



**LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO DE ACCIDENTALIDAD DE LOS ESTUDIANTES PRESENCIALES MOTOCICLISTAS DE LA UNIVERSIDAD FRANCISCO PAULA SANTANDER, EN CÚCUTA DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL 2015.**

CANTOR BARAJAS MARÍA FERNANDA<sup>1</sup>, MOJICA VELASCO LIZETH ANDREA<sup>1</sup>,  
OSORIO BRITO YULIANA MARCELA<sup>1</sup>, QUINTERO MEDINA YEINNY MIRLEY<sup>1</sup>,  
RODRÍGUEZ CASTILLO CRISTIAN HUMBERTO<sup>1</sup>

Bohórquez Ortiz Alix Zoraida<sup>2</sup>, Rozo Wilches Zoraida<sup>2</sup>

Facultad Ciencias de la Salud  
[facusalud@ufps.edu.co](mailto:facusalud@ufps.edu.co)

Universidad Francisco de Paula Santander  
[facusalud@ufps.edu.co](mailto:facusalud@ufps.edu.co)

<sup>1</sup> Estudiantes. Facultad Ciencias de la Salud. Universidad Francisco de Paula Santander.

<sup>2</sup> Profesora. Universidad Francisco de Paula Santander

### RESUMEN

**Objetivo:** Analizar la percepción del riesgo de accidentalidad que tienen los estudiantes motociclistas de la UFPS. **Materiales y métodos:** estudio de tipo cualitativo, fenomenológico; la muestra estuvo conformada por 5 estudiantes universitarios conductores de motocicleta, estos se seleccionaron a través del muestreo intencional. El método para la recolección de la información fue la entrevista a profundidad. **Resultados:** Mediante el análisis de contenidos surgieron cuatro categorías: Factores de Riesgo, Experiencias, Medidas preventivas y Percepción. **Discusión:** Las emociones son un factor de riesgo importante a la hora de conducir, la rabia, el estrés, surgen en las situaciones específicas de tráfico generando a su vez otras como miedo, que influyen en la conducción. La experiencia es un factor determinante en la accidentalidad; dada la relación de la falta de experticia de los jóvenes, ya que genera poca destreza a la hora de tomar decisiones en la conducción frente a situaciones de riesgo. Las medidas preventivas se encuentran determinadas según la percepción de riesgo que tienen los conductores, estas dependen también de la cultura propia de la región. La percepción de riesgo ocurre durante la actividad de conducción de los informantes, que a partir de un carácter motivacional realizan o adoptan conductas propias, que actúan como mecanismos preventivos o de control, ante eventuales situaciones de riesgo. El riesgo percibido depende, de la evaluación que hace el conductor de las causas y beneficios que se dará como consecuencia de sus decisiones, más prudentes o más arriesgadas.

**Palabras claves:** Accidentes de tránsito, emociones, factores de riesgo, imprudencia.



## 1. INTRODUCCIÓN

Durante el año 2012 el Sivigila reporto 6131 casos sobre accidentes de tránsito ocasionados por moto en Norte de Santander, de los cuales 4905 estuvieron entre un rango de edad de 15-44 años (80%). La gran parte de accidentes de tránsito en moto se presentó en Cúcuta con un número de 3918 que corresponde al 64%. El género más afectado por los accidentes de tránsito por moto fueron los hombres con 3982 casos que corresponde al 65%, y las mujeres con 2149 casos que equivalen al 35%. Según información de la secretaria de Tránsito Vehicular hasta el 20 de marzo del año actual circulan alrededor de 25135 motocicletas, y hasta esa fecha se han reportado 120 accidentes, los cuales ocurren con mayor frecuencia en la zona centro de la ciudad, en el transcurso de 7 a 9 de la noche. Podemos comprender la importancia de conocer las experiencias de los motociclistas y la percepción que tienen sobre estos eventos, en los que se encuentran involucrados también los familiares y la comunidad, convirtiéndose en un problema de salud pública.

## 2. MATERIALES Y MÉTODOS

La percepción de riesgo de accidentalidad se abordó desde el enfoque cualitativo ya que este proceso fue flexible, integra el evento y su interpretación. El diseño de estudio fue de tipo fenomenológico, estuvo dirigido a comprender la experiencia vivida. La muestra del estudio estuvo conformada por 5 individuos estudiantes presenciales motociclistas de la Universidad Francisco de Paula Santander durante el primer semestre del año 2015, que se seleccionaron a través del muestreo nintencional. El método para la recolección de información fue: la entrevista a profundidad. Este estudio se abordó desde el análisis de contenido. Las entrevistas

fueron analizadas inicialmente de forma individual, dejando de lado los juicios de valor que se presentan en la lectura y análisis de los datos, se debe clarificar, reflexionar y corroborar en cada encuentro, la esencia del discurso del informante, los códigos se agrupan por los temas y se clasifican. Con la ayuda de las notas de campo, se realiza la reducción, posterior se inició la labor de organizar dichos datos en las diferentes categorías y subcategorías [1]. Los resultados son presentados en categorías y/o subtemas así como con fragmentos textuales de la entrevista [2].

Este trabajo tiene en cuenta los aspectos éticos de la investigación en seres humanos, según en la Resolución No 8430 del 4 de octubre de 1993, Artículo 5[3].

## 3. OBJETIVOS

Analizar la percepción del riesgo de accidentalidad que tienen los estudiantes motociclistas de la Universidad Francisco de Paula Santander.

## 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La muestra estuvo conformada por participantes en su mayoría de sexo masculino (4), con edades que oscilaban entre los 19 y 23 años, y su ocupación actual es de estudiantes y algunos también laboran. Se realizó el análisis de los datos, clasificándolos en categorías que abarcan toda la temática: Los factores de riesgo, las experiencias, la percepción y finalmente las medidas preventivas. Figura 1.

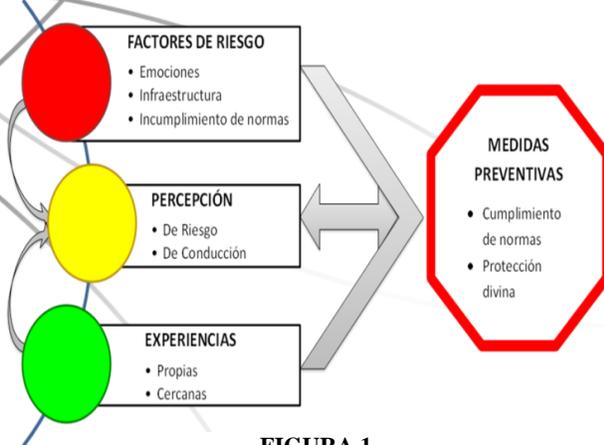


FIGURA 1

#### 4.1. Factores de Riesgo

Hay factores de riesgo que determinan o limitan, la ocurrencia accidentes. Se evidencia que las emociones, la infraestructura e incumplimiento de normas son los prevalentes aumentando el riesgo de accidentalidad. El ser humano experimenta diferentes situaciones durante su vida, estos factores motivacionales influyen en las acciones que pueden llevarle hacia una conducción más insegura aumentando el riesgo. Conducir en la ciudad de Cúcuta, especialmente en la comuna 1, para los motociclistas genera miedo ya que se pueden encontrar con personas imprudentes, con poca experiencia al manejar o en condiciones no aptas para hacerlo, como el estado de embriaguez y problemas en de salud, entre otros.

I4,E2: "el miedo que de pronto pueda llegar a pasar algo, uno nunca sabe que uno cometa una imprudencia, o sea otra persona que la cometa no... en cualquier momento algo puede pasar, uno no se puede confiar, bueno uno no se debe confiar"

Además, estas condiciones están influidas por el estrés generado por factores en el entorno, y la condición de las vías.

I2,E2: "en las horas pico es más mayor el riesgo de accidente puesto que la gente

sale del trabajo y quiere llegar a sus casas y están como con el afán de llegar rápido entonces hay más movilidad de carro y esas horas son caóticas y genera un estrés en todos los conductores."

Las vías de Cúcuta, que se encuentran en mal estado, mal funcionamiento de los semáforos, poca señalización, presencia de baches, se convierten en factores de riesgo, además los factores ambientales como la situación climática, y animales en las vías aumentan los índices de accidentalidad en la ciudad.

I5, E1: "los semáforos, en Cúcuta los semáforos están terribles, jeh! el sistema vial está colapsando, entonces eso genera mucho caos y hace que la gente o sea, no tenga ningunas precauciones y, y que y pues vayan rápido y cometan muchas, muchas imprudencias."

Hay factores endógenos ligados a comportamientos de los conductores, tales como el desconocimiento e irrespeto a las normas y a las señales de tránsito, y aspectos socioculturales.

I5, E2: "Hay veces que uno por ahorrar tiempo hace los retornos en u y esos en la mayoría de vías esta prohibidos... Uno compra generalmente un casco que se le vea bonito y a veces no se lo coloca porque se le daña el blower."

Algunos informantes tienen conocimiento de las normas de tránsito pero debido a factores como el tiempo, o la imprudencia llevan a incumplirlas.

I4, E2: "que uno ve que las calles están solas pero pues uno prefiere comerse el semáforo que estar esperando ahí".... "Tengo que ir allí no más, entonces no quiero usar el casco, son imprudencias de uno mismo".

#### 4.2. Experiencias

Conducir una motocicleta tiene una primera vez, esta falta de experticia genera poca habilidad en los conductores a la hora de tomar decisiones frente a situaciones de riesgo. Esto genera emociones como el



miedo, ocasionando en los conductores inseguridad y ansiedad al momento de conducir su motocicleta; modificando la percepción del riesgo de accidentalidad.

I1, E2: “las personas que inician conduciendo algún tipo de vehículo, en este caso una moto, pues inician con cierto temor por no haber salido nunca a la calle propiamente, ese temor a medida que transcurre la experiencia se va perdiendo”.

Conforme un conductor adquiere experiencia, la tarea de conducción se toma como relativamente más fácil en lo concerniente a sus exigencias perceptivas y motoras [4].

I3, E1: “por el tiempo, pues uno se va acostumbrando y va viendo que los carros todos son brutos, así como nosotros como ellos piensan que nosotros somos brutos, nosotros pensamos que ellos son brutos, porque las busetas ven una persona allá y ¡Bumm!...Entonces, es la experiencia, uno tiene, va ahí, va conociendo, entonces uno va precavido.”

Conducir conlleva riesgo y puede producir daños, lo que debe motivar a los conductores a identificar y evitar las situaciones que puedan ser peligrosas para ellos.

I4, E1: “con mi papa una vez me estrellé, eso fue un día que fuimos a comer y pues en esos días me estaba enseñando a manejar él iba de parrillero y pues yo en la tierra frene con el freno de adelante, y pues claro nos fuimos de... (Risas) nos fuimos para el piso”.

### 4.3. Percepción

La percepción es un proceso subjetivo y divergente de selección, interpretación y corrección de los estímulos recibidos por los sentidos; en este proceso se pueden identificar factores ambientales, económicos, culturales, sociales y psicológicos que alteran la percepción de las situaciones. Estos riesgos aumentan la probabilidad de que una amenaza se convierta en un desastre. La vulnerabilidad

o las amenazas, por separado, no representan un peligro. Pero si se juntan, se convierten en un riesgo, o sea, en la probabilidad de que ocurra un accidente.

I1, E1: “Riesgo es como un parámetro si, un parámetro o sea tenemos una línea que de aquí para atrás o sea existe una seguridad y de ahí para allá no entonces de ahí al pasarnos puede ser que pues o sea empiece a correr un juego de la vida de nosotros sí, ese riesgo puede ser un accidente”.

El informante refiere que este parámetro se sobrepasa o se mantiene, debido a unas conductas, que pueden generar un riesgo o un beneficio propio y hacia los demás.

I1, E3: “las actitudes que sobrepasan ese límite correspondería a todas aquellas infracciones, torpezas por así decirlo, e incluso acciones que peligren con la vida de uno o muchas personas como son evadir las normas de tránsito por “x o y” motivos”.

Durante la conducción el motociclista presencia diferentes estímulos aversivos dando una respuesta previa para evitar dichos eventos, estas respuestas se deben a comportamientos propios que se han desarrollado a través de las experiencias del conductor es decir la persona responde identificando el riesgo como son los huecos, el aumento de la velocidad, los animales en las vías, las calles lisas entre otros de tal manera que el estímulo aversivo no se presenta.

I3, E2: “si yo sé que el semáforo está dañado esperar que pase el que viene allá y después si paso yo, yo no me voy a tirar de loco porque yo no sé si él me va a dar el paso, si hay huecos ande despacio porque en Cúcuta en todo lado hay huecos, ¿el agua? Ah yo sé que allá está el agua, reducción de velocidad, los animales ahí si tener cuidado porque ahí se le atraviesan en cualquier lado. Entonces toca es mitigarlos.”

El riesgo percibido depende, de la evaluación que hace el conductor de las



causas y beneficios que se dará como consecuencia de sus decisiones, prudentes o arriesgadas. La decisión estará en función, de la percepción del conductor según sus expectativas en relación con su manera de visualizar el riesgo; algunos jóvenes suelen cumplir con las normas de tránsito por miedo a la sanción, no por el riesgo que conlleva el no cumplirla.

I1, E1: “Pero más que pensando en la seguridad no, más pensado en los policías de tránsito sí”.

La intuición se percibe independientemente de nuestro cinco sentidos y debido a esto se le llama sexto sentido, refiriéndose a la capacidad de presentir ciertos estímulos, algunas personas desarrollan más esta intuición que otras. Siendo esta una sensación difícil de explicar, que se da de manera inesperada proporcionando información certera que se debe tomar en cuenta en el momento para prevenir eventos de riesgo.

I4, E1-E2: “Andar con malicia, porque pues como le digo uno nunca sabe, con que personas se tope, que por ejemplo no vaya con sus cinco sentido y pues pueda ocasionar algún accidente, pues uno tiene primero que todo que ir con los cinco sentidos y con el sexto que es la malicia... “Malicia me refiero a estar mucho más pendiente de cualquier otra cosa, no de mí, sino de lo que pasa alrededor”

Al conducir es importante mantener en estado de alerta todos los sentidos lo que le permite al conductor tener una mayor percepción de los posibles obstáculos con los que se puede encontrar en las vías manteniendo un control de los estímulos que lo rodean para tomar medidas de acción ante los riesgos.

I2, E1: “si yo adelanto tal carro tengo que mirar que viene adelante o sea tener la vista hacia adelante o tener una mirada periférica y saber lo que me está rodeando pienso yo, o sea en carretera si voy adelantar en una curva tengo que mirar que va después de esa curva o que hay

después o sea porque uno no sabe a qué se va a enfrentar”.

#### 4.4. Medidas preventivas

Los motociclistas tienen en cuenta conductas propias, que actúan como mecanismos preventivos o de control, ante eventuales situaciones de riesgo, como el cumplimiento de ciertas normas, además dentro de estas influyen algunos principios culturales religiosos de la idiosincrasia colombiana. Estas conductas van encaminadas a disminuir el riesgo tanto objetivo como subjetivo frente a estímulos aversivos.

I2, E2: “Hay que tener en cuenta muchas cosas para prevenir un accidente y esto va desde usted sabe y tener claridad sobre las normas de tránsito hasta ponerlas en práctica de manera adecuada, yo siempre trato de respetarlas y tenerlas siempre en cuenta como le decía antes siempre salir con el casco, no adelantar, respetar los semáforos, usar lo direccionales son muchas cosas.”

Debido a la cultura de nuestra región para los informantes la protección divina juega un papel muy importante a la hora de conducir motocicleta, ya que tienen en cuenta la devoción a ciertos credos y figuras espirituales, de acuerdo a la religión que profesan, la cual les genera tranquilidad ante situaciones de peligro.

I5, E3: “Yo tengo la costumbre de, de rezar el salmo 91, cuando me subo a la moto, pues a veces se me olvida, pero rara vez, pues es como mi superstición, como mí, mi amuleto de la suerte rezar el salmo 91 y arrancar”.

## 5. CONCLUSIONES

Los factores de riesgo que determinan la ocurrencia de un accidente, se ven influidos por las emociones, el mal estado de la infraestructura, y el incumplimiento de las normas, originando acciones que pueden llevar a una conducción insegura e



imprudente de los motociclistas. Las emociones son un factor importante a la hora de conducir, surgen en las situaciones específicas de tráfico generando a su vez otras. Además de estas, los conductores pueden tener otras generadas por factores externos, ocasionadas por problemas familiares, laborales o académicos que influirán en la manera de conducir. La experiencia es un factor determinante en la accidentalidad, dada su relación con la falta de experticia de los jóvenes, ya que genera poca destreza a la hora de tomar decisiones en la conducción frente a situaciones de riesgo. Las medidas preventivas se encuentran determinadas según la percepción de riesgo que tienen los conductores, estas dependen también de la cultura propia de la región, donde son tenidas en cuenta las creencias espirituales como forma de protección, que sumada al cumplimiento de las normas de tránsito modifican el riesgo de accidentalidad percibido. De esta manera, la misma percepción del riesgo modifica las medidas preventivas y viceversa. Se puede concluir que la percepción de riesgo ocurre durante la actividad de conducción de los informantes, y que a partir de un carácter motivacional, realiza conductas propias, que actúan como mecanismos preventivos o de control, ante eventuales situaciones de riesgo.

## REFERENCIAS

[1] Análisis de contenido de datos para investigación cualitativa. <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/8900/ZSCapituloVIDef.pdf;jsessionid=2987F66F3D30425CCE1A7BAAF09B8924.tdx1?sequence=10>. Ana Cecilia Salgado Lévano. Investigación cualitativa: diseños, evaluación del rigor metodológico y retos. [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1729-48272007000100009](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1729-48272007000100009)

[2] Investigación Cualitativa en enfermería: contexto y bases conceptuales, Organización Panamericana de la Salud.

[3] Principios éticos de enfermería <http://www.pol.una.py/sites/default/files/files/bienestar/PRINCIPIOS%20ETICOS%20DE%20ENFERMERIA.pdf>