presentaron el total 459 heridos, de los cuales 310 eran pasajeros y conductores de moto, 101 peatones, 33 pasajeros de vehículos, 9 conductores de vehículos, 6 ciclistas.

En la semana 50 se registraron 4 muertos de los cuales 2 eran pasajeros y/o conductores y moto, y 2 peatones.

Se presentaron 2 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 2.754 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 387 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 283 Infracciones
- III. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 272 infracciones
- IV. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 202 infracciones
- V. No realizar la revisión técnico mecánica - 191 Infracciones (10)

Semana 51 de 2011 (diciembre 19 al 25): Hasta la semana 51 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 61,0%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,6% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,7%. (*Grafico 11*)

Se presentaron en total 536 heridos, de las cuales 343 eran pasajeros y conductores de moto, 147 peatones, 22 pasajeros de vehículo, 12 conductores de vehículos y 12 ciclistas.

En la semana 51 se presentaron 11 muertos, de los cuales 6 eran conductores y/o pasajeros de moto y 5 peatones.

Se presentaron 8 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 2.601 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 306 Infracciones
- II. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 265 infracciones
- III. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 228 Infracciones
- IV. No realizar la revisión técnico mecánica - 214 Infracciones
- V. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente - 168 infracciones. (11)

Semana 52 de 2011 (diciembre 26 al 2 de enero): Hasta la semana 52 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 60,07%, sobre el total de accidentes con heridos del 77,66% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,74%. (*Grafico 12*)

Se presentaron en total 473 heridos, de los cuales 285 era pasajeros y conductores de moto, 109 peatones, 54 pasajeros de vehículos, 19 conductores de vehículos y 6 ciclistas.

En la semana 52 se registraron 2 muertos, 1 Conductor o pasajero de moto, y un peatón

No se presentaron accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 2.624 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 612 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 326 Infracciones
- III. No realizar la revisión técnico mecánica - 263 Infracciones

- iv. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 239 infracciones
- v. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente - 154 infracciones. (12)

Semana 1 de 2012 (enero 02 al 08): En la semana 01 del año 2011, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 0,0%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,06% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,38%. (*Grafico 13*)

Se presentaron en total 387 heridos, de los cuales 269 era conductores y pasajeros de moto, 67 peatones, 34 pasajeros de vehículo, 7 conductores de vehículo y 10 ciclistas.

En esta semana no se registraron muertos.

Se presentaron 3 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 2.868 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- i. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 1013 Infracciones
- ii. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 297 Infracciones
- iii. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 224 infracciones
- iv. No realizar la revisión técnico mecánica - 158 Infracciones
- v. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 101 infracciones. (13)

Semana 2 de 2012(enero 9 al 15): En la semana 02 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 50,0%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,29% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,17%. (*Grafico 14*)

Se presentaron en total 420 heridos, de los cuales 280 eran conductores y pasajeros de moto 89 peatones, 33 pasajeros de vehículo, 9 conductores de vehículo y 9 ciclistas.

En la semana 02 se presento un muerto (conductor o pasajero de moto)

Se presento 1 accidente por embriaguez con motociclista registrado por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 2.162 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 567 Infracciones
- II. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 227 infracciones
- III. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 159 Infracciones
- IV. No realizar la revisión técnico mecánica - 135 Infracciones
- V. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 84 infracciones. (14)

Semana 03 de 2012(enero 16 al 22): En la semana 02 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 50,0%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,29% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,17%. (*Grafico 15*)

Se presentaron en total 423 accidentes, de los cuales 303 era pasajeros y conductores de moto, 83 peatones, 17 pasajeros de vehículo, 13 conductores de vehículo y 7 ciclistas

Esta semana se registraron 4 muertos, de los cuales 3 eran pasajeros y/o conductores de moto y 1 peatón.

No se presentaron accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 2.431 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 626 Infracciones
- II. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 321 infracciones
- III. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 157 infracciones.
- IV. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 142 Infracciones
- V. No realizar la revisión técnico mecánica - 128 Infracciones (15)

Semana 04 de 2012 (enero 23 al 29): En la semana 04 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 79,37%, sobre el total de accidentes con heridos del 20,56% y sobre el total de accidentes solo daños del 35,71%. (*Grafico 16*)

Se presentaron en total 437 heridos, de los cuales 314 era conductores y pasajeros de moto, 73 peatones, 30 pasajeros de vehículo, 8 conductores de vehículo y 12 ciclistas.

Esta semana se registraron 3 muertos (2 conductores de vehículo y 1 peatón).

No se presentaron accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 2.431 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 451 Infracciones
- II. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 253 infracciones
- III. No realizar la revisión técnico mecánica - 141 Infracciones
- IV. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 134 Infracciones
- V. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción - 100 Infracciones (16)

Semana 05 de 2012 (enero 30 al 5 de febrero): En la semana 05 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 79,06%, sobre el total de accidentes con heridos del 21,34% y sobre el total de accidentes solo daños del 35,00%. (*Grafico 17*)

Se presentaron en total 548 heridos, de los cuales 354 eran pasajeros y conductores de moto, 95 peatones, 77 pasajeros de vehículo, 17 conductores de vehículo y 5 ciclistas.

Esta semana se registraron 6 muertos (1 pasajero de vehículo, 3 conductores y/o pasajeros de moto y 2 peatones)

Se presentaron 2 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registro un total de 2.431 infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida – 343 infracciones
- II. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo – 234 infracciones

- III. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito – 165 infracciones
- IV. El conductor, pasajero o peatón que obstaculice o ponga en riesgo a las demás personas o no cumpla con las normas de tránsito – 104
- V. No realizar la revisión técnico mecánica – 100 (17)

Semana 06 de 2012 (febrero 6 al 12): A la semana 06 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 47,37%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,39% y sobre el total de accidentes solo daños del 21,81%. (*Grafico 18*)

Se presentaron en total 469 heridos, de los cuales 322 eran conductores y pasajeros de moto, 90 peatones, 25 pasajeros de vehículo, 27 conductores de vehículo y 5 ciclistas.

En esta semana no se registraron muertes

Se presento 1 accidente por embriaguez con motociclista registrado por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 2.639 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 472 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 399 Infracciones
- III. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 276 Infracciones
- IV. El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice o ponga en riesgo a las demás personas o que cumpla con las normas de tránsito - 138 Infracciones
- V. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 137 infracciones (18)

Semana 07 de 2012 (febrero 13 al 19): A la semana 07 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 40,00%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,37% y sobre el total de accidentes solo daños del 22,48%. (*Grafico 19*)

Se presentaron en total 458 heridos, de los cuales 307 era pasajeros y conductores de moto, 91 peatones, 38 pasajeros de vehículo, 13 conductores de vehículo y 9 ciclistas.

Esta semana se registraron 2 muertos (conductor y/o pasajero de moto)
No se presentaron accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 4.404 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- i. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 1855 Infracciones
- ii. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 442 Infracciones
- iii. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 248 Infracciones
- iv. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 171 infracciones
- v. No realizar la revisión técnico mecánica- 138 Infracciones (19)

Semana 08 de 2012 (febrero 20 al 26): A la semana 08 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 44,44%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,19% y sobre el total de accidentes solo daños del 22,66%. (*Grafico 20*)

Se presentaron en total 555 heridos, de los cuales 377 eran pasajeros y conductores de moto, 113 peatones, 36 pasajeros de vehículo, 17 conductores de vehículo y 12 ciclistas.

Esta semana se registraron 7 muertes (2 conductores y/o pasajeros de moto y 5 peatones)

Se presentaron 2 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 4.608 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 1966 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 390 Infracciones
- III. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 347 Infracciones
- IV. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 330 infracciones
- V. El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla con las normas de tránsito - 174 Infracciones (20)

Semana 09 de 2012 (febrero 27 al 4 de marzo): A la semana 09 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 42,42%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,22% y sobre el total de accidentes solo daños del 23,13%. (*Grafico 21*)

Se presentaron en total 496 heridos, de los cuales 331 eran conductores y pasajeros de moto, 98 peatones, 42 pasajeros de vehículo, 15 conductores de vehículo y 10 ciclistas.

Esta semana se registraron 6 muertes (1 pasajero de vehículo, 2 pasajeros y/o conductores de moto y 3 peatones)

Se presentaron 6 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM.

Durante esta semana se registró un total de 4.434 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 1909 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 368 Infracciones
- III. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 331 infracciones
- IV. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 239 Infracciones
- V. El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla con las normas de tránsito - 130 Infracciones. (21)

Semana 10 de 2012 (marzo 5 al 11): A la semana 10 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 47,22%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,42% y sobre el total de accidentes solo daños del 23,10%. (*Grafico 22*)

Se presentaron en total 479 heridos, de los cuales 327 eran conductores y pasajeros de moto, 96 peatones, 39 pasajeros de vehículo, 19 conductores de vehículo y 8 ciclistas.

Esta semana se registraron 4 muertes (3 conductores y/o pasajeros de moto y 1 peatón)

Se presentaron 3 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 4.372 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 1761 Infracciones
- II. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 334 infracciones

- III. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 329 Infracciones
- IV. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 293 Infracciones
- V. No realizar revisión técnico mecánica y de emisión contaminantes - 170 Infracciones (22)

Semana 11 de 2012 (marzo 12 al 18): A la semana 11 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 53,19%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,21% y sobre el total de accidentes solo daños del 23,40%. (*Grafico 23*)

Se presentaron en total 486 heridos, de los cuales 323 era conductores y pasajeros de moto, 93 peatones, 40 pasajeros de vehículo, 13 conductores de vehículo y 17 ciclistas.

Esta semana se registraron 8 muertos (1 conductor de vehículo, 3 conductores y/o pasajeros de moto y 4 peatones)

Se presentaron 7 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 5.230 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- I. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 2174 Infracciones
- II. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito - 516 Infracciones
- III. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 423 infracciones
- IV. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 268 Infracciones
- V. No realizar revisión técnico mecánica y de emisión contaminantes - 211 Infracciones (23)

Semana 12 de 2012 (marzo 19 al 25): A la semana 11 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 53,85%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,27% y sobre el total de accidentes solo daños del 23,47%. (*Grafico 24*)

Se presentaron en total 527 heridos, de los cuales 357 eran conductores y pasajeros de moto, 93 peatones, 46 pasajeros de vehículo, 21 conductores de vehículo y 10 ciclistas.

Esta semana se registraron 4 muertes (1 conductor de vehículo, 1 conductor o pasajero de moto y 2 peatones)

Se presentaron 10 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 4.651 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- i. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 2460 Infracciones
- ii. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 468 infracciones
- iii. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito -222 Infracciones
- iv. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 202 Infracciones
- v. No realizar revisión técnico mecánica y de emisión contaminantes - 108 Infracciones (24)

Semana 13 de 2012 (marzo 26 al 1 de abril): A la semana 13 del año 2012, los motociclistas tuvieron una participación sobre el total de accidentes con muertos del 51,79%, sobre el total de accidentes con heridos del 79,52% y sobre el total de accidentes solo daños del 23,67%. (*Grafica 25*)

Se presentaron en total 510 heridos, de los cuales 353 eran conductores y pasajeros de moto, 107 peatones, 33 pasajeros de vehículo, 6 conductores de vehículo y 11 ciclistas.

Esta semana se registraron 4 muertes (1 pasajero o conductor de moto y 3 peatones)

Se presentaron 7 accidentes por embriaguez con motociclistas registrados por la STTM

Durante esta semana se registró un total de 6.529 Infracciones de las cuales las más frecuentes fueron:

- i. Conducir a velocidad superior a la máxima permitida - 3746 Infracciones
- ii. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo - 672 infracciones
- iii. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos - 242 Infracciones
- iv. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el código nacional de tránsito -234 Infracciones
- v. No realizar revisión técnico mecánica y de emisión contaminantes - 111 Infracciones (25)

2.1.1 ¿Qué es un accidente de tránsito?

Según el Código Nacional de Tránsito, un accidente de tránsito es un evento, generalmente involuntario, generado por al menos un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el que igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Los accidentes de tránsito pueden ser clasificados según su gravedad y de acuerdo a los daños que causen. Según esto existen accidentes de solo daños, accidentes que involucran heridos o lesionados y accidentes con muertos.

Accidentes de tránsito con solo daños: son aquellos accidentes que dejan como consecuencia daños materiales en el o los vehículos involucrados y/o en la zona de influencia del hecho, es decir, son aquellos accidentes que no tienen como resultado personas heridas o muertas.

Accidentes de tránsito con heridos: son aquellos que dejan como consecuencia al menos una persona lesionada en el momento y el lugar de ocurrencia del accidente o durante la recolección de información para diligenciar el informe Policial de Accidente de tránsito.

Accidentes de Tránsito con muertos: son aquellos que dejan como consecuencia al menos una persona muerta en el momento y lugar de ocurrencia del accidente o tiempo posterior a éste.

Víctimas por accidente de tránsito: son aquellas personas que resultaron heridas o muertas por la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Muertos por accidente de tránsito: son las personas que por la ocurrencia de un accidente de tránsito mueren en el momento del accidente o tiempo posterior a éste según los parámetros de tiempo utilizados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Heridos por accidente de tránsito: Son las víctimas por accidente de tránsito que resultan con alguna clase de daño corporal o físico en el momento y lugar de ocurrencia del accidente o durante la recolección de información para diligenciar el Informe Policial de Accidente de tránsito. (26)

2.1.2 Informes de accidentalidad cuarto trimestre de 2011

Octubre 2011: El mes de octubre del año 2011 registró un descenso en accidentes por cada 10.000 vehículos del 3,8% con relación al mes de octubre de 2010.

De enero a octubre del año 2011 se registraron 112 usuarios de moto (Conductor y pasajero) muertos

En accidentes de tránsito, 37 personas más de los 75 que se registraron el año anterior en el mismo periodo de tiempo, representando un incremento de usuarios de moto muertos en accidentes de tránsito del 49,3%.

En relación a octubre del año 2010 se registró un incremento del 8% en peatones muertos.

Los usuarios de moto (conductores y pasajeros) representaron el mayor número de heridos por accidente de tránsito con 1.427 víctimas (66% del total), seguidos por los peatones con 424 víctimas (19,6% del total).

En el año 2010 se registró un promedio mensual de 1.107 usuarios de moto heridos por accidente de tránsito. En el mes de octubre del año 2011 se registró un incremento del 28% con relación a este promedio.

El 66,8% de los usuarios de moto heridos en accidentes de tránsito tiene edades entre los 20 y 39 años.

Un 81% de los usuarios de moto heridos por accidente de tránsito son del sexo masculino y el 19% restante son del sexo femenino. (27)

Noviembre 2011: En el mes de noviembre del año 2011 se presentó un incremento en el número de usuarios de moto (conductor y pasajero) heridos en accidente de tránsito del 10% con relación a noviembre del año 2010, mientras que en noviembre del año 2010 se presentó un incremento del 10% con relación a noviembre del 2009.

De los 405 accidentes denominados “Otro”, el 93% (378) fueron accidentes con heridos, con motocicletas involucradas.

Los peatones presentaron el mayor número de muertos por accidente con 11 víctimas mortales (57.9% del total) seguidos por los usuarios de moto (motociclista y pasajero) con 7 víctimas (36.8% del total)

En noviembre del año 2011 el grupo vulnerable (peatones, conductores y pasajeros de moto, ciclistas) participó en el 94.7% de los muertos por accidente de tránsito, mientras que en noviembre del año 2010 participó el 100%. Los usuarios de moto (conductores y pasajeros) representaron el mayor número de heridos por accidente de tránsito con 1.389 víctimas (67.5% del total), seguidos por los peatones con 349 víctimas (19.2% del total)

En 52.6% de las personas heridas en accidentes de tránsito tienen edades entre los 20 y los 39 años, de las cuales el 85% (917 personas) eran usuarios de moto.

Se presentaron 7 muertos y 1.195 usuarios de moto heridos en accidente de tránsito.

En noviembre del 2011 el 86% de los usuarios de moto muertos eran del sexo masculino.

Un 80% de los usuarios de moto heridos por accidente de tránsito son del sexo masculino y el 20% restante son del sexo femenino. (28)

Diciembre 2011: Se registraron 19 muertos y 1.425 heridos usuarios de moto.

En diciembre del año 2011 el 50% de los usuarios de moto muertos en accidentes de tránsito tenían edades entre los 20 y los 29 años.

En diciembre del 2011 el 88% de los usuarios de moto muertos eran del sexo masculino.

El 65.6% de los usuarios de moto heridos en accidente de tránsito tienen edades entre los 20 y los 39 años.

El 79% de los usuarios de moto heridos por accidente de tránsito son del sexo masculino y el 21% restante son del sexo femenino.

En diciembre del año 2011, el 57% de los accidentes de moto con muertos se concentraron en las horas 00:00 a.m. – 3:59 p.m.

El rango de horas en el que se registró el mayor número de accidentes de moto con heridos fue entre las 4:00 p.m. y las 7:59 p.m. (346), seguidos por el rango entre las 12:00 p.m. y las 3:59 p.m. (300)

Los días más destacados en cuanto a los accidentes de moto con muertos fueron los viernes. (29)

2.1.3 Informes de accidentalidad primer trimestre 2012

Enero 2012: el mes de enero del año 2012 registro un descenso en accidentes por cada 10.000 vehículos del 3,4% con relación al mes de enero de 2010, mientras que en enero de 2010 se registro un incremento del 2,9% con relación al mes de enero de 2011.

El mes de enero del año 2011 registro un descenso en accidentes con heridos por cada 10.000 vehículos del 1,8% con relación al mes de enero de 2010 mientras que en enero de 2012 se registro un incremento del 1,4% con relación al mes de enero de 2011.

La tasa de accidentes acumulados hasta el mes de enero con heridos por cada 10.000 vehículos correspondientes al año 2010 se mantiene igual en relación al mismo periodo del año 2011.

En relación a diciembre del año 2011, en enero de 2012 se presentó un descenso del 11%.

Un 75% de los heridos por accidente de tránsito son del sexo masculino y el 25% restante son del sexo femenino.

En relación a enero del año 2011 se registró un incremento en el número de usuarios de moto heridos del 19%

En el año 2011 se registró un promedio mensual de 1.276 usuarios de moto heridos por accidente de tránsito.

En el mes de enero del año 2012 se registró un incremento de 16% con relación a este promedio.

El 68,2% de los usuarios de moto heridos en accidente de tránsito tiene edades entre los 20 y 39 años.

En los días lunes y martes del mes de enero se registraron incrementos en accidentes del 41% y del 20% respectivamente con relación a los días lunes y martes del mes de enero del año 2011. (30)

Febrero 2012: en el mes de febrero del año 2012 se registró un incremento en el número de usuarios de moto (conductor y pasajero) heridos en accidente de tránsito, 269 personas más con relación a febrero del año 2011, representando un aumento de usuarios de moto heridos en accidentes de tránsito del 23.3%

El mes de febrero del año 2011 registró un descenso en accidentes con heridos, por cada 10.000 vehículos del 7,0% con relación al mes de febrero de 2010, mientras que en febrero de 2010 se registró un incremento del 9,7% con relación al mes de febrero de 2011.

El mes de febrero del año 2011 registro un descenso en accidentes solo daños, por cada 10.000 vehículos del 3,6% con relación al mes de febrero de 2010, mientras que en febrero de 2012 se registro un descenso del 4,1% con relación al mes de febrero de 2011.

Los peatones representaron el mayor número de muertos por accidente con víctimas mortales (45% del total) seguidos por los usuarios de motos (conductores y pasajeros) con 4 víctimas (31% del total).

Con relación al mes de febrero del año 2011, en febrero del año 2012 las mujeres heridas en accidentes de tránsito presentaron un incremento del 46%.

En los días miércoles y viernes del mes de febrero se registraron incrementos en accidentes del 34,7% y del 18,1% respectivamente con relación a los mismos días del mes de febrero del año 2011. (31)

Marzo 2012: en el mes de marzo del año 2012 se registraron 7 usuarios de moto (conductor y pasajero) muertos en accidentes de tránsito, 3 personas menos de los 13 que se registraron el año anterior en el mismo periodo de tiempo, representando un descenso de usuarios de moto muertos en accidentes de tránsito del 38.5%:

En el año 2011 se registro un promedio mensual de 0.26 muertos en accidentes por cada 10.000 vehículos, mientras que en el año 2012 hasta el mes de marzo registra un promedio de 0.19.

En relación a marzo del año 2011 de registro un aumento del 62,5% en peatones muertos.

En relación a marzo del año 2011 se presento un aumento del 150,0% en el número de personas muertas del sexo femenino.

En marzo del año 2012 el grupo vulnerable participo en 88,5% de los muertos por accidente de tránsito, mientras que en marzo del 2011 participo en el 95,7%.

Los usuarios de moto (conductores y pasajeros) representaron el mayor número de heridos por accidente de tránsito con 1.534 víctimas (66,8% del total), seguidos por los peatones con 457 víctimas (19,9% del total).

En los días viernes y sábado del mes de marzo se registraron incrementos en accidentes del 41,7% y del 30,3% respectivamente con relación a los mismos días del mes de marzo del año 2011. (32)

2.1.4 Enfoque inicial del paciente con trauma: en la actualidad se cuenta con una secuencia de procedimientos y búsqueda de algoritmos generalizados para la atención de dichos pacientes, en todos los ambientes de urgencias, sea prehospitalario o Intrahospitalario, ya que estos pacientes tienen una carrera contra el tiempo y demandan una atención inmediata.

La muerte causada por el trauma puede ocurrir dentro de tres etapas:

Primera etapa: la muerte sobreviene en los primeros segundos a minutos después de la lesión y generalmente es causada por lesiones del tallo cerebral, la médula espinal alta, por lesiones cardíacas, ruptura de grandes vasos, lesiones bastante graves, por ello los pacientes casi nunca sobreviven.” La supervivencia en esta etapa se logra en centros urbanos de países donde hay un buen sistema de atención prehospitalaria.

Segunda etapa: “Ocurre en los primeros minutos y las horas siguientes a la lesión, en esta etapa donde la atención en la primera hora que es llamada la “hora de oro” es fundamental realizar una atención rápida y evaluar cuales son las complicaciones que presenta y empezarlas a tratar de acuerdo al orden de prioridades”.

Tercera etapa: “La muerte sobreviene varios días o semanas después del trauma y generalmente suele ser secundaria a una sepsis y falla orgánica multisistémica”

La calidad de la atención dada durante cada una de las etapas, antes mencionadas, tiene influencia en la sobrevivencia de los pacientes. Por eso es tan importante que la primera persona que evalúa y trata a un paciente politraumatizado, cuente con la posibilidad de incidir posiblemente en la recuperación del paciente. (33)

2.1.5 Manejo prehospitalario del paciente politraumatizado: debe sospecharse de traumatismo grave aquel que presente alguna de las siguientes condiciones:

Fisiológicas

- a) Presión sistólica menor de 90mmhg
- b) Dificultad respiratoria, frecuencia menor de 10 ó mayor de 30
- c) Alteración de conciencia, Glasgow menor de 13

Anatómicas

- a) Tórax inestable
- b) Dos o mas fracturas de huesos largos
- c) Herida penetrante en cabeza, cuello, dorso, ingle
- d) Trauma combinado con quemaduras
- e) Signos clínicos sugerentes de quemadura de vía aérea
- f) Amputación
- g) Parálisis de cualquier extremidad

Mecanismos

- a) Muerte del pasajero del vehículo
- b) Eyección de algún ocupante del vehículo
- c) Impacto a gran velocidad
- d) Caída mayor a dos veces la altura del paciente
- e) Impacto con gran escala de energía

Factores agravantes

- a) Edad
- b) Embarazo
- c) Patología grave preexistente
- d) Condiciones de medio ambiente extremas

Se recomienda hacer traslado a IPS del nivel de complejidad requerido de acuerdo a la lesión. (34)

Generalidades: Reanimación inicial con ABCDE prehospitalario

A: Vía aérea con protección cervical

B: ventilación

C: circulación

D: déficit neurológico

E: exposición

La atención prehospitalaria en la escena, se puede considerar como la extensión de los servicios de urgencias y se hace fundamental en el manejo inicial de cualquier paciente que haya estado involucrado en accidentes en motocicleta por la alta probabilidad de lesiones que pueden resultar potencialmente mortales. En su gran mayoría las víctimas de este tipo de accidentes pueden cursar con laceraciones y se pueden manejar con lavado a chorro con solución salina para retirar la suciedad y evitar la contaminación sobre la herida y su posterior vendaje. En los pacientes que hayan sufrido impactos de alta energía la evaluación primaria, la evaluación secundaria y el soporte vital dirigido cobran un papel extremadamente importante, por la identificación de lesiones potencialmente mortales y la correcta interpretación de los signos vitales. Un alto porcentaje se benefician del manejo con oxígeno a alto flujo por medio de máscara de no reinhalación, o en casos extremos de hipoxemia con máscara laríngea. El manejo de la reanimación hipotensiva con líquidos endovenosos por medio de accesos venosos periféricos, la vitalidad de la inmovilización en bloque y el adiestramiento para realizarlo, la asertividad del tecnólogo en atención prehospitalaria para el uso y manejo de férulas e inmovilización con las mismas.

Por todo lo anterior se hace necesaria la presencia y el manejo de estos pacientes por parte de personal idóneo como el tecnólogo en atención prehospitalaria.

2.1.6 Niveles de complejidad de la atención en los centros de salud

Hospital de primer nivel: Es el nivel de más baja complejidad. Presentan actividades de prevención y promoción, consultas de medicina general, odontología general, laboratorio clínico e inmunología sin horario extendido, servicio de urgencias y hospitalización, y partos de baja complejidad.

Hospital de segundo nivel: Brindan servicios de consulta médica, hospitalización, atención de urgencias en especialidades básicas (gineco-obstetricia, pediatría, medicina interna, ortopedia y cirugía), atención de partos y cesáreas, laboratorio e imagenología de mediana complejidad, atención odontológica general y especializada, consultas de nutrición, psicología, optometría, terapias de apoyo para rehabilitación funcional y unidad de cuidados intensivos.

Hospital de tercer nivel: Presta servicios en todas las especialidades médicas, cirugías, laboratorio e imagenología disponible 24 horas al día, y transfusiones sanguíneas.

Hospital de cuarto nivel: En este nivel se realizan investigaciones médicas, trasplante de órganos, servicios en todas las especialidades y ayudas diagnósticas.

2.1.7 Para proteger la vida y la integridad de los motociclistas

Conducir cualquier tipo de vehículo y por supuesto una motocicleta, es una actividad que requiere de todos los sentidos. Además, implica tener una serie de conocimientos y destrezas para hacer de la conducción de estos vehículos, una experiencia segura en las vías y carreteras del país. El motociclista es vulnerable, dado que su cuerpo está más expuesto que cuando se viaja en otro medio de transporte. En Colombia, al año, 4 de cada 10 personas fallecidas en accidentes de tránsito son motociclistas. El uso de la motocicleta está asociado a emociones que hacen interesante viajar en moto, como el contacto con el entorno. Sin embargo, para que la experiencia a bordo de una motocicleta sea segura, es necesario estar alerta a los riesgos que implica su conducción y a las conductas que se deben seguir y tener en cuenta algunas recomendaciones:

Compre una motocicleta a su medida: Cuando vaya a comprar o a utilizar una motocicleta, recuerde que es esencial que sea apropiada a su cuerpo, a su talla y peso, de manera que le quede a la “medida”. Recuerde que sus pies siempre deben tocar el suelo, mientras está sentado en la máquina.

Mantenga una adecuada posición corporal: Recuerde sentarse y ubicar los brazos de tal forma que permitan conducir la motocicleta tranquilamente. Los codos deben estar relajados y doblarse naturalmente, las manos deben tomar los manillares firmemente y ajustarlos al mismo nivel o por debajo de los codos. Su cadera no debe estar ni muy adelante, ni muy atrás, en una posición que no limite su capacidad de reacción al realizar los cambios. Las rodillas se deben mantener contra el tanque de la gasolina, esto ayudará a conservar el equilibrio cuando se hace un giro y los pies, hay que mantenerlos firmes en los pedales delanteros para lograr el equilibrio. Los pies no se deben arrastrar y se deben mantener cerca a los controles para que se puedan usar rápidamente en caso de ser necesario.

Circule a la velocidad apropiada: Abusar de la velocidad multiplica las probabilidades de sufrir una caída o un choque serio. La velocidad debe tener en cuenta las circunstancias del tráfico, el estado de la vía, sus propias condiciones físicas, las características de su máquina, entre otros. Siempre respete los límites de velocidad establecidos en la Ley, 60 km/hora en ciudad y 80 km/hora en carretera, nunca los supere.

Respete la capacidad y el cupo de su moto: La moto es un vehículo diseñado para dos personas y no es un vehículo familiar. Los niños menores de 10 años no deben ser transportados en moto. Busque alternativas como hacer varios viajes, tomar otro tipo de transporte, ir caminando, pero nunca exceda el cupo de la moto.

Evite realizar maniobras peligrosas: El cuidado en la conducción de la motocicleta implica abstenerse de hacer maniobras que lo pongan a usted, a las demás personas o a otros vehículos en peligro. Indique sus giros y cambios de carril con más de 100 metros de anticipación, usando las direccionales de su moto. Evite transitar entre vehículos, pues reduce la visibilidad y por ningún motivo se atraviese haciendo zig-zag entre los carros. En lo posible, no frene bruscamente y conozca bien el sistema de frenos de su moto para prevenir perder el equilibrio. Guarde la distancia con respecto al vehículo de adelante.

Hágase ver: Uno de los mayores riesgos para los motociclistas es que los demás no los vean. Es importante que el motociclista se haga visible usando prendas reflectivas y que siempre lleve la luz de la moto encendida (esta es una obligación que impone el Código Nacional de Tránsito para las 24 horas del día).

Respete los semáforos y las señales de tránsito: Pasarse un semáforo implica un gran riesgo para la integridad de un motociclista. Cuando el semáforo cambie a amarillo, tome precauciones, disminuya la velocidad y deténgase por completo cuando esté en rojo. Pasar en amarillo genera confusión a quienes viajan en el otro sentido y genera riesgos.

Utilice el casco: Se ha comprobado que el uso del casco reduce en un 75% los resultados fatales en caso de accidente. En Colombia, su uso es obligatorio. Se debe portar un casco que proteja la totalidad de la cabeza y siempre debe estar bien abrochado. No hable por celular. Mientras conduce la motocicleta, no hable por celular esta acción reduce la capacidad de concentración, así sea con manos libres.

Revise periódicamente el estado de la motocicleta: Antes de poner en marcha la motocicleta es importante revisar la presión, el aire y el desgaste de las llantas. Lo mismo debe hacerse con el nivel de aceite y el hidráulico. Pruebe que las luces, las direccionales y los testigos de los frenos funcionen correctamente. Antes de arrancar revise el embrague y el acelerador, limpie y ajuste los espejos, pruebe las palancas de los frenos delantero y trasero y compruebe que el pito funciona correctamente.

Consulte las recomendaciones del fabricante: Con respecto al mantenimiento, repuestos y red de talleres autorizados. Finalmente, recuerde que las motos pueden usar un carril, de la misma manera que lo hace un vehículo. No es cierto que siempre deban ir al lado derecho. Estas recomendaciones le ayudarán a disfrutar su viaje en motocicleta de una manera placentera y segura y harán que los demás usuarios de las vías también lo respeten al circular. Salvar vidas es un compromiso de todos. (35)

2.1.8 Uso del casco ¿Temor a la multa o respeto por la vida?

Son cientos, tal vez miles, los estudios que se pueden encontrar respecto a la importancia de llevar un buen casco cuando se circula en motocicleta. Toda entidad de tránsito y de seguridad vial que se respete, no solo en Colombia sino en todo el mundo, se preocupa por la accidentalidad y mortalidad en los motociclistas, (sin tener en cuenta quién es el de la culpa,- tema que no viene al caso-) e identifican el uso del casco como una gran ayuda para evitar muertes y lesiones severas en caso de accidente.

Si bien el casco no exime de sufrir un accidente, está comprobado según estudios realizados, que no importa cuál sea la velocidad, los motociclistas que no usan el casco tienen tres veces más probabilidades de morir de heridas y golpes en la cabeza, que quienes si lo usan.

Según el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de España, las probabilidades de morir en un accidente se incrementan 15 veces cuando se tripula una motocicleta, la protección del casco disminuye las posibilidades de morir hasta un 45% y las de sufrir lesiones graves hasta en un 65%; su uso reduce las muertes en un tercio y evita dos de cada tres lesiones cerebrales, que producen el 85% de los muertos y la mitad de los heridos de los accidentes en moto.

Otro estudio demuestra que a bajas velocidades es cuando el casco cumple a la perfección su función salvadora, ya que a partir de los 50 Km/hora la protección brindada disminuye en la misma proporción en que se aumenta la velocidad.

Existen cuatro clases de cascos: El abierto tipo Jet, que ofrece una mínima protección; los abatibles, que permiten separar la parte inferior del casco; los integrales, que son los más recomendados por ofrecer la máxima protección, y los especiales, diseñados para los deportes a motor de alto riesgo.

En las ciudades capitales de Colombia, generalmente se puede ver a los motociclistas utilizando el casco, bien sea por temor a una infracción o por temor a sufrir un accidente y proteger su vida (como debe ser), pues saben de su importancia.

La labor de vigilar que los motociclistas cumplan con la norma de usar el casco correcto y adecuadamente corresponde a las autoridades de cada ciudad o municipio en cabeza del Alcalde que dispone de medios y personal como la Policía o Agentes de Tránsito para hacer respetar las normas so pena de incurrir en una falta grave que se encuentra igualmente estipulada en la ley 769 y la jurisdicción en las vías nacionales es competencia de la Policía de Carreteras.

Así mismo, las autoridades tienen el deber de realizar campañas de educación vial o utilizar otras alternativas para sensibilizar a la población respecto a las normas y deberes en materia de tránsito y seguridad vial a cada uno de los actores que intervienen en la movilidad en cada caso.

Lastimosamente, en Colombia aún son muchos los usuarios de motocicleta que no han entrado en razón y ven el uso del casco como una imposición que causa molestias bien sea por el calor o porque se “despeinan”, así suene jocoso pero es real (es la segunda excusa para que la gente no se ponga el casco), y muchas veces las autoridades hacen poco o nada para hacer cumplir esta norma que puede salvar muchas vidas. (36)

2.1.9 Accidentes de motos, camino a un problema de salud pública

La accidentalidad de motociclistas en Medellín es un asunto que preocupa porque está próximo a convertirse en problema de salud pública. En lo que va del año, 47 personas han muerto por esta causa y 5.313 han resultado heridas. El año pasado perdieron la vida 176.

El secretario de Tránsito, Ómar Hoyos, indicó que "el problema de la cantidad de motos que circulan en Medellín es grave en relación con el número de accidentes", lo que lo acerca a ser considerado como problema de salud pública.

Alexandra Rojas, directora ejecutiva del Fondo Nacional de Prevención Vial, indicó que aunque el problema no alcanza a ser una epidemia, "la Organización Mundial de la Salud plantea que si no hacemos algo en la próxima década puede llegar a serlo".

Hoyos dijo que de los accidentes en Medellín, el 80 por ciento tiene participación de motociclistas. Admitió que falta control del Ministerio de Transporte hacia las escuelas encargadas de expedir las licencias de conducción.

Pese al alto número de accidentes, que en 2011 alcanzaron los 19.891 (solo motos), la directora Rojas dijo que Medellín tiene ventajas en relación con otras ciudades, pues dispone de controles aplicados con nueva tecnología.

El llamado es a que el motociclista se capacite, respete y sea respetado en la vía y que practique la inteligencia vial. (37)

2.1.10 ¿Cómo evitar los accidentes en moto?

El Centro de experimentación y seguridad vial estima que durante el 2012 circularán en Colombia hasta cuatro millones de motocicletas. Aunque la adquisición de una moto y el bajo costo de su combustible son sus atributos, la accidentalidad vial es su principal amenaza.

En los últimos años la motocicleta se ha convertido en uno de los medios de transporte de mayor utilización en Colombia, así lo reconoce el Centro de experimentación y seguridad vial (CESVI).

Según ese centro, para el año 2012 se tiene un estimado de cuatro millones de motocicletas que circularán en el territorio nacional, "cifra que multiplica con creces la cantidad que se tenía hace tres años".

Entre los puntos a favor de este medio de transporte está su bajo costo de adquisición y el precio favorable de su combustible. Además, su versatilidad y su fácil mantenimiento.

No obstante, el CESVI argumenta que el crecimiento de motocicletas está opacado por el aumento de los accidentes viales, "el cual es casi proporcional al número circulante de estos vehículos".

En criterio del centro, "la gran mayoría de los accidentes es generada por no respetar las normas de tránsito como semáforos en rojo, señal de pare, paso a nivel peatonal (cebra) y el no uso o uso inapropiado de los elementos de protección, como el casco".

A continuación encuentre algunas recomendaciones para disfrutar de la moto y no accidentarse en el intento.

Manténgase visible: Además del uso del casco y las prendas reflectivas, mantenga encendida la luz frontal durante todos sus desplazamientos.

Revise su adecuado funcionamiento y ejecute las operaciones de mantenimiento del sistema eléctrico y de iluminación de su motocicleta. Con lo anterior, será visible para los demás vehículos, no solo durante la noche, sino en el día.

Los cascos de colores brillantes pueden ayudar a otros a verle. Vista ropas brillantes para incrementar sus posibilidades de ser visto.

Respete la línea de 'pare' y la señal de 'pare': Deténgase completamente antes de la línea y señal de pare. Tenga precaución al detenerse porque pueden venir vehículos detrás de usted o peatones sobre la cebra.

Tránsito en curvas: El adelantamiento en curvas limita la visibilidad de los demás vehículos que transitan por el carril contrario al de su desplazamiento.

En consecuencia, regule la marcha y espere a que tenga un tramo recto para que pueda realizar la maniobra de adelantamiento con plena seguridad y visibilidad.

Al tomar curvas en su motocicleta comience en la parte de afuera de la curva para incrementar su línea de visión y el radio efectivo de curvatura.

A medida que usted doble, muévase hacia el interior de la curva, y pasando el vértice, desplácese hacia fuera para hacer la salida.

No transite en pares con otros motociclistas: Nunca transite en paralelo a otro motociclista; en caso de una situación riesgosa (esquivar un auto o algo en su ruta) no tendrá lugar hacia dónde ir. Nunca converse con otro motociclista mientras conduce. Para un encuentro verbal, espere a que ambos motociclistas se hayan detenido.

No obstaculice la zona peatonal, acera para peatones y fuera de ciclovías y ciclorrutas: Al llegar a una intersección, siempre deténgase antes de la línea de pare y nunca obstaculice el tránsito peatonal parando sobre la cebra.

Nunca transite por las aceras ni estacione su motocicleta sobre estas, puesto que este es un factor generador de riesgo para el peatón.

Las ciclovías y las ciclorrutas fueron diseñadas para el tránsito de bicicletas. Por su seguridad y la de los demás conductores, no transite sobre estas vías. Esta es una acción penalizada por el Código de Tránsito Terrestre.

No transitar entre vehículos: Para los motociclistas la visibilidad es un punto más crítico que para los conductores de los automóviles. Sin embargo, las maniobras de adelantamiento no son muy diferentes que en la conducción de un vehículo. Por lo tanto, asegúrese de que sea visto por los otros conductores y que, así mismo, usted los pueda ver. Mantenga su carril y no efectúe adelantamientos entre carriles diferentes, pues esto representa un alto índice de generación de accidentes de tránsito.

Si va a adelantar, hágalo por el lado izquierdo de su carril y deje una distancia adecuada para incrementar su línea de visión y hacerse usted más visible.

Recuerde: es deber de todos los motociclistas respetar las normas de tránsito para poder exigir respeto de los demás actores de la vía. Los adelantamientos deben completarse dentro de los límites de velocidad anunciados y sólo donde ello se permita. ¡Conozca sus letreros y las señales del camino!

Puntos ciegos: No se desplace junto a autos o camiones si puede evitarlo. Usted podría estar en el “punto ciego” del auto en el carril vecino, el cual podría cambiarse a su senda sin previo aviso. Los autos en el carril contiguo también bloquean su posibilidad de evadirlos, si se presenta algún inconveniente. Apresure la marcha o quédese atrás en busca de un espacio libre de tráfico en ambos lados.

Semáforo en rojo: Siempre deténgase ante la señal del semáforo en rojo. Hágalo antes de las zonas de tránsito para peatones y línea de pare. No respetar la señal del semáforo le acarrea sanciones legales, según el Código de Tránsito Terrestre.

Niños en la vía: En todo desplazamiento, esté siempre atento a las señales y normas de tránsito, sobre todo en cercanías de zonas escolares y recreativas como parques, en donde debe reducir la velocidad. Recuerde que en cualquier momento puede salir un niño y no ser visto fácilmente; no lo olvide: “detrás de todo balón siempre hay un niño”.

Obstáculos en la vía: Los obstáculos en las vías incrementan el riesgo de fallar en la conducción o estar dentro de una colisión. Por ello, siempre manténgase atento al camino en donde se le pueden presentar superficies onduladas u obstáculos, superficies resbalosas, cruces ferroviarios, acanaladuras y asperezas.

Si usted tiene que pasar sobre el obstáculo, determine primero si ello es posible. Aproxímesele tan cercano a un ángulo de 90 grados como sea posible.

Mire hacia donde se propone continuar para controlar su ruta de viaje. Si tiene que pasar sobre un obstáculo, usted debe:

- Reducir la marcha todo cuanto sea posible antes del contacto.
- Asegurarse de que la motocicleta esté derecha.
- Elevarse ligeramente del asiento con su peso sobre los tacos de los pies para así absorber el golpe con sus rodillas y sus codos, evitando ser despedido de la motocicleta.
- Justo antes de hacer contacto, abra un tanto el acelerador para aligerar la parte delantera.
- Si usted pasa sobre un objeto en la vía, sálgase del camino y revise sus neumáticos y aros antes de continuar en su ruta. (38)

2.2 REFERENTE NORMATIVO

Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, las autoridades de tránsito competentes deben vigilar el correcto uso de las normas de tránsito y específicamente, la resolución 1737 se los recuerda en su artículo 7° y establece que son ellos quienes deben vigilar el correcto uso del casco de seguridad reglamentario por parte de conductores y acompañantes motociclistas, así como el cumplimiento de los requisitos sobre marcación y rotulado. También establece que para la adecuada aplicación de esta norma, la autoridad de tránsito competente deberá capacitar a su personal operativo y determina las sanciones correspondientes (39)

NTC 1570 (Norma Técnica Colombiana), Disposiciones uniformes respecto a cinturones de seguridad y sistemas de retención para ocupantes de vehículos

automotores. (40)

NTC 3729, Establece requisitos que debe cumplir los vehículos denominados ambulancias para transporte terrestre, destinado a la prestación de servicios de traslado de pacientes de acuerdo a su estado patológico. (41)

Ley 10 de 1990. Por la cual se organiza el Sistema Nacional de salud y se dictan otras disposiciones. (42)

Ley 100 de 1993. Organización del Sistema de Seguridad Social Integral. (43)

Decreto 1813 de 1994. "Por el cual se definen y se reglamentan los riesgos catastróficos y los accidentes de tránsito dentro del Sistema General de Seguridad Social en Salud." (44)

Resolución 1737 de 2004. "Por la cual se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos y se dictan otras disposiciones". (45)

NTC 4533. Norma técnica que especifica detalles del casco. Ficha técnica cascos de seguridad para usuarios de motocicletas y similares. (46)

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010, establece: Inmovilización de motocicletas; La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió declarar EXEQUIBLES las cinco causales de inmovilización de las motocicletas –Circular en sentido contrario a la vía,

transitar por lugares no permitidos, realizar maniobras de adelantamiento en lugares no permitidos, realizar maniobras peligrosas y no atender una señal de pare o una luz roja- establecidas por la Ley 1383 de 2010, así como la condición del levantamiento de la inmovilización ante el pago o la terminación del trámite contravencional. (47)

Las estadísticas sobre accidentalidad terrestre evidencian el riesgo real que genera el uso de las motocicletas; especialmente, si se hace omitiendo y desconociendo las REGLAS BÁSICAS DE TRÁNSITO; Se impone una restricción a la libertad de locomoción en pro de un fin constitucionalmente importante, cual es el de la protección de los derechos fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial, a través de un medio que no está prohibido, como el de la retención temporal de un bien, medida que es efectivamente conducente para lograr el fin buscado. La afectación de los ingresos derivados del trabajo del conductor o propietario del vehículo es razonable cuando, como sucede en este caso, dicha afectación resulta de un acto voluntario y autónomo, contrario a un mandato legal y su prolongación depende, también de la decisión libre del afectado.

De otra parte, la Corte observó que al saber los conductores de motos que es inevitable el pago de las severas sanciones económicas que les imponen por cometer las contravenciones contempladas en los literales D3 a D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, se les disuade de incurrir en dichas contravenciones de tránsito. Se trata ante todo de compeler al conductor desobediente al recto cumplimiento de los deberes y responsabilidades que conlleva realizar una actividad de suyo peligrosa, como es la de conducir motocicleta. Advirtió que las estadísticas sobre accidentalidad terrestre evidencian el riesgo real que genera el uso de las motocicletas; especialmente, si se hace omitiendo y desconociendo las reglas básicas de tránsito.

Adicionalmente, la Corte consideró que las restricciones impuestas no son desproporcionadas. (47)

La Corte procedió a declarar la exequibilidad de los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del ARTÍCULO 131 DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE, frente a los cargos examinados; Por un lado, la libertad de locomoción es restringida sólo es función de un vehículo. Las personas pueden seguir desplazándose por el territorio nacional, incluso mediante el uso de vehículos. No se impide en forma alguna la libre circulación, salvo hacerlo mediante la moto que fue inmovilizada. De igual modo, el derecho al trabajo tampoco se ve afectado de forma desproporcionada, puesto que la persona puede seguir trabajando en cualquier actividad, incluso, la de conducir algún vehículo y en todo caso, se trata de una restricción temporal. Finalmente, la imposición de una sanción más grave a las motos que al resto de automóviles resulta razonable, en la medida que propende proteger la vida de las personas, por cuanto representan un mayor riesgo y un mayor peligro que los demás vehículos. Por tanto, se trata no sólo de un fin legítimo sino de un fin imperioso. A su vez, el medio empleado no está prohibido y resulta adecuado para alcanzar el fin propuesto, de manera que no resulta discriminatorio ni prohibido por la Constitución. En consecuencia, la Corte procedió a declarar la exequibilidad de los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, frente a los cargos examinados. (47)

3 OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar los factores de riesgo asociados a los accidentes de tránsito en motocicletas ocurridos en la autopista Norte de Medellín y describir el tipo de lesión más comúnmente encontrada.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar las variables socio-demográficas relacionadas con una posible causa de accidente de tránsito en motocicletas.

Establecer el tipo de lesión más frecuente en los accidentes en moto de la vía autopista Norte.

Distinguir el manejo inicial de atención del trauma y los criterios para traslado de un paciente

Dar a conocer el tratamiento prehospitalario como el primer paso para brindar un adecuado manejo de los pacientes en accidentes en motocicletas.

Considerando los tipos de lesiones para valorar una adecuada elección del sitio hospitalario que cumpla con todos los implementos para su adecuada atención

4 METODOLOGÍA

4.1 ENFOQUE METODOLÓGICO

El enfoque de este estudio es cuantitativo el cual se realizara por medio de datos obtenidos de la Secretaria de Tránsito de Medellín donde observaremos los tipos de accidentes presentados en el trayecto vial autopista Norte en el cual se encuentran involucradas motocicletas en un periodo comprendido entre cuarto trimestre de 2011 y primer trimestre de 2012

4.2 TIPO DE ESTUDIO

Es estudio será de tipo observacional descriptivo retrospectivo, de las principales causas de accidentalidad en motocicletas y algunas lesiones presentadas.

4.3 POBLACIÓN

4.3.1 Población General (N)

Motociclistas accidentados en la ciudad de Medellín.

4.3.2 Población de Referencia

Número de motociclistas accidentados y tipo de lesión en el trayecto vial de la autopista Norte comprendido entre la Calle 67 C con La Calle 94, durante el ultimo trimestre del año 2011 y el primer trimestre del año 2012

4.4 MUESTRA

Todos los motociclistas accidentados en el trayecto de la autopista Norte de Medellín entre la Calle 67 C con la Calle 94 y que son atendidos por el Cuerpo Oficial de Bomberos de la Ciudad, en el periodo comprendido entre octubre de 2011 y marzo de 2012.

4.4.1 Tabla de variables.

NOMBRE	DEFINICIÓN	NATURALEZA	ESCALA DE MEDICIÓN	UNIDAD DE MEDICIÓN
EDAD	Número de años	Cuantitativa	Razón	Años
Sexo	Mide el género de los accidentados	Cuantitativa	Nominal	Femenino o masculino
Tipo de trauma	Por el tipo requiere traslado	Cualitativa	Razón	Según ubicación anatómica
Mortalidad	Cuántos mueren en el sitio.	Cualitativa	Razón	Porcentaje

4.5 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Se obtendrá información y se lograra recopilar registros detallados del cuerpo de bomberos de Medellín y de la Secretaria de Tránsito de Medellín de sus bases de datos como fuente primaria de la información.

4.5.1 Fuentes de información

La información se obtendrá de la Secretaría de Tránsito de Medellín, su página Web, y el Cuerpo Oficial de Bomberos Medellín estación escuela Guayabal (CB1).

4.5.2 Instrumento de recolección de la información

Se solicitara al Tránsito y al Cuerpo Oficial de Bomberos de Medellín para que por medio de su bases de datos actualizadas se logren obtener los registros exclusivos para estos periodos, adicionalmente se consultara sus páginas Web.

Se solicitara al cuerpo de bomberos la información de tallada del tipo de accidente y el manejo que se les dio.

4.5.3 Técnicas de procesamiento y análisis de la información

Con los datos recolectados se pretende realizar un análisis donde se describirá el total de motociclistas accidentados en la autopista Norte y las lesiones que se presentaron en dicho lugar

4.6 CONTROL DE ERRORES Y SESGOS

La recolección de la información se llevo a cabo por los estudiantes y se realizo un filtro por Excel que arrojó la información pertinente para la investigación.

5 CONSIDERACIONES ÉTICAS

La investigación se desarrolló bajo los parámetros establecidos por la “guía de presentación de anteproyectos, proyectos e informes finales de investigación” de la Universidad CES.

6 ADMINISTRACIÓN DEL PROYECTO

6.1 CRONOGRAMA

		CRONOGRAMA DEL PROYECTO														Cód.			
																Mod.			
																Ver			
NOMBRE DEL PROYECTO		ACCIDENTALIDAD DE MOTOCICLISTAS EN LA AUTOPISTA NORTE DE MEDELLÍN Y SU ATENCIÓN PREHOSPITALARIA COMO EXTENSIÓN DE LA RED																	
DURACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO EN MESES																			
Nº ACTIVIDAD		MES																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	Elección del tema																		
2	Planteamiento del problema																		
3	Metodología																		
4	Marco teórico																		
5	Recolección de datos																		
6	Análisis																		
7	Informe final																		

7 GRÁFICOS

GRAFICO 1. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 40 DE 2011

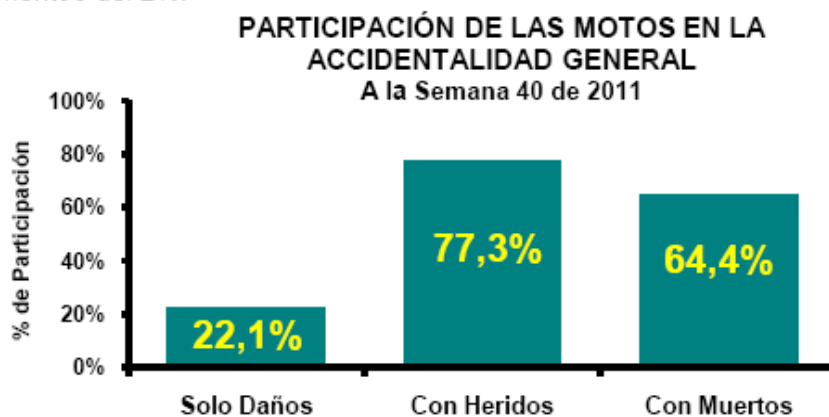


GRAFICO 2. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 41 DE 2011

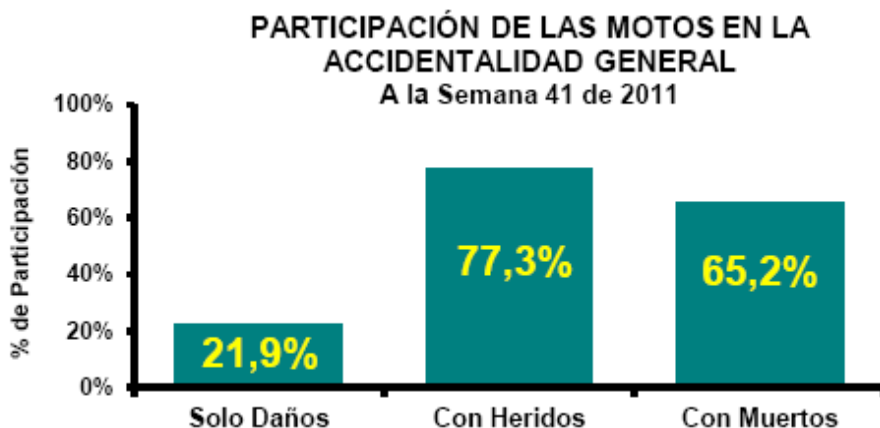


GRAFICO 3. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 42 DE 2011

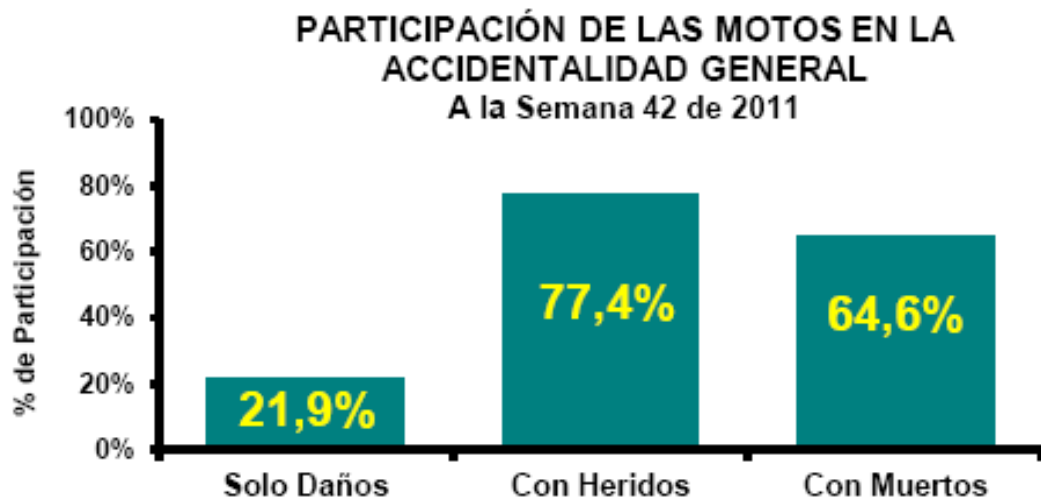


GRAFICO 4. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 43 DE 2011

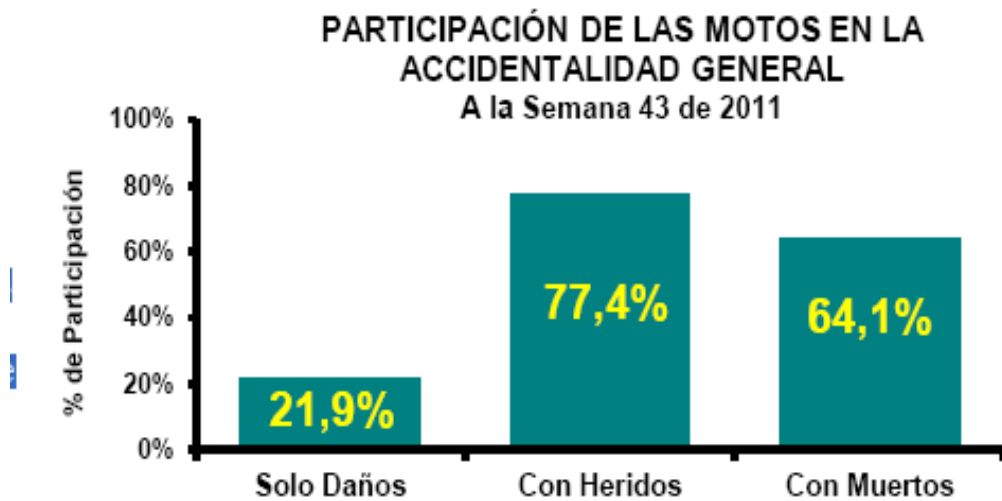


GRAFICO 5. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 44 DE 2011

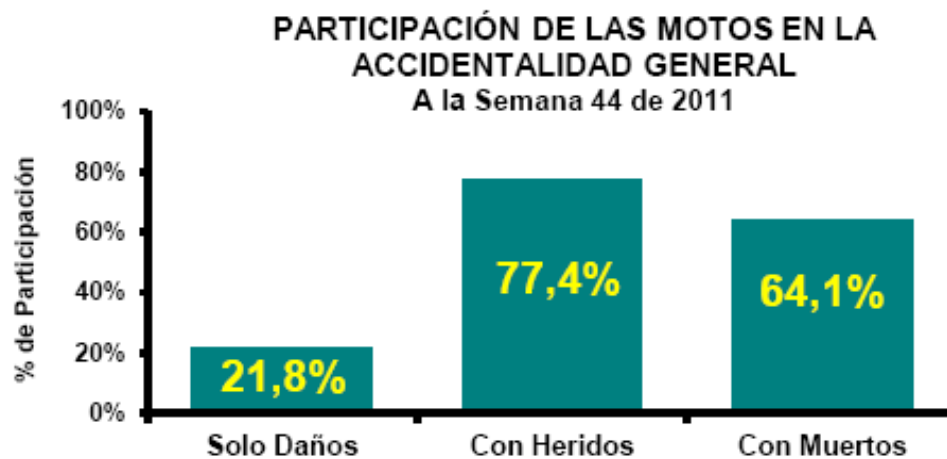


GRAFICO 6. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 45 DE 2011

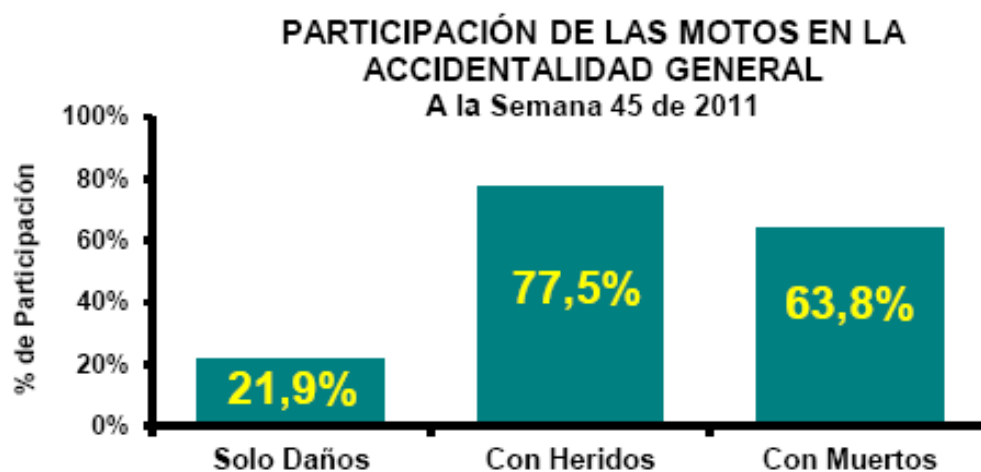


GRAFICO 7. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 47 DE 2011

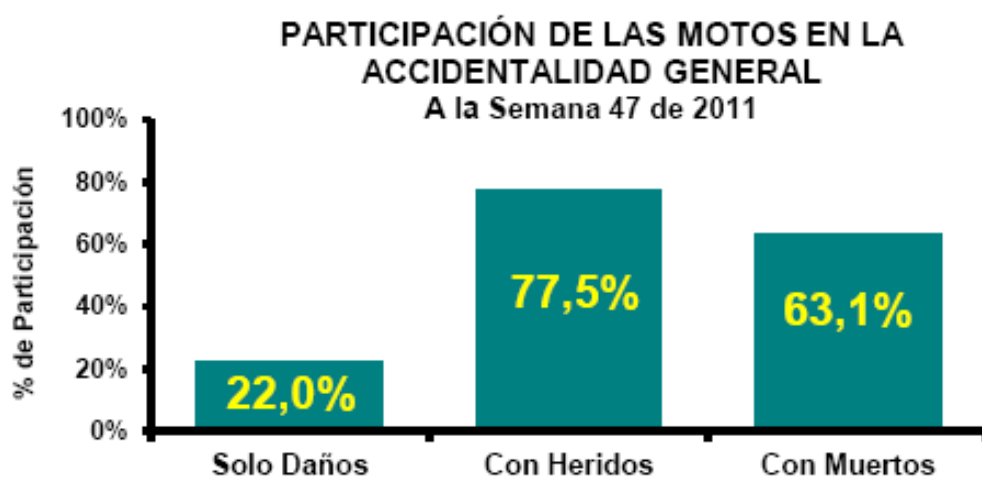


GRAFICO 8. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 48 DE 2011

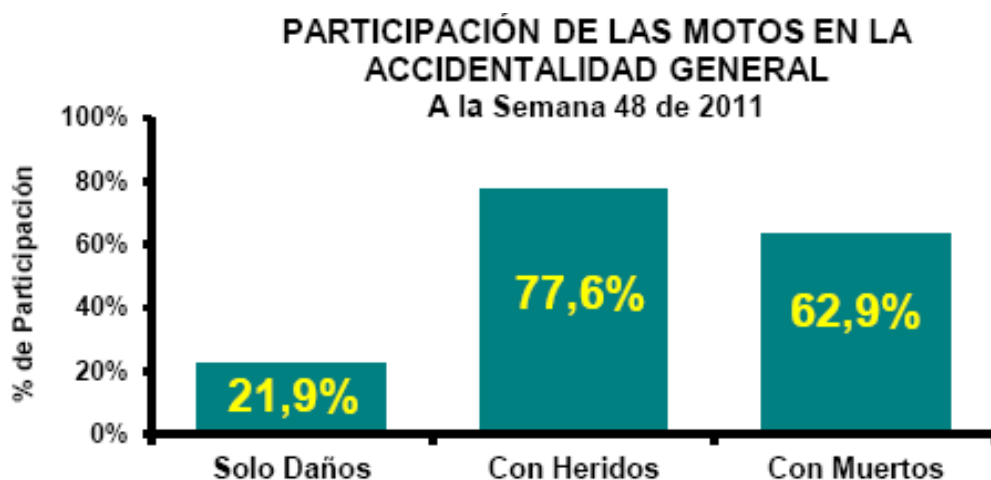


GRAFICO 9. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 49 DE 2011

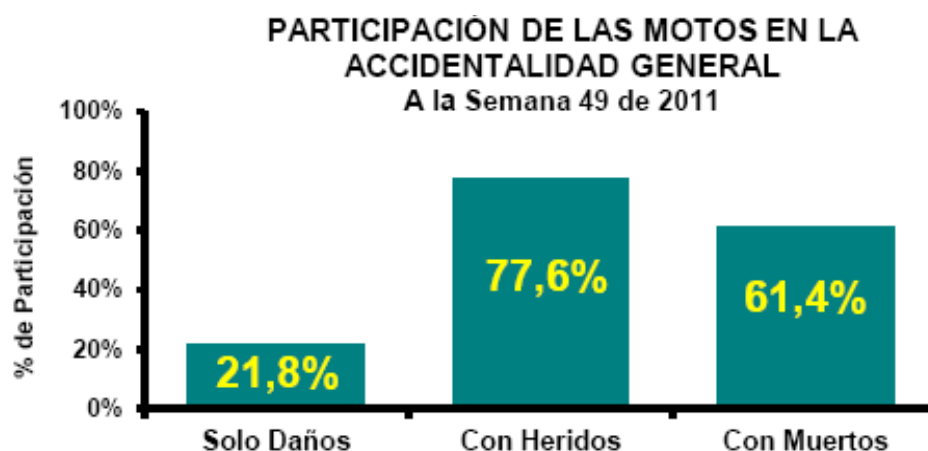


GRAFICO 10. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 50 DE 2011

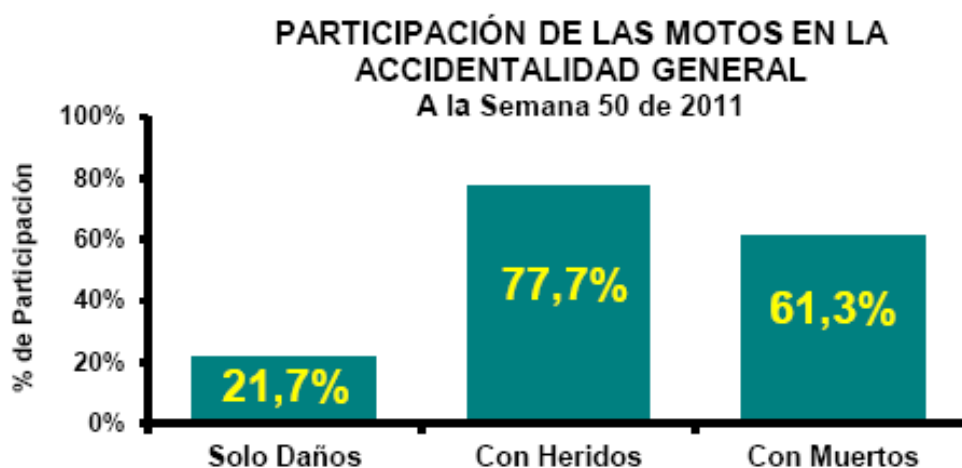


GRAFICO 11. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 51 DE 2011

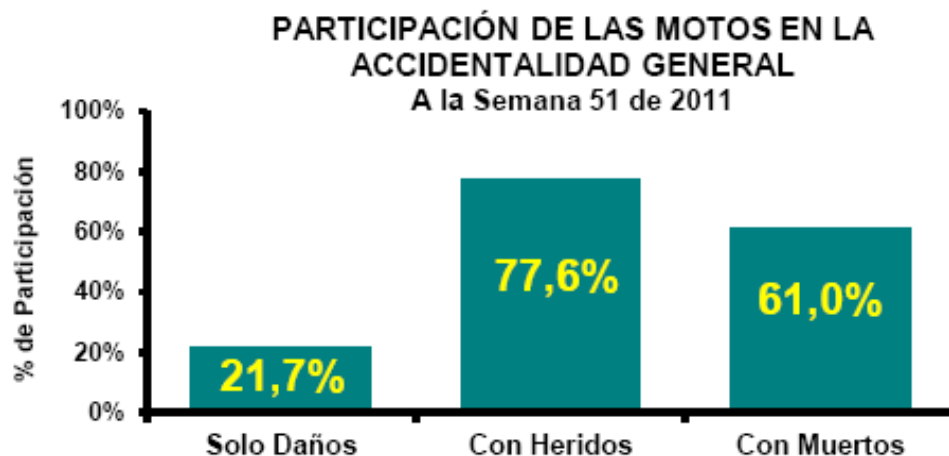


GRAFICO 12. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 52 DE 2011

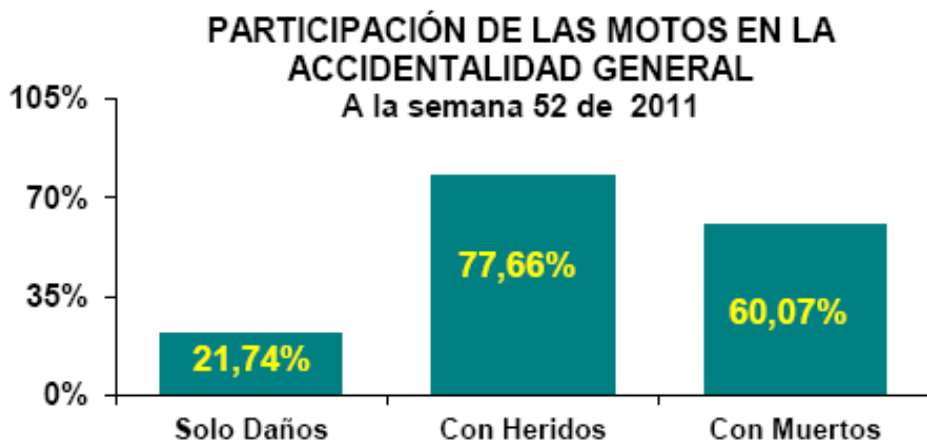


GRAFICO 13. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 01 DE 2012

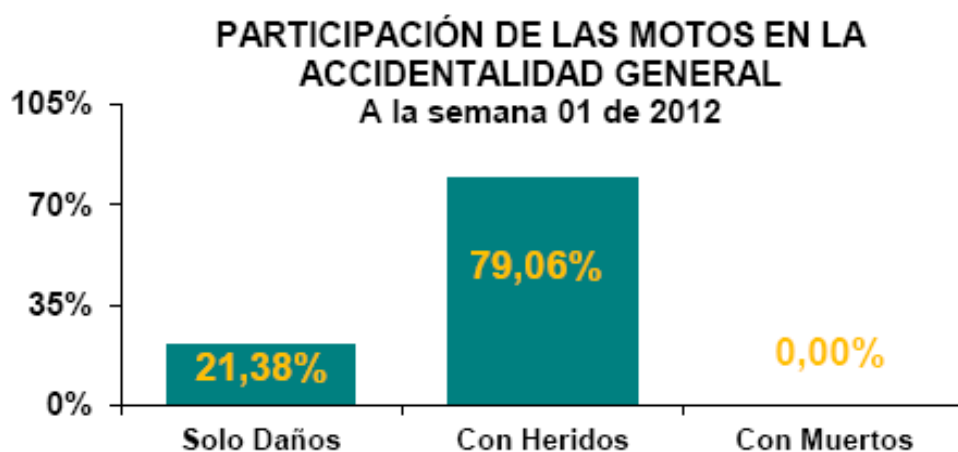


GRAFICO 14. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 02 DE 2012

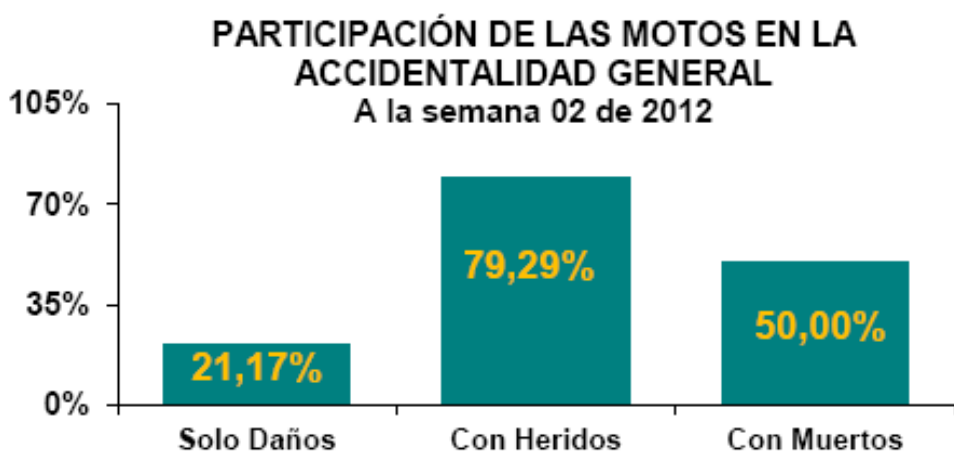


GRAFICO 15. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 03 DE 2012

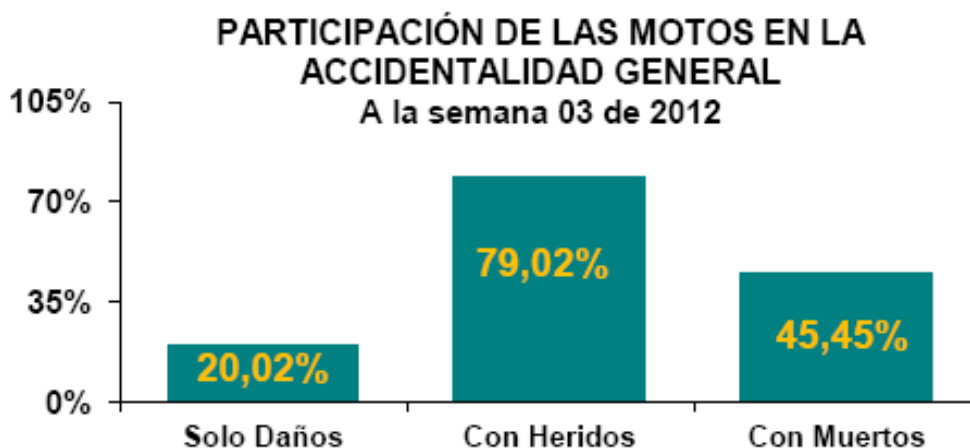


GRAFICO 16. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 04 DE 2012

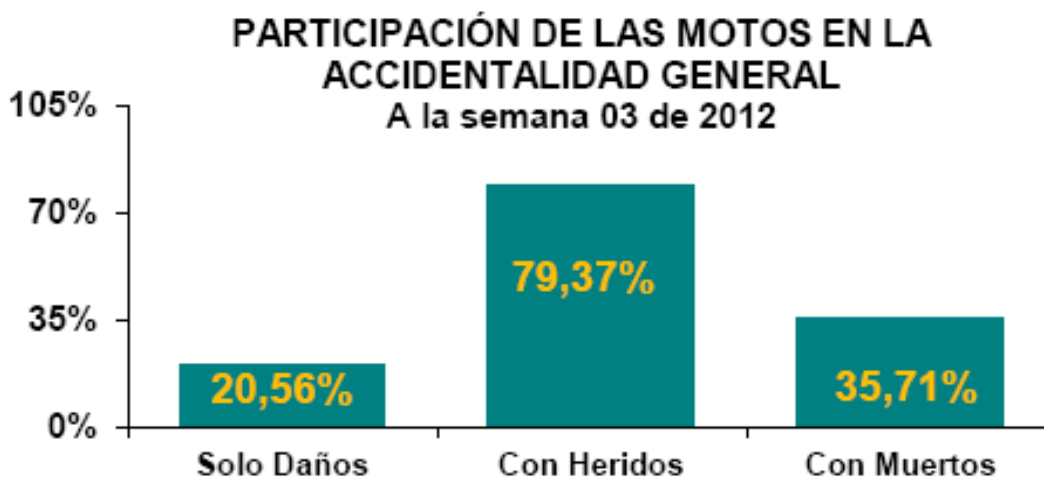


GRAFICO 17. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 05 DE 2012

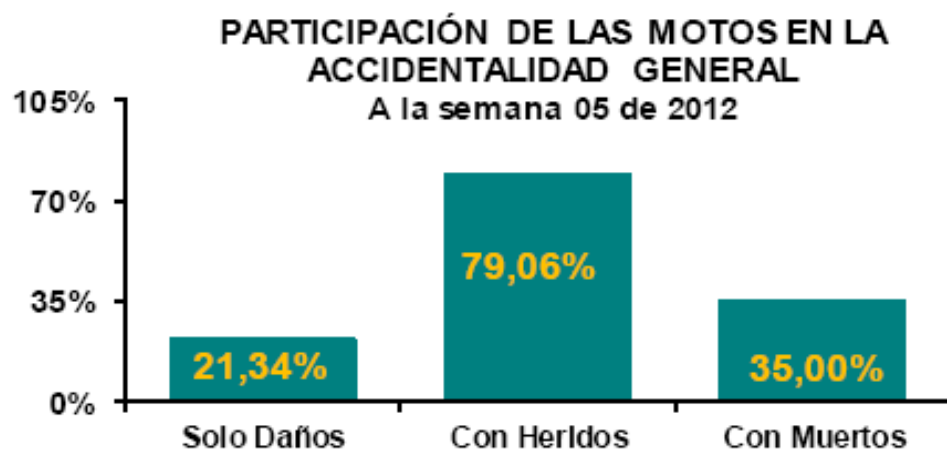


GRAFICO 18. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 06 DE 2012

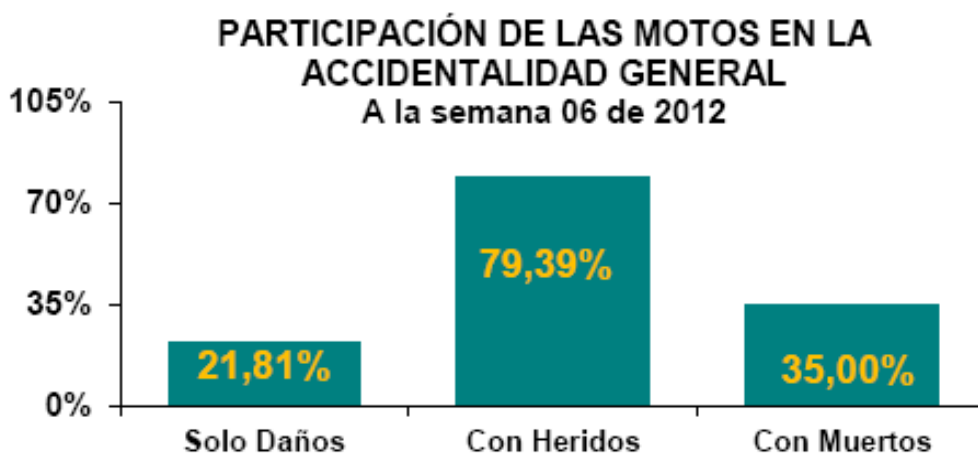


GRAFICO 19. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 07 DE 2012

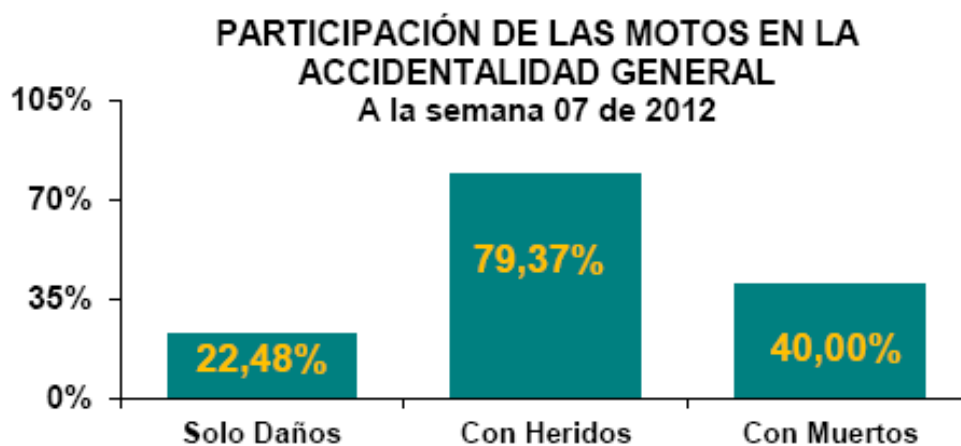


GRAFICO 20. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 08 DE 2012

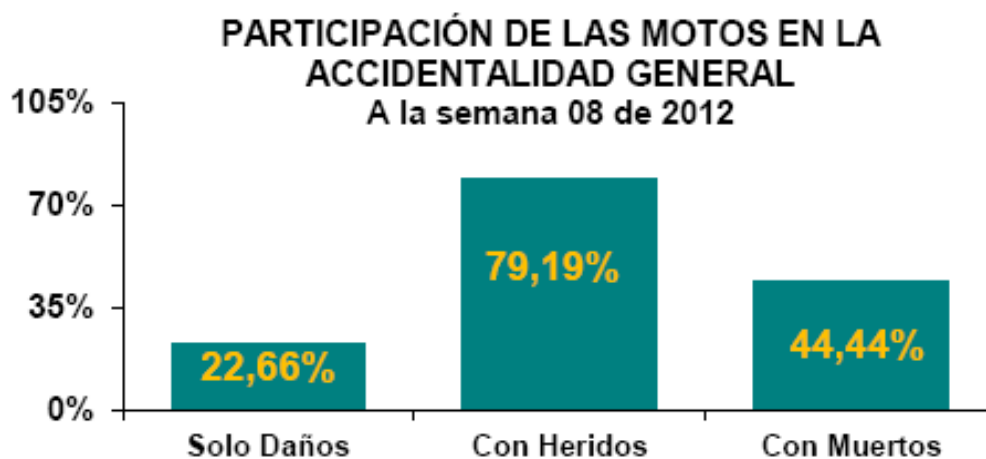


GRAFICO 21. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 09 DE 2012

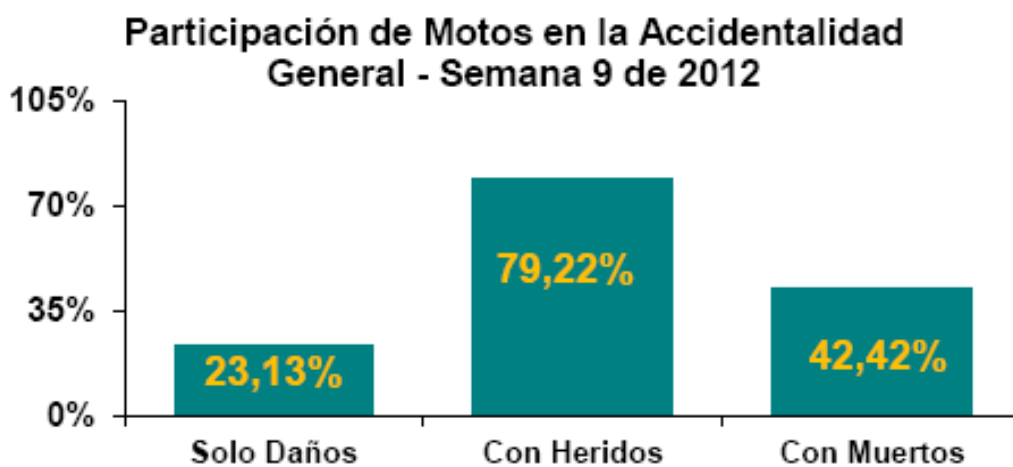


GRAFICO 22. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 10 DE 2012

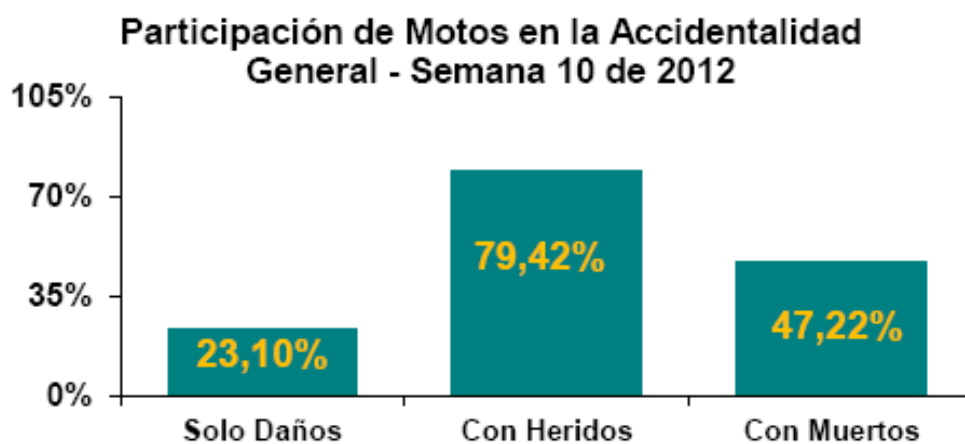


GRAFICO 23. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 11 DE 2012

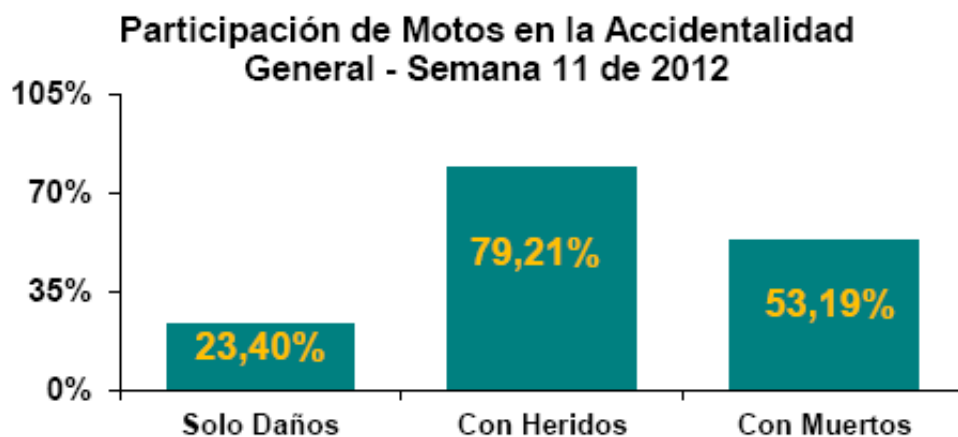


GRAFICO 24. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 12 DE 2012

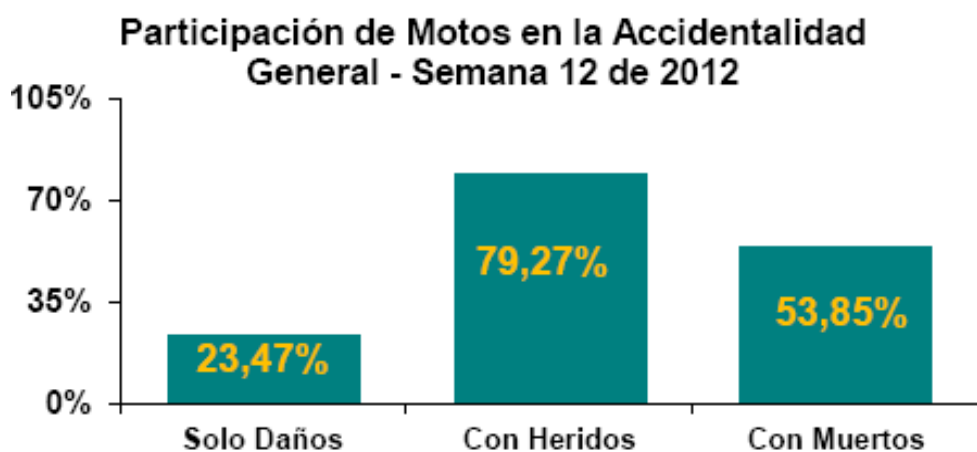
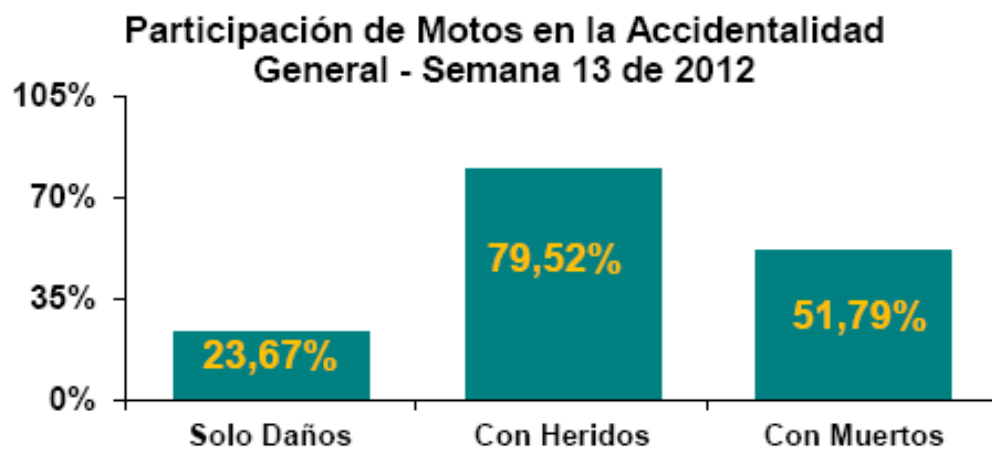


GRAFICO 25. PARTICIPACIÓN DE LAS MOTOS EN LA ACCIDENTALIDAD GENERAL, SEMANA 13 DE 2012



8 RESULTADOS

A continuación se representan en la tabla y gráficos los géneros más accidentados y su condición.

Sexo	Condición	Oct	Nov	Dic	Total T4 2011	Ene	Feb	Mar	Total T1 2012
F	Ciclista				0				0
	Conductor				0		2		2
	Motociclista	1	3	1	5	3	2	2	7
	Pasajero	8	4	7	19	14	3	8	25
	Peatón	1		1	2			1	1
	Total F	10	7	9	26	17	7	11	35
M	Ciclista	1		1	2				0
	Conductor	3	1	2	6	2			2
	Motociclista	28	21	26	75	27	18	32	77
	Pasajero	7	2	1	10	7	3	5	15
	Peatón	2	1	4	7	1	2	4	7
	Total M	41	25	34	100	37	23	41	101
Total general		51	32	43	126	54	30	52	136

GRAFICO 26. Usuarios de moto (conductores y/o pasajeros) muertos en accidentes de tránsito entre octubre de 2011 y marzo de 2012

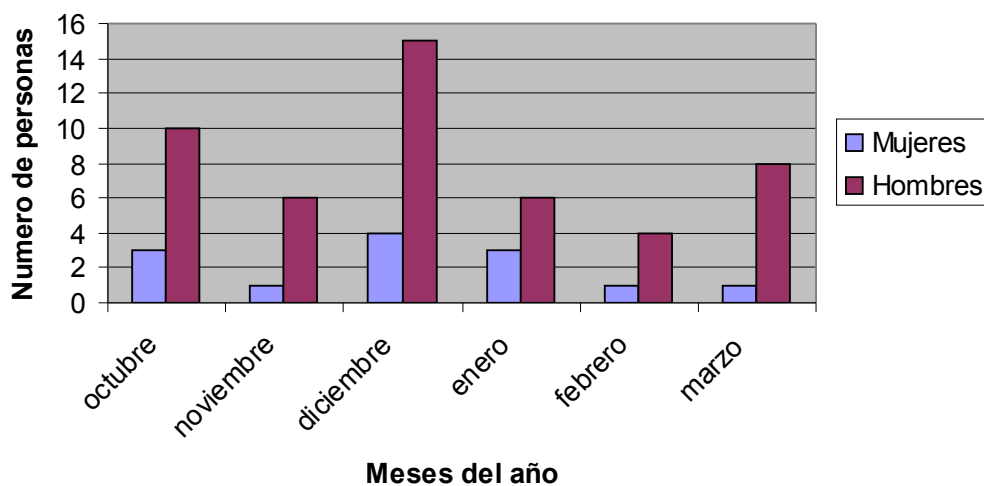
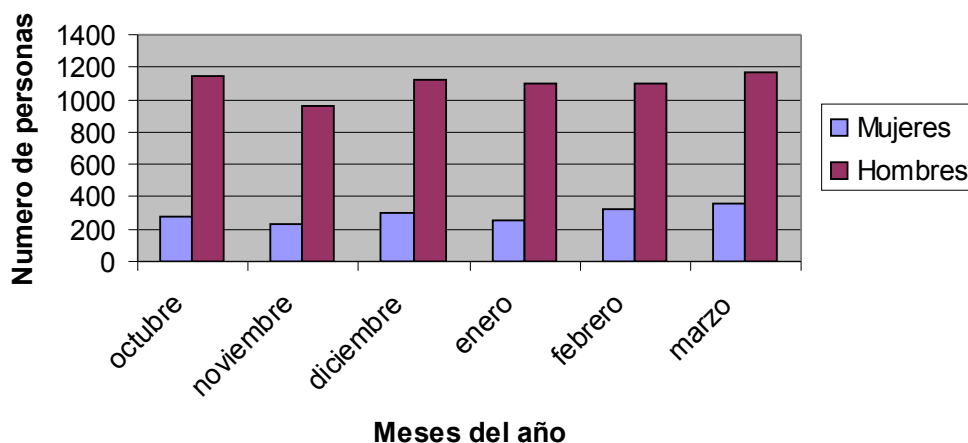


GRAFICO 27. Usuarios de moto (conductores y/o pasajeros) heridos en accidente de tránsito entre octubre de 2011 y marzo de 2012



9 DISCUSIÓN

De acuerdo a la limitante encontrada de forma imprevista en el acceso de la información mencionada previamente, sugerimos a quien logre continuar con el tema planteado, y pueda solicitar el permiso de acceder a dichas bases de datos, y logre hacer la trazabilidad de los casos. Busque variables como la experiencia y pericia en el tema de la conducción, siempre y cuando aplique dicha evaluación ya que no siempre los lesionados estarían conduciendo en el momento del accidente. Además tener en cuenta que en la actualidad las posibilidades de financiación por parte de las entidades bancarias para adquirir vehículo nuevo es cada día más sencillo, la disminución en los tiempos de movilidad actualmente debido al crecimiento en el parque automotor, sugiere a los usuarios de transporte público a la adquisición de estos automotores y sumado a que el gobierno local no exige un entrenamiento previo del futuro propietario de esta clase de transporte y con esta información establecer si ésta podría ser la mejor alternativa de disminución en estos índices de accidentalidad.

10 CONCLUSIONES

La investigación que hemos realizado, ha contribuido a la identificación de los grupos etéreos que inciden en la accidentalidad en la autopista Norte de Medellín y el sector específico tratado en ésta investigación. Y etiqueta este recorrido como crítico y vulnerable para este tipo de hechos. Además aporta el comienzo para investigaciones futuras y poder con ellas hacer un complemento de ésta y así poder cumplir con el objetivo de impactar positivamente en la disminución de los lesionados en este sector de la ciudad y como consecuencia directa de este análisis intervenir con medidas cautelares, en la incidencia, prevalencia de accidentes.

A pesar de acudir a la coordinación del programa en atención pre-hospitalaria de la universidad CES y que fuera por medio de ella que se solicitaran los permisos por un medio físico tipo carta y envíos de correo electrónicos, no se logró una aprobación por parte del Líder de dicha institución para poder acceder a la base de datos del cuerpo oficial de bomberos de Medellín, siendo esta la sede administrativa donde reposa la información suministrada por el cuerpo de bomberos Norte quienes prestaron asistencia a este grupo de ciudadanos, el objetivo era lograr precisar y clasificar el tipo de lesiones más comunes, o establecer si existió una constante que pudiera influir como el consumo de alcohol, drogas, el cansancio, el descuido, factores distractores o los sitios de estacionamiento del servicio público del sector, las intersecciones, la señalización etc.

No se logró cuantificar en tiempo, la oportunidad de llegada los cuerpos de socorro al sitio del accidente, tampoco se pudo determinar si recibieron la atención adecuada o si los afectados se beneficiaron de dicha atención, ya que por desconocer los datos fuente, no se logró hacer la trazabilidad del resto de la atención médica, por dificultades ya enunciadas en el párrafo anterior.

Si no se logra tener la información suficiente acerca de las condiciones de la accidentalidad, probablemente no se logre establecer las estrategias básicas o iniciales para aminorar este fenómeno en este tramo de la ciudad.

11 BIBLIOGRAFÍA

1. Medellín: Accidentalidad, semana 40 de 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_40_2011.pdf]
2. Medellín: Accidentalidad, semana 41 de 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_41_2011.pdf]
3. Medellín: Accidentalidad, semana 42 de 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_42_2011.pdf]
4. Medellín: Accidentalidad, semana 43 de 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_43_2011.pdf]
5. Medellín, Accidentalidad, semana 44 de 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_44_2011.pdf]
6. Medellín: Accidentalidad, semana 45 de 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_45_2011.pdf]

7. Medellín: Accidentalidad, semana 47 de 2011 [Disponible en:http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_47_2011.pdf]
8. Medellín: Accidentalidad, semana 48 de 2011 [Disponible en:http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_48_2011.pdf]
9. Medellín: Accidentalidad, semana 49 de 2011 [Disponible en:http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_49_2011.pdf]
10. Medellín: Accidentalidad, semana 50 de 2011 [Disponible en:http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_50_2011.pdf]
11. Medellín: Accidentalidad, semana 51 de 2011 [Disponible en:http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_51_2011.pdf]
12. Medellín: Accidentalidad, semana 52 de 2011 [Disponible en:http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2011/motos_semana_52_2011.pdf]
13. Medellín: Accidentalidad, semana 01 de 2012 [Disponible en:http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_1_2012.pdf]

- 14.** Medellín: Accidentalidad, semana 02 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_2_2012.pdf]

- 15.** Medellín: Accidentalidad, semana 03 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_3_2012.pdf]

- 16.** Medellín: Accidentalidad, semana 04 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_4_2012.pdf]

- 17.** Medellín: Accidentalidad, semana 05 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_5_2012.pdf]

- 18.** Medellín: Accidentalidad, semana 06 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_6_2012.pdf]

- 19.** Medellín: Accidentalidad, semana 07 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_7_2012.pdf]

- 20.** Medellín: Accidentalidad, semana 08 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_8_2012.pdf]

- 21.** Medellín: Accidentalidad, semana 09 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_9_2012.pdf]

- 22.** Medellín: Accidentalidad, semana 10 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_10_2012.pdf]
- 23.** Medellín: Accidentalidad, semana 11 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_11_2012.pdf]
- 24.** Medellín: Accidentalidad, semana 12 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_12_2012.pdf]
- 25.** Medellín: Accidentalidad, semana 13 de 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/semanalmotos/2012/motos_semana_13_2012.pdf]
- 26.** Medellín: Informe anual de accidentalidad 2010 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/informe_anual_2010.pdf]
- 27.** Medellín: Accidentalidad octubre 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/mensual-accidentalidad/2011/mensual_octubre.pdf]
- 28.** Medellín: Accidentalidad noviembre 2011 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/mensual-accidentalidad/2011/mensual_noviembre.pdf]

29. Medellín: Accidentalidad diciembre 2011 [Disponible en:
http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/mensual-accidentalidad/2011/mensual_diciembre.pdf]

- 30.** Medellín: Accidentalidad enero 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/mensual-accidentalidad/2012/mensual_enero.pdf]
- 31.** Medellín: Accidentalidad febrero 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/mensual-accidentalidad/2012/mensual_febrero.pdf]
- 32.** Medellín: Accidentalidad marzo 2012 [Disponible en: http://www.medellin.gov.co/transito/archivos/accidentalidad/mensual-accidentalidad/2012/mensual_marzo.pdf]
- 33.** OROZCO ARDILA, Felipe et al. Accidentalidad y papel del APH en la troncal a la Costa Atlántica: zona comprendida entre Barbosa, Don Matías y Santa Rosa de Osos, 2008. p. 27
- 34.** MINISTERIO DE SALUD. Guía Clínica Guía Clínica Politraumatizado. Santiago: Minsal, 2007 [Disponible en: <http://www.slideshare.net/underwear69/politraumatizado-8221319>]
- 35.** Colombia: Corporación fondo de prevención vial, ¿Cómo proteger vidas?, motociclistas [Disponible en: <http://www.fonprevial.org.co/proteccion/motocicletas/5>]
- 36.** Colombia: Publimotos, cascos reglamentarios para motociclistas [Disponible en: <http://www.publimotos.com/reportajes/cascos-reglamentarios-para-motociclistas-en-colombia/?id=759>]

37. Colombia: El Colombiano, 15 de mayo de 2012 [Disponible en: http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/A/accidentes_en_motos_camino_a_un_problema_de_salud_publica/accidentes_en_motos_camino_a_un_problema_de_salud_publica.asp]

38. Colombia: Revista Semana, Lunes 7 de mayo de 2012 [Disponible en: <http://www.semana.com/vida-moderna/como-evitar-accidentes-moto/176852-3.aspx>]

39. Colombia: Propiedad de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, Publicado en el diario oficial 44893 del 7 de agosto de 2002 y 44.932 de septiembre 13 de 2002 [Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>]

40. Colombia:Editada por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC) Apartado 14237 Bogotá, D.C; Tercera actualización abril 25 de 2004 [Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/50095641/NTC1570>]

41. Colombia:Editada por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC) Apartado 14237 Bogotá, D.C; Cuarta actualización diciembre 21 de 2007 [Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/50158437/NTC3729>]

42. Colombia: Propiedad de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C; Publicado en Diario Oficial 39137 de enero 10 de 1990 [Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=3421>]

43. Colombia: Organización Panamericana de la Salud/ Organización Mundial de la Salud Colombia [Disponible en:

<http://www.col.ops-oms.org/juventudes/Situacion/LEGISLACION/SALUDYDEPORTE/SL10093.htm>

44. Colombia: Diario Oficial No. 41.473, 4 de agosto de 1994 [Disponible en: http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/1994/agosto/03/dec1813031994.pdf]

45. Colombia: Publicado en Diario Oficial 45615, julio 20/2004 [Disponible en: <http://www.publimotos.com/reportajes/cascos-reglamentarios-para-motociclistas-en-colombia/img/Resolucin1737de2004.pdf>]

46. Colombia: Ficha técnica cascos de seguridad para usuarios de motocicleta y similares [Disponible en: <http://www.publimotos.com/reportajes/cascos-reglamentarios-para-motociclistas-en-colombia/img/ficha.pdf>]

47. Colombia: Corporación fondo de prevención vial, tip normativo #15 [Disponible en: <http://www.fonprevial.org.co/uploads/tips/8c48e764ae7f6fea7035fa5c61648c3bbebc517.pdf>]