

SECUELAS FÍSICAS Y PSICOLÓGICAS DE LOS ACCIDENTES EN EL  
MUNICIPIO DE VISTA HERMOSA- META.

MARIA ERCILIA LOZANO PAREDES

Código: 30002883

Asesora

Adriana María Nova Reyes

Suly Patricia Castro Molinares

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA UNAD  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES, ARTES Y HUMANIDADES  
PROGRAMA DE PSICOLOGÍA  
ACACIAS META  
2013

## TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN DEL PROYECTO .....	7
INTRODUCCION.....	8
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	9
FORMULACION DEL PROBLEMA.....	11
OBJETIVOS.....	12
Objetivo General.....	12
Objetivos específicos .....	12
JUSTIFICACIÓN .....	12
MARCO REFERENCIAL .....	14
Marco Teórico .....	15
Marco Conceptual.....	32
Marco Legal .....	33
ASPECTOS METODOLÓGICOS .....	35
Enfoque .....	35
Tipo de Investigación.....	35
Diseño .....	37
Alcances Y Limitaciones .....	38
Categorías De Análisis.....	38
Población.....	39
Muestra.....	39
Técnicas.....	39
Cronograma .....	40
PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....	41
Características demográficas .....	79
DISCUSION.....	97
CONCLUSIONES .....	100

BLIOGRAFIA.....	102
ANEXOS.....	104
Consentimiento informado.....	104
Tabla de frecuencia.....	109

## LISTA DE ILUSTRACIONES

Gráfica 1. Después Del Accidente He Recibido Algún Tipo De Terapia Física .....	41
Gráfica 2. Padezco De Dolor De Cabeza A Raíz Del Accidente. ....	42
Gráfica 3. A Causa Del Accidente Me Fatigo Con Facilidad. ....	42
Gráfica 4. Debido Al Accidente He Presentado Alteración Visual.....	43
Gráfica 5. A Causa Del Accidente Padezco Dolor Abdominal.....	43
Gráfica 6. Siento Que Mi Vida Familiar Cambió Después Del Accidente.....	44
Gráfica 7. Siento Que Vida Laboral Cambio Después Del Accidente. ....	45
Gráfica 8. Pienso que el accidente ha afectado mi vida social.....	45
Gráfica 9. Siento Que Mi Vida Personal Se Ha Visto Afectada A Causa Del Accidente. .....	46
Gráfica 10. Después Del Accidente Presento Miedos Y Temores En Zonas Transitadas. .....	47
Gráfica 11. Después del accidente presento tristeza y nostalgia. ....	47
Gráfica 12. Después del accidente presento angustia y desesperanza. ....	48
Gráfica 13. Luego Del Accidente Tengo Dificultades Para Tomar Una Decisión.....	49
Gráfica 14. Mi Estado De Ánimo Se Altera Al Presenciar O Escuchar Sobre Accidentes. ....	49
Gráfica 15. Recibí Terapias Psicológicas Después Del Accidente De Tránsito. ....	50
Gráfica 16. Posterior Al Accidente Experimento Fobia En El Momento De Conducir. 51	
Gráfica 17. Posterior Al Accidente Experimento Angustia Ante La Idea De Conducir.51	
Gráfica 18. Evito Conducir Por El Lugar Donde Ocurrió El Accidente.....	52
Gráfica 19. Después Del Accidente Evito Estar En Actividades Sociales .....	53
Gráfica 20. Después Del Accidente Evito Hablar De Lo Sucedido. ....	53
Gráfica 21. Después Del Accidente Evito Estar Solo.....	54
Gráfica 22. Debido Al Accidente Presento Síntomas Como Sudoración. ....	55
Gráfica 23. Posterior Al Accidente Presento Síntomas Como Náuseas Y Mareos.....	55
Gráfica 24. Posterior Al Accidente Presento Palpitaciones .....	56
Gráfica 25. Posterior Al Accidente Presento Ganas De Llorar. ....	57
Gráfica 26. Después Del Accidente Estoy Atento En El Momento De Conducir.....	57
Gráfica 27. A Causa Del Accidente Presento Ausencia De Habilidad O Destreza A La Hora De Conducir.....	58
Gráfica 28. Posterior Al Accidente Presento Alteración Del Sueño Como Insomnio. ..	59

Gráfica 29. Debido Al Accidente Presento Problemas Para Recordar Las Cosas. ....	59
Gráfica 30. Después Del Accidente Presento Momentos De Olvido. ....	60
Gráfica 31. Posterior Al Accidente Pienso Que Mi Familia Es Mi Prioridad. ....	61
Gráfica 32. Posterior Al Accidente Creo Que Mi Rendimiento Laboral No Es El Mismo. .....	61
Gráfica 33. Tengo Algún Tipo De Responsabilidad Económica Debido Al Accidente. .....	62
Gráfica 34. Debido Al Accidente Perdí Interés En Situaciones O Actividades Que Eran Placenteras.....	63
Gráfica 35. Debido al accidente experimento inseguridad y desconfianza en mí mismo. .....	63
Gráfica 36. Posterior Al Accidente Mi Imagen Se Vio Afectada A Nivel Personal. ....	64
Gráfica 37. Después Del Accidente De Tránsito He Sentido Deseos De Morir. ....	65
Gráfica 38. Posterior Al Accidente Hay Pérdida De Interés En Actividades Habituales. .....	65
Gráfica 39. A Raíz Del Accidente De Tránsito He Dejado De Disfrutar Actividades Cotidianas.....	66
Gráfica 40. Revivo Constantemente El Momento Del Accidente.....	67
Gráfica 41. Evito Personas, Lugares Y Pensamientos Que Me Hacen Recordar El Accidente.....	67
Gráfica 42. He Tenido Sentimiento De Culpa Con Respecto Al Accidente.....	68
Gráfica 43. Después Del Accidente Presento Pesadillas Que Revivan El Episodio. ....	69
Gráfica 44. Después Del Accidente Me Siento Nervioso, Ansioso O Angustiado. ....	69
Gráfica 45. Siento Que Mi Comportamiento No Ha Cambiado A Causa Del Accidente. .....	70
Gráfica 46. Debido Al Accidente He Cambiado Mi Percepción Frente A Situaciones Cotidianas.....	71
Gráfica 47. Siento Que Después Del Accidente Me Volví Agresivo. ....	71
Gráfica 48. Después Del Accidente Pienso Que Ha Mejorado Mi Forma De Vida.....	72
Gráfica 49. Después Del Accidente He Cambiado Mi Propio Concepto. ....	73
Gráfica 50. Posterior Al Accidente Pienso Que He Cambiado Mis Hábitos Personales. .....	73
Gráfica 51. Siento Que Después Del Accidente Mis Costumbres Familiares Ahora Son Diferentes. ....	74

Gráfica 52. Siento Que Después Del Accidente Mis Costumbres Laborales Ahora Son Diferentes. ....	75
Gráfica 53. Después Del Accidente Siento Que Mi Comportamiento Vial Mejoró. ....	75
Gráfica 54. Después Del Accidente Siento Que Mi Vida En Pareja Cambió.....	76
Gráfica 55. Mi Familia Ha Sido De Apoyo En Mi Recuperación.....	77
Gráfica 56. Posterior Al Accidente Siento Que Mi Vida Laboral Se Ha Visto Afectada. ....	77
Gráfica 57. Pienso Que Después Del Accidente Se Ha Visto Afectada Mi Vida Familiar. ....	78
Gráfica 58. Sexo .....	79
Gráfica 59. Edad .....	79
Gráfica 60. Año del accidente. ....	80
Gráfica 61. Tipo de Vehículos.....	80
Gráfica 62. Rol .....	81
Gráfica 63. Nivel de gravedad.....	81
Gráfica 64. Zona Afectada. ....	82
Gráfica 65. Zona Afectada. ....	82
Gráfica 66. Incapacidad Física. ....	82
Gráfica 67. Secuelas Psicológicas. ....	83
Gráfica 68. Cómo Se Sintió Al Responder Ésta Encuesta .....	83
Gráfica 69. Tabla de contingencia Ansiedad.....	84
Gráfica 70. Tabla de contingencia Secuelas Cognitivas. ....	85
Gráfica 71. Tabla de contingencia Estado de Animo .....	86
Gráfica 72. Tabla de contingencia estrés. ....	87
Gráfica 73. Tabla de contingencia Personalidad. ....	88
Gráfica 74. Tabla de contingencia Ajuste Social y Adaptación. ....	89
Gráfica 75. Ansiedad .....	90
Gráfica 76. Cognitivas .....	91
Gráfica 77. Estado de Animo .....	92
Gráfica 78. Estrés Postraumático.....	93
Gráfica 79. Personalidad .....	93
Gráfica 80. Ajuste Social Y Adaptación.....	94
Gráfica 81. Secuela Física.....	95

## RESUMEN DEL PROYECTO

La presente investigación tiene como objetivo general analizar las secuelas psicológicas y físicas en personas involucradas en accidentes de tránsito del municipio de Vista Hermosa Meta, para lo que utilizo un método investigativo de corte cuantitativo – descriptivo, ya que a partir de este se pretendía conocer una realidad específica partiendo de las experiencia que tienen los sujetos respecto a las secuelas físicas y psicológicas. Se diseñó un instrumento tipo escala Likert donde se evalúan aspectos relacionados con categorías de análisis para las secuelas físicas y para las secuelas psicológicas, para la obtención de la muestra se analizaron 30 historias clínicas de usuarios que sufrieron accidentes de tránsito desde el año 2007 al 2012; los datos fueron obtenidos del hospital de Vistahermosa Meta y la Inspección de Policía y tránsito.

Los resultados demuestran que la mayoría de accidentes y muertes afectan el género masculino, en su mayoría conductores de motocicletas, el nivel de gravedad de los accidentes es en mayor proporción leve en un 50%, la incapacidad física temporal corresponde al 70%. Existe mayor afectación de los peatones. Predominando el orden de frecuencia en lo psicológico: ansiedad 27%, estado de ánimo 23%, personalidad 17%, estrés postraumático 13% y cognitivas 7%. Las secuelas físicas más frecuente de los años estudiados corresponde a los politraumatismos y contusiones leves.

Se concluye que en el municipio de Vistahermosa Meta es necesario realizar esfuerzos conjuntos entre las entidades de dirección del sistema de salud del estado, las entidades aseguradoras y prestadoras de salud, y las instituciones formadoras del

recurso humano en salud y generar medidas que ayuden a proteger a los usuarios más vulnerables de las vías debe considerarse como prioridad para los entes gubernamentales.

**Palabras claves:** secuelas, efectos psicológicos, efectos físicos, trauma, accidentes.

## INTRODUCCION

El presente estudio tiene como objetivo analizar las secuelas físicas y psicológicas a los que se enfrentan personas que han experimentado un accidente de tránsito en el municipio de vista hermosa en el departamento del Meta, se pretende además comparar la presencia de la secuela Física en relación a la secuela Psicológica, y la continencia existente entre las secuelas físicas y psicológicas y las características socio- Demográficas.

Los accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta, siguen siendo uno de los problemas con resultados que afectan no solamente a quien sufre el trauma, sino que involucra a todos los contextos, familiares, sociales. Las secuelas más frecuentes en el presente estudio son causadas por accidentes en motocicleta ya que en el municipio la mayoría de los accidentes suceden en esta clase de vehículos, seguidos por los autos y en algunos casos peatones.

De esta manera el presente estudio resulta ser necesario y adecuado para otras investigaciones en área de la psicología, debido a que el factor humano es responsable



en su mayoría en la ocurrencia de accidentes de tránsito y que lastimosamente no existe personal especializado para realizar este tipo de estudios.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

Según la OMS para el año 2012 se registraron 38 mil lesionados graves en accidentes de tránsito, en términos de la tasa se hace referencia a 88.1 heridos por cada 100 habitantes, una situación similar ocurre en el Municipio de Vistahermosa Meta, donde los accidentes de tránsito constituyen un serio problema de salud pública debido a las muertes que causan y a las secuelas que generan estos sucesos. Los reportes estadísticos del departamento de policía de Vistahermosa indican que desde el año 2011 hasta el año 2012 se registraron 385 accidentes de tránsito, lo anterior se relaciona con las evidencias obtenidas a partir de la revisión de 30 historias clínicas que fueron analizadas mediante consentimiento informado del archivo de los pacientes del centro de atención del Municipio de Vistahermosa Meta, a partir de su revisión se pudo determinar que veinte (20) de los pacientes sufrieron lesiones severas como fracturas en diferentes partes del cuerpo cráneo, tórax y extremidades superiores e inferiores, cinco de los pacientes presentaron traumas craneoencefálicos graves los cuales fueron remitidos a segundo nivel donde fallecieron. Los pacientes ingresan por urgencias, y casi la cuarta parte son remitidos a otros centros asistenciales del Departamento debido a la gravedad con que ingresan.

En los casos estudiados se observó que la mayoría de los accidentes son provocados por conductores de motocicletas, de los cuales el 40% han dejado resultados trágicos, algunos van desde abrasiones, contusiones, fracturas y mutilaciones

entre otras. Las zonas más afectadas del cuerpo son las extremidades, siendo la cabeza la parte más involucrada en el porcentaje de mortalidad por este tipo de accidente. Algunos pacientes lesionados leves necesitaron tratamiento ambulatorio, por el contrario los pacientes lesiones graves incluyeron hospitalización con seguimiento de observación, suturas, uso de yesos u ortopedia, y todo otro tipo de asistencia de alta complejidad.

En cualquiera de estos casos, las secuelas no sólo han sido físicas, sino también psicológicas y emocionales, tanto para las víctimas como para sus familiares directos. En cuanto a las secuelas psicológicas no existen aún datos exactos que determinen la complejidad que genera en los pacientes este fenómeno por esta causa, sin embargo muchos de estos pacientes entrevistados y que han sido víctimas de estos accidentes de tránsito manifiestan problemas emocionales como el temor de movilizarse en un vehículo, en algunos casos, incapacitados para poder seguir teniendo una vida normal, incluso para trabajar y para relacionarse. El impacto familiar y las consecuencias emocionales de los accidentes viales no sólo recaen en quienes participan de ellos, sino también en su entorno familiar.

Estas secuelas en los accidentes de tránsito plantean una serie de consecuencias sociales, económicas y emocionales a las personas que han padecido en su vida un accidente de tránsito, pues traen consigo pérdidas no solo materiales sino, personales y emocionales. En muchos casos generando un cambio de vida, y la demanda de enfrentar las necesidades que trae cada día y al no contar con los recursos que habitualmente tenían para suplirlos, hace que las personas que se han accidentado pierdan el horizonte de su vida, se sientan desorganizadas y experimenten el sufrimiento

emocional que puede dar lugar a situaciones psicológicas severas, al respecto Carvajal (2006) enfatiza en que uno de los aspectos importantes de los accidentes de tránsito son las posibles repercusiones derivadas del trauma psíquico: “Toda persona que se expone a un hecho traumático puede reaccionar de diversas maneras, desde algunos síntomas aislados hasta un cuadro psicótico”.

Como personal del área de la salud del Municipio se observa que los accidentes de tránsito en moto generan gran impacto al sistema de salud debido a las consecuencias que en morbilidad producen y a los respectivos costos económicos que estas conllevan. La cultura de los usuarios de estos vehículos muestra patrones de conducta inadecuada, como transporte de más de 2 personas en una moto, utilización de éstas como vehículos de carga, no respetar las normas de tránsito, exceder límites de velocidad, no transitar por su carril, adelantar en espacios reducidos, cruces indebidos, no utilizar dispositivos de iluminación, cascos y elementos de protección personal y manejo de estos vehículos sin la debida capacitación.

## **FORMULACION DEL PROBLEMA**

Cuáles son los efectos psicológicos y físicos asociados a los accidente de tránsito en el municipio de Vistahermosa meta

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo General**

Analizar las secuelas psicológicas y físicas en personas involucradas en accidentes de tránsito del municipio de Vista Hermosa.

### **Objetivos específicos**

Determinar las características demográficas en personas involucradas en accidentes de tránsito del municipio de Vista Hermosa- Meta.

Analizar las secuelas físicas en relación a: incapacidad y zona afectada en personas involucradas en accidentes de tránsito en el Municipio de Vista Hermosa - Meta

Comparar las secuelas psicológicas según las características demográficas en personas involucradas en accidentes de tránsito en el municipio de Vista Hermosa - Meta.

Comparar las secuelas psicológicas y físicas en personas involucradas en accidentes de tránsito del municipio de Vista Hermosa.

## **JUSTIFICACIÓN**

La importancia que tiene realizar la presente investigación respecto a analizar las secuelas físicas y psicológicas a causa de los accidentes de tránsito en el Municipio de Vista Hermosa, obedece a varios aspectos: en primera medida no existen estudios formales que ejerzan un debido control para prevenir el riesgo de accidentes por parte de las entidades de tránsito, por otra parte debido a que la mayoría de los conductores

son empíricos no han tenido una debida formación en la educación vial, sumado a lo anterior la cultura de los conductores y peatones es no es la correcta, la mayoría de los vehículos no cumplen con las normas técnicas legales pertinentes, las vías no se encuentran en buen estado y no cuentan con señalización, asociado a esto la salud ocupacional en los conductores de transporte no ha sido estudiada, todo lo anterior significa la importancia de brindar programas orientados a la promoción prevención y control de los accidentes de tránsito, el Municipio no cuenta con personal especializado para atender los casos más urgentes por pertenecer a un centro de atención de primer nivel y la mayoría de los pacientes deben ser remitidos a otro centro de atención con mayor nivel.

En este sentido y conociendo alguno de los casos de personas que han sufrido algún tipo de discapacidad después de haber sido víctima de un accidente de tránsito y conocer cuáles son las secuelas que genera la ocurrencia de un accidente de tránsito, constituye un valioso instrumento para determinar los fenómenos y circunstancias asociados accidentes de tránsito, esto significa que deben realizarse campañas masivas de concientización en las que se exponga con detalle todas aquellas consecuencias y/o secuelas sociales negativas que generan los accidentes de tránsito, tomando como base casos concretos y reales de la región que se han visto afectadas por un accidente de tránsito.

Por otra parte la atención Psicosocial a las personas después de un accidente de tránsito ha demostrado ser necesaria en las intervenciones que se planteen para estos casos que en un momento de sus vidas han tenido que cambiar su forma de vida, es un fenómeno que se ha venido dando hace mucho tiempo en el Municipio y que

desafortunadamente no existe un acompañamiento psicológico que permita restaurar los daños ocasionados por estos siniestros.

Desde este contexto es importante implementar acciones encaminadas a educar a los conductores, peatones y pasajeros las actitudes, destrezas y hábitos, para que actúen de manera razonable y aporten acciones seguras en conductas, contribuyendo a prevenir y evitar accidentes viales, así como fomentar el interés por parte personal que labora en la prevención de riesgos en las empresas y que sólo las autoridades de Transportes y Tránsito podrían tomar medidas al respecto. En la región de Vistahermosa Meta los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de morbilidad y mortalidad. Las pérdidas que representa este daño son cuantiosas, no sólo en vidas humanas sino también para la economía de las familias y la sociedad en su conjunto, teniendo en cuenta además las secuelas o discapacidades que produce.

## **MARCO REFERENCIAL**

En el presente estudio se hace necesario citar diferentes marcos, los cuales sirven de soporte a la investigación: en el marco teórico se presentaron las diferentes teorías las cuales validaran este proyecto, en el marco conceptual se encuentran definiciones de conceptos relacionados con el tema de investigación, en el marco legal se encuentran las normas o leyes que rigen el tránsito en Colombia.

## **Marco Teórico**

Los accidentes de tránsito son un problema de salud pública mundial que afecta a todos los sectores sociales. En un artículo de investigación derivado del proyecto “Caracterización de accidentes de tránsito y valoración tarifaria de la atención médica en el servicio de urgencias, Caldas Antioquia 2007-2008”, realizado por el grupo de Epidemiología de la Universidad de Antioquia entre marzo y octubre 2009, y financiado por la Facultad Nacional de Salud Pública de la Universidad de Antioquia, según este estudio el tipo de lesión se nota un predominio de poli trauma no especificado, en un 53,9% de los registros, seguido del trauma encéfalo craneano con un 36%, el trauma de tórax 3,4%, el trauma de abdomen 2,3%, el trauma de cuello 1,6%, el trauma de miembros 1,5%, el trauma de área pélvica 0,9%, y el trauma para genital 0,1% .

Según la OMS, en el año 2002 fallecieron por esta causa aproximadamente 1,18 millones de personas en todo el mundo y hasta cincuenta millones resultaron heridas, cifra que representó el 2,1% de la mortalidad mundial y generó una gran carga en términos de morbilidad y demanda de servicios de salud. En ese mismo año los accidentes de tránsito constituyeron la novena causa de carga de morbilidad y representaron el 2,6% de la pérdida total de años de vida ajustados en función de la discapacidad a nivel mundial.

Cada día más de tres mil personas en el mundo mueren a causa de traumatismos causados por accidentes de tránsito. Los países con bajos o medianos ingresos aportan alrededor del 85% de las muertes, se ha establecido que los costos de los accidentes de tránsito son muy altos; en el año 2000 en Estados Unidos los gastos ascendieron a \$230,6 billones de dólares, los cuales estuvieron representados en cuarenta y un billones por mortalidad, 5,3 billones por lesiones, veintiocho billones por el daño de los vehículos y 32,6 billones por el costo en salud. En el ámbito mundial estos gastos fueron de 518 billones de dólares. Algunos estudios han reportado que los gastos pueden ascender al 5% del producto interno bruto, como es el caso de Sudáfrica y de Malawi (2), y que en el tiempo estos costos siguen aumentando.

En el año 2008 el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLyCF) registró 5.290 defunciones y 40.377 personas lesionadas por causas relacionadas con accidentes de tránsito, y estimó que en promedio se presentaron quince muertes y ciento veinticinco lesiones cada día, y una muerte y cinco lesiones cada hora.

En Colombia existen pocos estudios sobre la mortalidad y gravedad de los lesionados, aunque investigaciones en otros países reportan la mayor proporción de lesionados en accidentes de tránsito presentan lesiones no graves y que los jóvenes del sexo masculino son el grupo más afectado. La gravedad está relacionada con la mortalidad y las regiones anatómicas afectadas, las cuales son en su mayoría los miembros superiores, inferiores, cabeza y cuello.



Según Pablo Enrique Chaparro Narváez (2009), médico especialista en Salud Ocupacional, Maestría en Salud. *Trauma se ha definido como el daño a la integridad física de una persona, de origen diverso (energía mecánica, eléctrica, térmica, química u otra), ocasionado de manera intencional (lesiones premeditadas) o no intencional (accidentes). Es una alteración que genera dolor, malestar, morbilidad, mortalidad e incapacidad e implica la utilización de los recursos de los servicios de salud. Sus efectos se pueden medir a través de la incidencia,*

*La prevalencia, la mortalidad, la incapacidad, los años de vida Potencial Perdidos -AVPP, los años de vida saludables - AVISA, los costos y el impacto social. El origen del trauma se ha tratado de explicar utilizando el clásico modelo de la “tríada” epidemiológica en donde sus componentes son caracterizados así: cuando la energía (agente), pierde su equilibrio se torna dañina y sobrepasa la capacidad de tolerancia del tejido produciendo daño ; la víctima (huésped), en quién se considera género, ocupación, raza, consumo de drogas, comorbilidad, edad, estado físico, estado psicológico, tipo de lesión y severidad; y el ambiente junto con el medio social y psicológico. A la “tríada” se le ha adicionado el componente vector que hace referencia al vehículo o medio empleado (eléctrico, tóxico, arma, etc.) para hacer daño*

Sin embargo, no se debe olvidar que el trauma se produce como resultado de un conjunto de factores sociales, educativos, ambientales, económicos, culturales, políticos, urbanísticos y de convivencia, entre otros que confluyen en determinadas circunstancias y se traducen en el hecho situación que desencadena la acción traumática. El trauma ocurre con patrones definidos que permiten identificar factores de riesgo tales

como género (masculino), edad (las extremas de la vida), nivel socioeconómico (bajo), uso de productos peligrosos y de alcohol, problemas psicológicos y pobre educación relacionada con la seguridad. Comprende las fases “pre-evento”, “evento” y “post-evento” y en cada una de ellas es posible desarrollar acciones de prevención y control para reducir su frecuencia, su severidad y sus consecuencias..

Cuando el accidente deja secuelas físicas importantes las secuelas psicológicas también lo son La incapacidad física que se traduce en incapacidad laboral o en incapacidad de atender a la familia afecta la psiquis de la persona. Las secuelas emocionales después de un accidente de tránsito no sólo recaen sobre la persona envuelta en el accidente sino que afectan también a los familiares directos de ésta, ya que gran parte de las víctimas creen que nunca van a poder vivir o disfrutar la vida como lo hacían anteriormente.

La clave de la recuperación es una atención rápida con terapias de ayuda psicológica o atención psiquiátrica posterior al accidente. Estudios indican que luego de muchos años de ocurrido el accidente el 25% de las víctimas se ven a sí mismos como suicidas potencial. Los accidentes de tránsito provocan a veces secuelas que no se ven a simple vista. Y esto no significa que no sean realmente graves. Estas secuelas dejan a los participantes de estos choques, atropellos y demás en, algunos casos, inhabilitados para poder seguir teniendo una vida normal, inclusive para trabajar y para relacionarse normalmente con su familia y su entorno social.

"En cualquier accidente de tránsito, por pequeño que sea, lo que siempre aparece en los protagonistas es el temor de que esto vuelva a suceder" explicó María Cristina

Isoba, psicóloga clínica y educacional, directora el Área de Investigación y Educación Vial de la Asociación Civil Luchemos por la Vida. "En el mejor de los casos trae aparejado que el afectado preste mayor atención y esté más alerta frente a estas situaciones, aunque cada uno de los síntomas que presente siempre tienen que ver con el estado emocional previo que tenía esta persona" agregó.

Un estudio realizado por la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito -publicado en la Argentina por la Asociación Civil Luchemos por la Vida- sobre diez mil accidentados encuestados, dio por resultado que en la gran mayoría las secuelas psicológicas pueden ser sorprendentemente variadas: problemas para dormir, dolores de cabeza, pesadillas angustiantes, stress, falta de interés, pérdida de confianza en sí mismo, ataques de ansiedad, depresión, fobias, trastornos alimenticios, ira, resentimiento y sentimientos suicidas.

El mismo estudio indica que luego de muchos años de ocurrido el accidente, el 25 por ciento de las víctimas se ve a sí mismo como suicida potencial."Cuando el accidente deja secuelas físicas importantes las consecuencias psicológicas también lo son, sobre todo cuando éstas alteran la cotidianeidad a lo largo del tiempo y provocan una incapacidad física que se traduce, por ejemplo, en una incapacidad laboral o para atender a su familia" puntualizó la licenciada Isoba.

Algunas de las fobias que derivan del impacto que provoca estos accidentes generan muchas veces la imposibilidad de poder volver a subir a un automóvil o viajar en transportes públicos, llegando en los casos extremos a no querer salir a la calle. Estos

casos se dan en su mayoría en gente adulta, más que en niños, teniendo estos últimos una posibilidad de recuperación más rápida.

Mucho antes de que se inventaran los automóviles, en las lesiones causadas por el Tránsito se veía involucrados medios de transporte como carruajes, carros, animales y personas. Las cifras aumentaron exponencialmente con la aparición y constante proliferación de automóviles, autobuses, camiones y otros vehículos, es por eso que la primera víctima por un accidente de tránsito ocurrió en Londres en el año 1896, se registró la primera muerte por accidente de tránsito en el mundo, cuando una mujer de 44 años de edad fue atropellada por un automóvil que iba a la extraordinaria velocidad de 12 Km. /h.dentes

El transporte por carretera beneficia tanto a las naciones como a los individuos porque facilita el movimiento de bienes y personas. Permite un mayor acceso a los empleos, los mercados económicos, la educación, la recreación y la atención sanitaria, lo cual, a su vez, incide positivamente de forma directa e indirecta en la salud de las poblaciones. Sin embargo, el incremento del transporte vial también ha supuesto una carga importante para la salud de las personas, que se manifiesta en forma de traumatismos por accidentes de tránsito, enfermedades respiratorias y consecuencias derivadas de la reducción de la actividad física. Existen otras repercusiones económicas, sociales y ambientales negativas provocadas por el movimiento de bienes y personas a través de las vías de tránsito, como la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de recursos finitos, la disgregación de las comunidades y el ruido. Según el proyecto de la OMS Carga Mundial de Morbilidad, de 2004, los accidentes de tránsito causaron aquel año más de 1,27 millones de víctimas mortales, un

número similar a las provocadas por muchas enfermedades transmisibles. Los traumatismos causados por el tránsito afectan a todos los grupos de edad, pero su efecto es más acusado entre los jóvenes.

La presión financiera derivada de los accidentes de tránsito. Es menos probable que las familias pobres tengan los recursos financieros necesarios para pagar los costos directos e indirectos relacionados con un accidente. Muchas de ellas caen aún más en la pobreza por la pérdida del sostén de la familia, por los gastos de atención médica y rehabilitación prolongadas o por los ingresos perdidos mientras se cuida a una persona herida o discapacitada.

Los traumatismos causados por el tránsito causan pérdidas económicas considerables a las víctimas, a sus familias y a los países en general. Se producen pérdidas a consecuencia de los costos del tratamiento (incluidas la rehabilitación y la investigación del accidente) y de la pérdida o disminución de la productividad (por ejemplo, en los sueldos) por parte de quienes resultan muertos o lastimados, y para los miembros de la familia que deben distraer tiempo del trabajo o la escuela para atender a los lesionados.

Una secuela común en los accidentes de tránsito es el trastorno por estrés postraumático (TEPT), éste término en la nosología psiquiátrica internacional, apareció recién en 1980 en Estados Unidos, en la Clasificación Diagnóstica de la Asociación Psiquiátrica Americana (tercera versión del Diagnostico and Statistical Manual of Mental Disorders, DSM-III (1)). Si bien los elementos clínicos del TEPT fueron referidos ya en descripciones de la Grecia clásica (sobrevivientes de la Batalla de

Maratón), uno de los legados de la Guerra de Vietnam fue el reconocimiento de este cuadro en medicina en general y en la nosología psiquiátrica en particular. Entre los trastornos del espectro postraumático está el TEPT, el trastorno agudo por estrés y los trastornos de adaptación con síntomas de estrés postraumático.

El trastorno por estrés postraumático es el conjunto de los síntomas que aparecen como consecuencia de este hecho traumático. El TEPT engloba dos conceptos de gran trascendencia, el de estrés y el de trauma. El estrés desde la perspectiva médica se refiere a la capacidad de adaptación que tiene un organismo frente a una determinada demanda, por otra parte, el concepto de trauma (que proviene de herida en griego) alude al impacto emocional que puede provocar un determinado suceso, el cual puede expresarse tanto en manifestaciones psíquicas como físicas. Inicialmente se consideraron factores causales del TEPT las guerras, con todo lo que ellas implican, los desastres naturales, los accidentes graves y las situaciones de abuso físico y sexual tanto en mujeres como en niños.

Como criterio diagnóstico la respuesta emocional del paciente, la cual puede ser de intenso temor, desamparo u horror. Así se rescató la importancia de la respuesta individual al hecho traumático, la que debe evaluarse en conjunto con la gravedad y duración del estresor. En la vida civil las principales causas de TEPT son las agresiones sexuales, la agresión física y los accidentes vehiculares. En este artículo se revisarán las consecuencias psíquicas de los accidentes de tránsito, con especial atención a la primera etapa de la evolución de un trastorno por estrés postraumático.

Como consecuencia de un trauma, en el plano psíquico, pueden aparecer las manifestaciones más diversas que van desde algún o algunos síntomas aislados (angustia, irritabilidad, llanto, inquietud, etc.) hasta un trastorno psicótico con franca pérdida del juicio de realidad y conductas muy desajustadas. Un hecho traumático puede desencadenar cualquier tipo de trastorno psiquiátrico o bien puede ser el factor que descompense un cuadro que estaba en tratamiento y se había estabilizado (esto es válido para trastornos afectivos como depresión y manía, trastornos de ansiedad como el trastorno de pánico, los cuadros fóbicos e incluso una esquizofrenia).

Los accidentes de tránsito suelen ser experiencias traumáticas para los involucrados y producen lesiones que afectan a la salud física, por lo que se ha podido documentar que existe una relación entre el TEPT y las lesiones que surgen como consecuencia de este tipo de evento, al respecto Carvajal (2006) enfatiza en que uno de los aspectos importantes de los accidentes de tránsito son las posibles repercusiones derivadas del trauma psíquico: “Toda persona que se expone a un hecho traumático puede reaccionar de diversas maneras, desde algunos síntomas aislados hasta un cuadro psicótico. El espectro de los trastornos por estrés postraumático abarca gran parte de estas reacciones”.

De acuerdo a los estudios realizados por Carvajal et al. Una persona que se expone a un hecho traumático podrá reaccionar de diversas maneras; desde algunos síntomas aislados (como palpitaciones, taquicardia, sudoración y angustia) auto limitados, hasta la aparición de un cuadro psicótico agudo con alteración cualitativa de la conciencia, muchas veces de difícil tratamiento, es por esta razón que para la presente investigación se pretende evaluar una multiplicidad de síntomas toda vez que estos pueden ser variados en manifestarse de distintas manera de acuerdo al individuo.

Como consecuencia de un trauma, en el plano psíquico específicamente pueden aparecer las manifestaciones más diversas que van desde algún o algunos síntomas aislados (angustia, irritabilidad, llanto, inquietud, etc.) hasta un trastorno psicótico con franca pérdida del juicio de realidad y conductas muy desajustadas. Un hecho traumático puede desencadenar cualquier tipo de trastorno psiquiátrico o bien puede ser el factor que descompense un cuadro que estaba en estabilizado (esto es válido para trastornos afectivos como depresión y manía, trastornos de ansiedad como el trastorno de pánico, los cuadros fóbicos e incluso una esquizofrenia). Dentro del espectro postraumático propiamente tal, en una gradiente de mayor a menor intensidad gravedad sintomática están el trastorno de adaptación con síntomas postraumáticos.

No se debe olvidar que la severidad del accidente de tránsito es un factor asociado a la aparición de síntomas posteriores, al respecto Lunt y Hartley citados por Contreras y Picciute (2008) plantean que el atropellar y asesinar o dejar en grave estado de salud a un peatón es un factor muy fuerte asociado al advenimiento de un trauma, las investigaciones de estos autores demuestran que no existe otro tipo de accidente que revista de gravedad como el anteriormente mencionado. Esta información es útil para la presente investigación en el sentido que aporta a el análisis de las secuelas desde lo que significa el Rol y tipo de accidente.

Otro aspecto importante es el que se relaciona con el tiempo de duración de los síntomas generados por un accidente de tránsito, como lo indica el título de la presente investigación esta se realiza desde el año 2007 hasta el año 2012, sin embargo es muy



importante no olvidar que según Cothreau ( 2004) muchos de los desórdenes psicosomáticos derivados en accidentes de tránsito fueron observados en el tiempo inmediatamente después del accidente tendiendo a desaparecer en menos de un año.

Una situación distinta a la relacionada con los síntomas psicológicos hace referencia a los aspectos socioeconómicos ocasionados por los traumas o lesiones estas lesiones provocan paralelamente consecuencias económicas para el accidentado ya que a raíz de la lesión puede perder su capacidad productiva, sumado a esto se deben considerar los gastos médicos y por los pagos de daños materiales que generan los accidentes. Al respecto se cita la investigación realizada en la ciudad de costa rica, se encontró que a pesar de que las implicaciones físicas y económicas fueron mencionadas en un primer momento por los afectados o sus familiares, las consecuencias en el ámbito psicosocial no tardaron en expresarse, se encontró por ejemplo que los problemas en el ámbito familiar se vieron incrementados al sufrir un desmejoramiento de las condiciones económicas o bien por la muerte de un familiar. De igual manera, las depresiones reactivas se externaron en los afectados que presentaron lesiones graves que les provoca cambios en las actividades cotidianas de las víctimas o de sus familiares. Cuando se habla de cambios de vida se hace referencia a la pérdida de trabajo temporal o permanente y a los atrasos en las actividades académicas. Chichilla, Mejía y Solano (2006) pag 47- 48.

Vargas y Valverde citados por Chinchilla (2006) definen las etapas que los individuos experimentan para el logro de la adaptación, Estas manifestaciones psicosociales o etapas se esquematizan de la siguiente manera:

- Etapa de Shock; se sienten conmovidos por la pérdida

- Etapa de Negación; se niegan a aceptar la realidad.
- Etapa de Ansiedad; se muestra ansiosos y angustiados por el futuro
- Etapa Culpa-Depresión; se acusan de lo sucedido. Experimentan tristeza.
- Etapa de Vergüenza; esconden el hallazgo y el diagnóstico.
- Etapa de Manipulación; se victimizan sobre lo que les toca vivir
- Etapa de Aceptación; las actitudes individuales y familiares son positivas.

*Experiencias traumáticas: generalidades*

Existen varios factores que dificultan la comprensión de las respuestas a las experiencias traumáticas, entre los cuales se deben considerar:

a) Una rica complejidad de las relaciones entre las experiencias traumáticas. b) Las variables moderadas que influyen en las experiencias traumáticas, c) Los resultados que los Psicólogos y Médicos Psiquiatras observan en la fórmula de los síntomas.

Una persona puede presentar la misma experiencia traumática y mostrar reacciones muy diferentes, Lo que dependerá de variables individuales, tales como: una historia previa de trauma, la edad, el sexo, los antecedentes culturales, la vulnerabilidad biológica, las percepciones del individuo acerca de cuán grande fue el peligro al que él estuvo expuesto así como otras personas que estuvieron presentes en el momento de la experiencia traumática (en este caso accidente de tránsito), el grado de apoyo social que recibió o recibieron posterior a la experiencia.

Existen cinco categorías generales de factores que influyen en la respuestas que se dan a las características súbitas negativas e incontrolables de estas experiencias, estas

incluyen:1. Factores biológicos, 2.la fase de desarrollo en la que se encuentra el individuo cuando se produce la experiencia traumática, 3. la severidad de las tensiones, 4. el contexto social y 5. Los acontecimientos de vida previos y subsecuentes. En general, estos factores afectan la respuesta del trauma porque también afectan la percepción de situación incontrolable o el grado en el cual se experimenta un hecho y se le considera negativo.

Lo que se recomienda es que cuando se valoren las patologías mentales derivadas de accidentes de tránsito, deben de estar basadas en las actuales clasificaciones internacionales el DSM IV y el CIE-10. Las categorías diagnósticas relacionadas que se describirán a continuación no son las únicas, pero son las que consideramos que con más frecuencia se relacionan:

Trastornos mentales orgánicos:

En términos generales los criterios mediante los cuales se diagnostica son: a) Pruebas objetivas (de la exploración física, neurológica y resultados de laboratorio), b) y/o antecedentes de enfermedad, lesión o disfunción cerebral, c) o trastorno físico sistémico del que se sabe puede causar disfunción cerebral, incluyendo alteraciones hormonales y efectos de drogas no psicoactivas.

Puede existir una supuesta relación entre el desarrollo o exacerbación de la enfermedad, lesión o disfunción subyacente y el trastorno mental. Es así que cuando se da una desaparición o mejoría de las causas (ver puntos b y c del párrafo anterior), se da una recuperación o mejoría del trastorno mental.

## 1. Síndrome Post- conmocional

a) Debe cumplir los criterios generales.

b) Debe existir el antecedente de traumatismo craneoencefálico con pérdida de conciencia que precede al inicio de los síntomas.

c) Debe de incluir al menos tres de los siguientes rasgos:

- Quejas de sensaciones molestas y dolores, tales como cefalea, mareo, malestar general, cansancio excesivo, intolerancia al ruido, dificultad de concentración, de la capacidad de llevar a cabo tareas intelectuales y deterioro de la memoria.

- Cambios emocionales como irritabilidad y labilidad emocional, ambos fácilmente provocables o exacerbables en situaciones de tensión emocional o cierto grado de presión y/o ansiedad.

- Insomnio.

- Disminución de la tolerancia al alcohol.

- Preocupación por los síntomas anteriores y temor por una lesión cerebral permanente, ideas sobrevaloradas hipocondriacas y la adopción de un papel de enfermo.

## 2. Trastorno Orgánico de la Personalidad

Se caracteriza por presentar dos o más de los siguientes rasgos: una capacidad persistentemente reducida para mantener una actividad orientada a un fin; alteraciones emocionales; expresión de necesidades y de impulsos que tienden a presentarse sin tomar en consideración sus consecuencias o molestias sociales; trastornos cognoscitivos en forma de suspicacia o ideas paranoides y/o preocupación excesiva por un tema único; una marcada alteración en el ritmo y flujo del lenguaje y alteración del comportamiento sexual.

### 3. Síndrome Amnésico Orgánico

Los trastornos amnésicos causados por lesiones en la cabeza suelen asociarse a un periodo de amnesia retrógrada hasta el momento del incidente traumático o amnesia sobre el propio acontecimiento traumático. La gravedad de la lesión cerebral está relacionada de alguna manera con la duración y la gravedad del síndrome amnésico. La mejoría clínica de la amnesia durante las primeras 5 semanas después de haber recuperado la conciencia, anuncia siempre la mejoría de definitiva.

### 4. Trastorno de Humor (Afectivo) Orgánico.

Se trata de un trastorno caracterizado por depresión del estado de ánimo, disminución de la vitalidad y de la actividad. Puede también estar presente en cualquier otro de los rasgos característicos de episodio depresivo. El único criterio para la inclusión de este estado de la sección orgánica es una presunta relación causal directa con un trastorno cerebral o somático, cuya presencia deberá ser demostrada con independencia, por ejemplo, por medio de una adecuada exploración clínica y complementaria o deducida a partir de una adecuada información anamnéstica. El síndrome depresivo deberá ser la consecuencia del presunto factor orgánico y no ser la expresión de la respuesta emocional al conocimiento de la presencia del mismo o a las consecuencias de los síntomas de un trastorno cerebral concomitante.

## **Trastornos neuróticos, secundarios a situaciones estresantes y somatomorfos**

### 1. Trastornos de Pánico

La manifestación esencial son ataques recurrentes de ansiedad grave (pánico). Se caracteriza por un episodio diferenciado de intenso miedo o malestar, se inicia abruptamente, alcanza su máxima intensidad en pocos minutos y dura por lo menos algunos minutos, se presenta al menos cuatro síntomas:

- Síntomas autonómicos (palpitaciones, sudoración, temblores, sequedad de boca).
- Síntomas relacionados con tórax o abdomen (dificultad para respirar, dolor o malestar en el pecho, náuseas).
- Síntomas relacionados con el estado mental (sensación de mareo, inestabilidad o desvanecimiento, miedo a perder el control, miedo a morir).
- Síntomas generales (sofocos de calor o escalofríos, aturdimiento o sensación de hormigueo).

### 2. Reacción a Estrés Agudo

Se caracteriza porque el paciente tiene que haber estado expuesto a un estrés físico o psicológico excepcional, por lo general remite en horas o días (en promedio de 2 a 3 días), la experiencia traumática puede ser una amenaza seria a la seguridad o integridad física del enfermo o personas allegadas.

Dentro de los síntomas que la caracterizan tenemos: estado de "embotamiento" con alguna reducción del campo de la conciencia; estrechamiento de la atención; incapacidad para asimilar estímulos; desorientación; puede existir amnesia total o parcial para el episodio. De este estado puede pasarse a un grado mayor de alejamiento

de la circunstancia (incluso hasta el grado de estupor) o una agitación e hiperactividad (reacción de lucha o de huida). Por lo general, están presentes los síntomas vegetativos de las crisis de pánico (taquicardia, sudoración y rubor). Puede existir amnesia total o parcial para el episodio.

### 3. Trastornos de Adaptación

Se caracteriza por ser una reacción aguda a una situación estresante o traumática reciente, que causa alteraciones emocionales que por lo general interfieren en la actividad social. Al presentarse problemas o preocupaciones en la vida diaria, el paciente se siente muy angustiado.

Pueden haber síntomas orgánicos o de otro tipo como: estado de ánimo bajo o depresivo, preocupaciones, ansiedad, sentimiento de ser incapaz de superar las situaciones y de planificar el futuro o de poder continuar con la situación presente y un cierto grado de deterioro de cómo se lleva a cabo la rutina diaria.

Las manifestaciones predominantes pueden ser: Reacción depresiva breve (cuya duración no excede más de un mes); Reacción depresiva prolongada (cuya duración no excede los dos años); Reacción mixta de ansiedad y depresión; Con predominio de alteraciones de otras emociones; Con predominio de alteraciones disociales; Con alteración mixta de emociones y disociales.

### 4. Trastorno de Estrés Postraumático

Se trata de un trastorno que surge como respuesta tardía o diferida a un acontecimiento estresante a una situación (breve o duradera) de naturaleza excepcionalmente amenazante o catastrófica, que causarían por sí mismos malestar

generalizado en casi todo el mundo (por ejemplo, catástrofes naturales o producidas por el hombre, combates, accidentes de tránsito, el ser testigo de la muerte violenta de alguien, el ser víctima de tortura, terrorismo, de una violación o de otro crimen).

Ciertos rasgos de personalidad (por ejemplo, compulsivos o asténicos) o antecedentes de enfermedad neurótica, si están presentes, pueden ser factores predisponentes y hacer que descienda el umbral para la aparición del síndrome o para agravar su curso, pero estos factores no son necesarios ni suficientes para explicar la aparición del mismo.

### **Marco Conceptual**

**Accidente de tránsito:** es el perjuicio ocasionado a una persona

**Stress:** es una respuesta natural y necesaria para la supervivencia, a pesar de lo cual hoy en día se confunde con una patología.

**Evitación:** en psicología, forma parte, junto con el escape, de un procedimiento básico del condicionamiento instrumental.

**Familiar:** es el elemento natural, universal y fundamental de la sociedad, y tiene derecho a la protección de la sociedad y del Estado

**Trauma:** Generalmente se denomina trauma psíquico tanto a un evento que amenaza profundamente el bienestar o la vida de un individuo, como a la consecuencia de ese evento en el aparato o estructura mental o vida emocional del mismo.



**Peatón:** Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado, que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

**Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea

**Contingencia:** Para otros usos de este término, véase Contingencia profesional. En lógica y filosofía, la contingencia es el modo de ser de lo que no es necesario ni imposible, sino que puede ser o no ser el caso. En general la contingencia se predica de los estados de cosas, los hechos, los eventos o las proposiciones.

**Frecuencia:** es una magnitud que mide el número de repeticiones por unidad de tiempo de cualquier fenómeno o suceso periódico, la frecuencia se mide en hercios (Hz), en honor a Heinrich Rudolf Hertz.

### **Marco Legal**

La Constitución Política de Colombia, vigente desde 1991, se promulgó los principios, derechos y deberes fundamentales para el cumplimiento de los fines del Estado. La convivencia pacífica, la protección de la vida y los bienes, así como la universalidad de la seguridad social y el libre tránsito de los ciudadanos, son algunos de los fines relacionados con el fenómeno seguridad y accidentalidad vial.

En desarrollo del artículo 24 de la Constitución, según el cual “todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad de los habitantes,

especialmente de los peatones y discapacitados”, se sancionó la ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, que tiene la seguridad de los usuarios de las vías como su primer principio rector. Las normas del código rigen en todo el territorio nacional y regulan tanto la circulación de peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros, agentes de tránsito y toda clase de vehículos por las vías así como la actuación de las autoridades.

El párrafo 1 del artículo 4 de la ley 769 de 2002, estableció que el Ministerio de Transporte debía elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad vial en Colombia, establecida desde entonces como la segunda causa de muerte violenta en el país. El Ministerio, mediante resolución 4101 de diciembre de 2004, adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2004-2008 Hacia una Nueva Cultura de Seguridad Vial, como política nacional con un programa central en dos dimensiones: la gestión y promoción de la seguridad vial en “usuarios vulnerables” y la gestión y promoción para la construcción de comunidades seguras. El plan contiene programas de soporte institucional y de apoyo. En los de soporte institucional se destacan la administración y gestión de la seguridad vial desde el nivel nacional hasta el nivel local, regulación y reglamentación de la normatividad en tránsito y transporte relacionada con la seguridad vial, control y seguimiento a la seguridad vial, y financiamiento del sistema de seguridad vial. En los de apoyo se destacan los de prevención, atención y tratamiento de la accidentalidad. Es en este último en el que la investigación en seguridad vial es el eje estructural.

## ASPECTOS METODOLÓGICOS

### **Enfoque**

El proyecto de investigación se encuentra enmarcado dentro del objetivo: el cual gira en torno al análisis de las secuelas que ocasionan los accidentes de tránsito en las personas del municipio de Vista Hermosa por lo tanto para responder al objetivo del análisis se usó un enfoque de investigación Cuantitativo ya que se utilizó una recolección y análisis de datos para contestar preguntas de investigación confiando en la medición numérica, el conteo y frecuentemente en el uso estadísticas para establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población. (Hernandez 2003).

### **Tipo de Investigación**

Por tratarse de un fenómeno social se consideró pertinente abordarlo desde un enfoque social participativo, La investigación es de tipo descriptivo, la metodología utilizada para la encuesta deductivo-inductiva, tomando en cuenta la problemática nacional para enfocarlo en el municipio de Vista Hermosa Meta.

Estos estudios buscan develar las estructuras de dominio y poder que subyacen a cualquier fenómeno o hecho de carácter social y humano. Pretende la participación de la comunidad en el análisis de su propia realidad, con el objeto de promover la transformación social para beneficio de los participantes de la investigación a nivel comunitario. El (la) investigador(a) trabaja para y con las personas involucradas en la

problemática de estudio. Incluye la necesidad de pluralizar el conocimiento, de establecer un diálogo entre el saber popular, la práctica y la teoría científica, de reflexionarlo, de que se asuma como parte de un proceso con el fin de transformar la realidad desde los actores sociales. Se busca que la comunidad obtenga mayor claridad y precisión en el conocimiento de sus problemas; menor margen de error para transformar su realidad; aprendizaje de técnicas, estrategias y procesos de conocimiento científico.

La investigación cualitativa, más que comprobar hipótesis busca profundizar en los fenómenos abordándolos en su totalidad y no de manera fragmentada, conceptualizando sobre la realidad con base en el discurso de los actores (Bonilla 1996). Es indispensable aclarar que dentro del método cualitativo se encuentra la investigación participativa que es una forma de actividad que combina, interrelacionadamente, la investigación y las acciones por el investigador, con la participación de los sujetos investigados, siendo este el tipo de investigación seleccionado para este estudio.

Elsy Bonilla y otros (1996), acerca del método cualitativo refieren; “este enfoque sirve para captar el conocimiento, significados e interpretaciones que construyen los individuos acerca de su realidad social, que experimentan ellos mismos en su contexto propio y que es definida como un producto histórico en la medida en que es transformada y validada por los mismos sujetos que la componen”. Según estos autores, los análisis se realizan a partir del estudio en profundidad de un grupo pequeño de personas o de casos específicos seleccionados especialmente, no por excepcionales dentro de la comunidad, sino buscando que sean representativos de las tendencias y

comportamientos del contexto que interesa estudiar y que organice la vida social de los individuos que la componen.

Los estudios descriptivos tratan de especificar las propiedades de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno sometido a análisis. Estas investigaciones, a partir de una mirada analítica y relativamente independiente de los aspectos o variables a las que se refieren, se proponen diversos niveles de integración de las observaciones y mediciones realizadas para caracterizar cómo es y cómo se manifiesta el fenómeno en cuestión. Los estudios descriptivos se preocupan por precisar cuantitativa y/o cualitativamente los rasgos o atributos de mayor pertinencia y relevancia para la inteligibilidad del fenómeno en estudio, reportando las condiciones y circunstancias a partir de las cuales es posible, además de visiones parciales de interés específico, una visión más amplia, completa o integral del mismo.

### **Diseño**

El diseño de la presente investigación es NO EXPERIMENTAL por cuanto no se pretendía establecer relaciones de causa – efecto ni manipular variables. De acuerdo con la clasificación que hacen los autores Hernández, S. y otros, el diseño para este estudio corresponde al “TRANSECCIONAL O TRANSVERSAL-DESCRIPTIVO”, puesto que su objetivo es indagar la incidencia en que se manifiesta un fenómeno.

## **Alcances Y Limitaciones**

Esta investigación permitió determinar los efectos psicosociales en accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta. A pesar de que no se contaba con datos formales, la información en la base de datos de policía judicial y la inspección de policía y las encuestas realizadas sirvió en la recolección de datos que fueron utilizados para la presente investigación.

El reciente estudio permitió enriquecer los conocimientos en el área de la psicología, para seguir estudiando más de cerca la problemática que vive el municipio de vista hermosa y de esta manera aportar decisiones que sirvan de sustento para disminuir los efectos psicosociales en los accidentes de tránsito.

## **Categorías De Análisis**

En busca de precisar la información para dar respuesta a la problemática de investigación se procedió a indagar sobre las diferentes esferas relacionadas con los efectos psicológicos y físicos en la población que ha padecido un accidente de tránsito.

La información recolectada, se organizó y se sistematizó de forma global, Para que mediante un programa estadístico nos arrojara los resultados y mediante graficas pudiéramos dar el diagnóstico definitivo en relación con los factores psicosociales en accidentes de tránsito en los conductores que tuvieron accidentes de tránsito.

## **Población**

Población que ha padecido o ha vivido dentro de su núcleo familiar accidentes de tránsito



## **Muestra**

10% de los accidentes ocurridos en el municipio en el cual participo un total de 30 personas

## **Técnicas de Evaluación.**

Se diseñó una escala tipo Likert para la medición de las secuelas físicas y psicológicas ( Ver Anexo) comprende los primeros ítems para medir las características demográficas, del ítems 1 al 6 las secuelas físicas y del ítems 7 al 64 las secuelas psicológicas.

## Cronograma

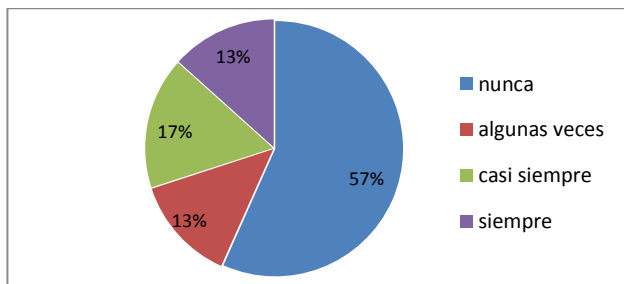
ACTIVIDAD	1	2	3	4
Revisión de bibliografía				
Ajuste del estado de arte				
Contacto con la población escogida				
Elaboración de instrumentos y recolección de información				
Tabulación de la información solicitada.				
Análisis de los resultados.				
Elaboración del Informe Final.				
Revisión y entrega del informe final, sustentación				



## PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

### DESPUÉS DEL ACCIDENTE HE RECIBIDO ALGÚN TIPO DE TERAPIA

#### FÍSICA

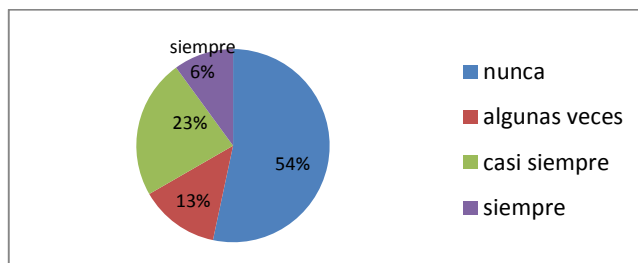


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
17	4	5	4

Gráfica 1. Después Del Accidente He Recibido Algún Tipo De Terapia Física

Según las encuestas realizadas 17 personas respondieron que nunca han recibido después del accidente ningún tipo de terapia física lo que equivale a 57%, 4 algunas veces lo que equivale 13%, 5 casi siempre lo que equivale 17%, 4 siempre lo que equivale 13%, concluyendo que 57%, no recibido algún tipo de terapia física.

#### PADEZCO DE DOLOR DE CABEZA A RAÍZ DEL ACCIDENTE

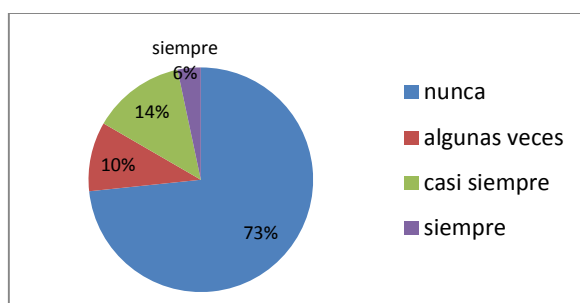


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
16	4	7	3

**Gráfica 2. Padezco De Dolor De Cabeza A Raíz Del Accidente.**

Según las encuestas realizadas 16 personas respondieron que nunca han padecido de dolor de cabeza a raíz del accidente lo que corresponde al 54%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 7 personas casi siempre lo que equivale al 23%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 54% no ha padecido dolor de cabeza a raíz del accidente.

**A CAUSA DEL ACCIDENTE ME FATIGO CON FACILIDAD**

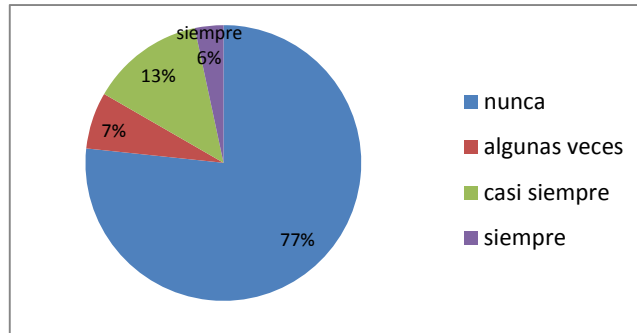


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
22	3	4	1

**Gráfica 3. A Causa Del Accidente Me Fatigo Con Facilidad.**

Según las encuestas realizadas 22 personas respondieron que nunca se han fatigado con facilidad a causa del accidente lo que corresponde al 76%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 14%, 1 si empre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 73%no se fatiga con facilidad a causa del accidente.

## DEBIDO AL ACCIDENTE HE PRESENTADO ALTERACIÓN VISUAL

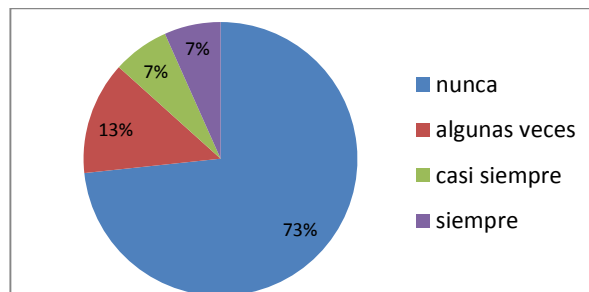


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
23	2	4	1

Gráfica 4. Debido Al Accidente He Presentado Alteración Visual.

Según las encuestas realizadas 23 personas respondieron que nunca han presentado alteración visual después del accidente lo que corresponde al 77%, 2 personas algunas veces lo que equivale al 7%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 1 si empre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 77% no han presentado alteración visual por el accidente.

## A CAUSA DEL ACCIDENTE PADEZCO DOLOR ABDOMINAL

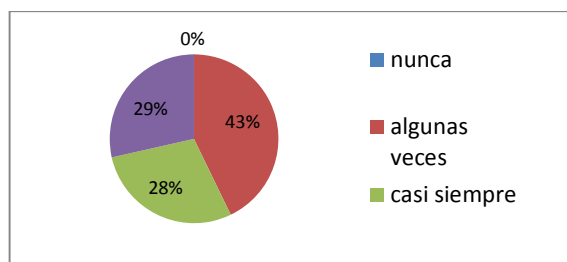


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
22	4	2	2

Gráfica 5. A Causa Del Accidente Padezco Dolor Abdominal.

Según las encuestas realizadas 22 personas respondieron que nunca se han padecido dolor abdominal a causa del accidente lo que corresponde al 76%, 3 personas algunas lo que equivale al 10%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 2 si empre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 73 o ha padecido dolor abdominal a causa del accidente.

### SIENTO QUE MI VIDA FAMILIAR CAMBIÓ DESPUÉS DEL ACCIDENTE

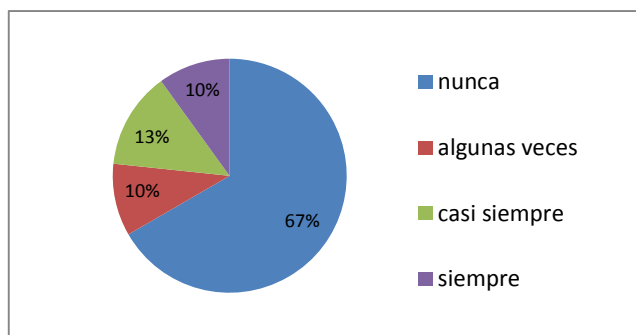


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
20	6	2	2

Gráfica 6. Siento Que Mi Vida Familiar Cambió Después Del Accidente

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca su vida familiar ha cambiado a causa del accidente lo que corresponde al 67%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 6%, 2 si empre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 67% no ha sentido que su vida familiar cambie a causa del accidente.

## SIENTO QUE VIDA LABORAL CAMBIO DESPUÉS DEL ACCIDENTE

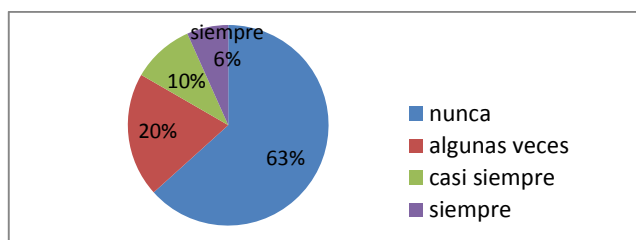


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
20	3	4	3

Gráfica 7. Siento Que Vida Laboral Cambio Después Del Accidente.

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca su vida laboral cambio a causa del accidente lo que corresponde al 67%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 3 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 67% no se fatiga con facilidad a causa del accidente.

## PIENSO QUE EL ACCIDENTE HA AFECTADO MI VIDA SOCIAL

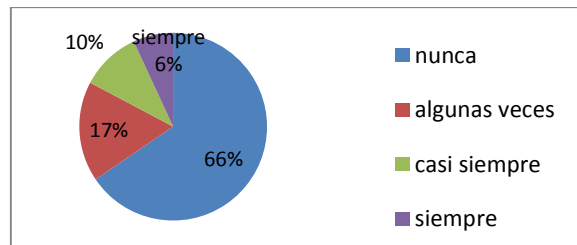


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	6	3	2

Gráfica 8. Pienso que el accidente ha afectado mi vida social.

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca su vida social cambio a causa del accidente lo que corresponde al 63%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 si empre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 63%el accidente no le .a afectado su vida social

**SIENTO QUE MI VIDA PERSONAL SE HA VISTO AFECTADA A CAUSA  
DEL ACCIDENTE**

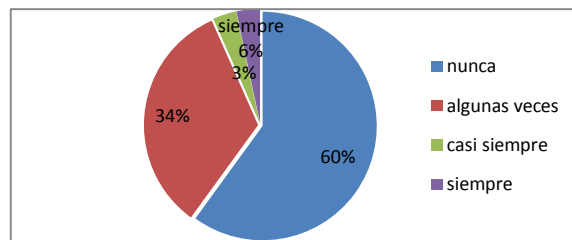


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
19	5	3	3

**Gráfica 9. Siento Que Mi Vida Personal Se Ha Visto Afectada A Causa Del Accidente.**

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca su vida personal cambio a causa del accidente lo que corresponde al 66%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 17%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 si empre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 66%el accidente no le ha afectado su vida personal.

**DESPUÉS DEL ACCIDENTE PRESENTO MIEDOS Y TEMORES EN ZONAS  
TRANSITADAS**

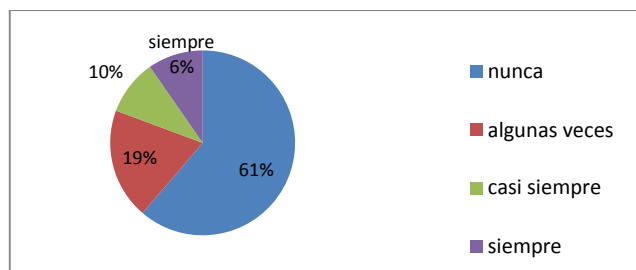


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	5	3	3

**Gráfica 10. Después Del Accidente Presento Miedos Y Temores En Zonas Transitadas.**

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca ha presentado temores o miedos en zonas transitadas a causa del accidente lo que corresponde al 60%, 5 personas algunas veces lo que equivale al 34%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 3%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 60% que después del accidente no han presentado miedos o temores en zonas transitadas

**DESPUÉS DEL ACCIDENTE PRESENTO TRISTEZA Y NOSTALGIA**

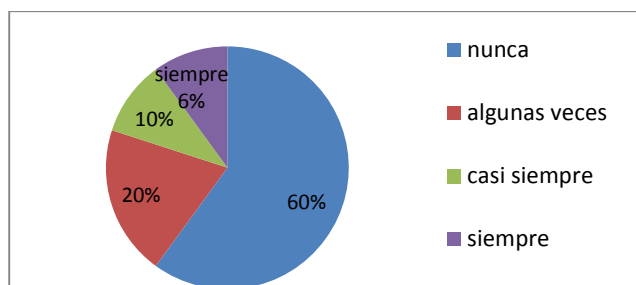


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	6	2	3

**Gráfica 11. Después del accidente presento tristeza y nostalgia.**

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca ha presentado tristeza o nostalgia a causa del accidente lo que corresponde al 61%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 19%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 61% que después del accidente no han presentado tristeza o nostalgia

### DESPUÉS DEL ACCIDENTE PRESENTO ANGUSTIA Y DESESPERANZA



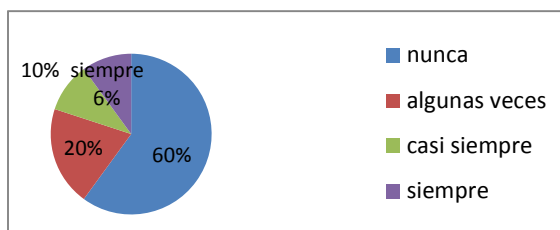
Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
23	3	2	2

Gráfica 12. Después del accidente presento angustia y desesperanza.

Según las encuestas realizadas 23 personas respondieron que nunca han presentado angustia o desesperanza a causa del accidente lo que corresponde al 77%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 6%, 2 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 77% que después del accidente no han presentado angustia o desesperanza



**LUEGO DEL ACCIDENTE TENGO DIFICULTADES PARA TOMAR UNA  
DECISIÓN**

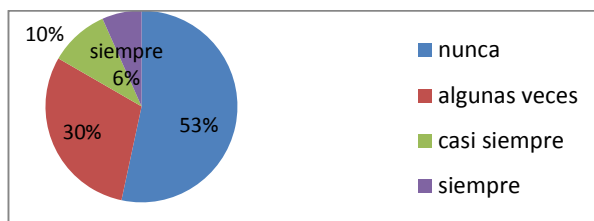


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
18	6	3	3

**Gráfica 13. Luego Del Accidente Tengo Dificultades Para Tomar Una Decisión.**

Según las encuestas realizadas 18 personas respondieron que nunca ha presentado dificultades para tomar una a causa del accidente lo que corresponde al 61%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 60% que después del accidente no han presentado dificultades para tomar una decisión.

**MI ESTADO DE ÁNIMO SE ALTERA AL PRESENCIAR O ESCUCHAR  
SOBRE ACCIDENTES**

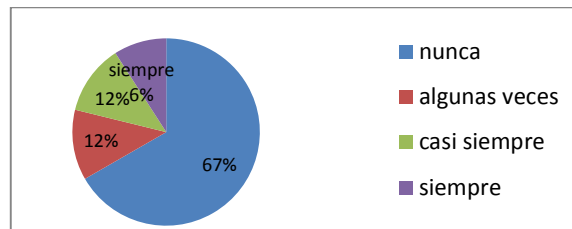


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
16	9	3	2

**Gráfica 14. Mi Estado De Ánimo Se Altera Al Presenciar O Escuchar Sobre Accidentes.**

Según las encuestas realizadas 16 personas respondieron que nunca se han su estado de ánimo se altera al escuchar o presenciar un accidente lo que corresponde al 53%, 9 personas algunas veces lo que equivale al 30%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 53% que después del accidente el estado de ánimo no se altera al escuchar o presenciar accidentes de tránsito.

### RECIBÍ TERAPIAS PSICOLÓGICAS DESPUÉS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

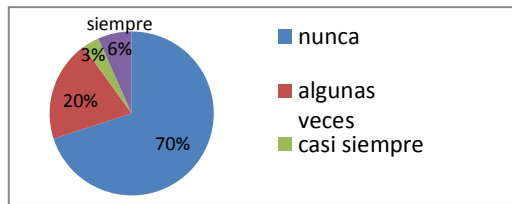


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
22	4	1	3

Gráfica 15. Recibí Terapias Psicológicas Después Del Accidente De Tránsito.

Según las encuestas realizadas 22 personas respondieron que nunca han recibido terapia psicológica después del accidente lo que corresponde al 67%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 12%, 1 personas casi siempre lo que equivale al 12%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 67% que después del accidente no han recibido terapia psicológica

**POSTERIOR AL ACCIDENTE EXPERIMENTO FOBIA EN EL MOMENTO  
DE CONDUCIR**

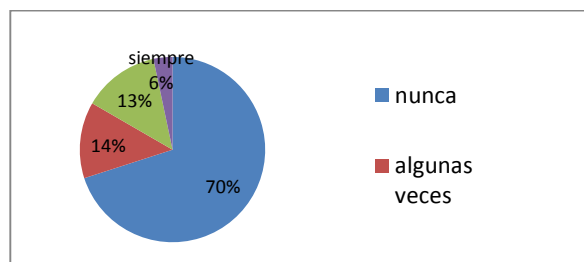


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
21	6	1	2

**Gráfica 16. Posterior Al Accidente Experimento Fobia En El Momento De Conducir.**

Según las encuestas realizadas 21 personas respondieron que nunca han experimentado fobia al momento de conducir lo que corresponde al 70%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 1 personas casi siempre lo que equivale al 3%, 2 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el % que después del accidente no han recibido terapia psicológica

**POSTERIOR AL ACCIDENTE EXPERIMENTO ANGUSTIA ANTE LA IDEA  
DE CONDUCIR**

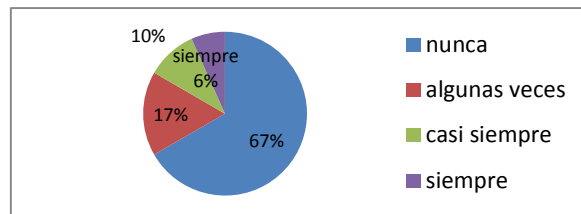


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
21	4	4	1

**Gráfica 17. Posterior Al Accidente Experimento Angustia Ante La Idea De Conducir.**

Según las encuestas realizadas 21 personas respondieron que nunca han experimentado angustia ante la idea de conducir después del accidente lo que corresponde al 70%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 14%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 70% que después del accidente no han presentado angustia ante la idea de conducir.

**EVITO CONDUCIR POR EL LUGAR DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE**

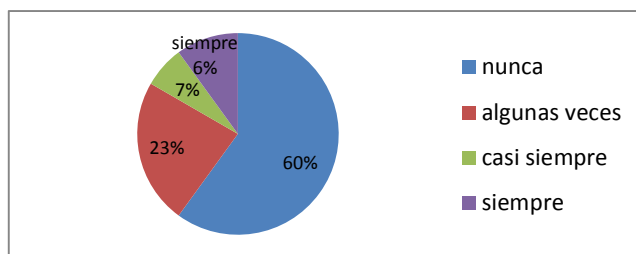


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
20	5	3	2

**Gráfica 18. Evito Conducir Por El Lugar Donde Ocurrió El Accidente.**

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca han evitado conducir por el lugar donde ocurrió el accidente lo que corresponde al 67%, 5 personas algunas veces lo que equivale al 17%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 67% que después del accidente no han evitado conducir por donde ocurrió el accidente.

## DESPUÉS DEL ACCIDENTE EVITO ESTAR EN ACTIVIDADES SOCIALES

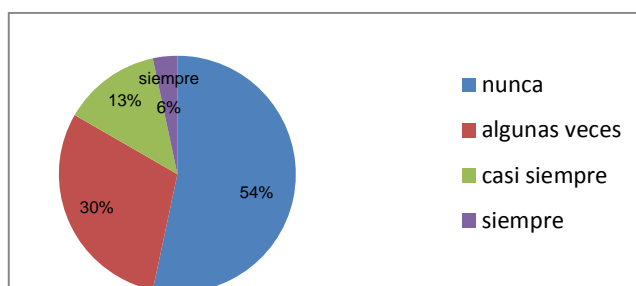


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
18	7	2	3

Gráfica 19. Después Del Accidente Evito Estar En Actividades Sociales

Según las encuestas realizadas 21 personas respondieron que nunca han experimentado angustia ante la idea de conducir después del accidente lo que corresponde al 70%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 14%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 70% que después del accidente no han presentado angustia ante la idea de conducir.

## DESPUÉS DEL ACCIDENTE EVITO HABLAR DE LO SUCEDIDO

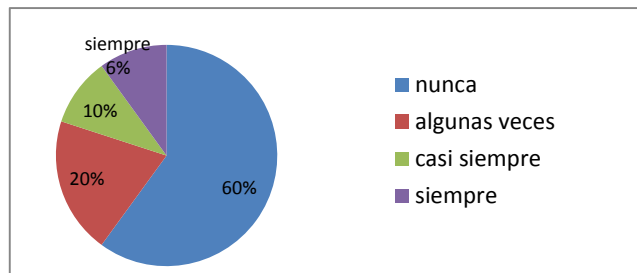


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
16	9	4	1

Gráfica 20. Después Del Accidente Evito Hablar De Lo Sucedido.

Según las encuestas realizadas 16 personas respondieron que nunca han evitado hablar de lo sucedido en el accidente lo que corresponde al 54%, 9 personas algunas veces lo que equivale al 30%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 1 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 54% que después del accidente nunca han evitado hablar de lo sucedido

### DESPUÉS DEL ACCIDENTE EVITO ESTAR SOLO

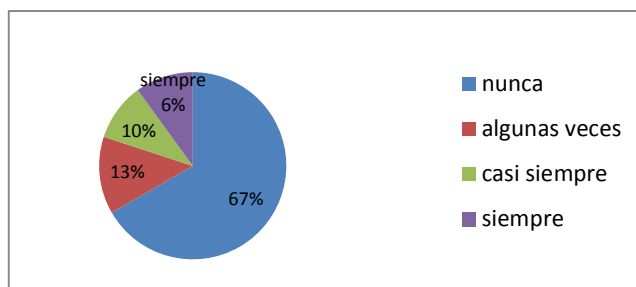


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
18	6	3	3

Gráfica 21. Después Del Accidente Evito Estar Solo.

Según las encuestas realizadas 18 personas respondieron que nunca han evitado estar solos después del accidente lo que corresponde al 60%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 60% que después del accidente no han evitado no han evitado estar solos

## DEBIDO AL ACCIDENTE PRESENTO SÍNTOMAS COMO SUDORACIÓN

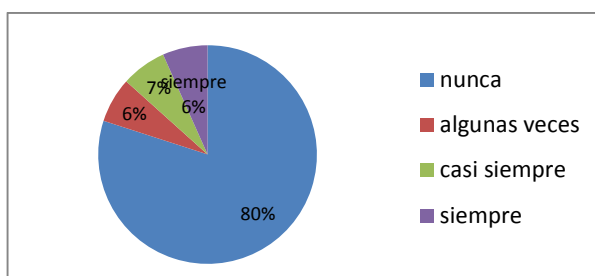


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
20	4	3	3

Gráfica 22. Debido Al Accidente Presento Síntomas Como Sudoración.

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca han presentado síntomas como sudoración debido al accidente lo que corresponde al 67%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 67%, no han presentado síntomas como sudoración a causa del accidente

## POSTERIOR AL ACCIDENTE PRESENTO SÍNTOMAS COMO NÁUSEAS Y MAREOS

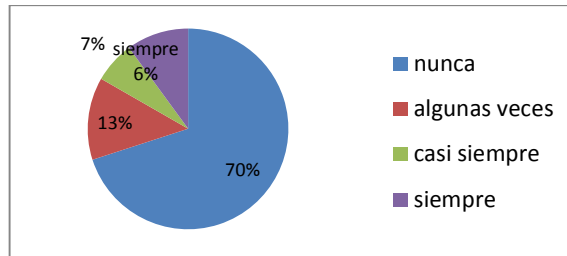


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
24	2	2	2

Gráfica 23. Posterior Al Accidente Presento Síntomas Como Náuseas Y Mareos

Según las encuestas realizadas 24 personas respondieron que posterior al accidente nunca han presentado síntomas como náuseas o mareos lo que corresponde al 80%, 2 personas algunas veces lo que equivale al 6%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 80% que después del accidente no han presentado síntomas como náuseas o vomito.

**POSTERIOR AL ACCIDENTE PRESENTO PALPITACIONES**



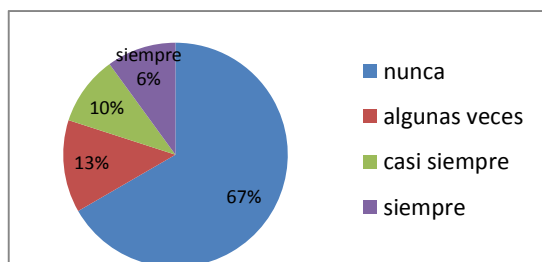
<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
21	4	2	3

**Gráfica 24. Posterior Al Accidente Presento Palpitaciones**

Según las encuestas realizadas 21 personas respondieron que nunca posterior al accidente han presentado palpitaciones lo que corresponde al 70%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 70% posterior al accidente no han presentado palpitaciones



## POSTERIOR AL ACCIDENTE PRESENTO GANAS DE LLORAR

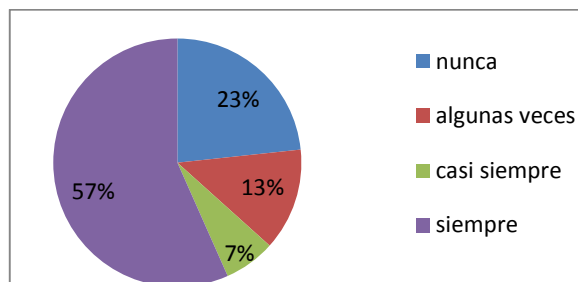


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
20	4	3	3

Gráfica 25. Posterior Al Accidente Presento Ganas De Llorar.

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca posterior al accidente han presentado ganas de llorar al 67%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 67% posterior al accidente no han presentado ganas de llorar

## DESPUÉS DEL ACCIDENTE ESTOY ATENTO EN EL MOMENTO DE CONducIR

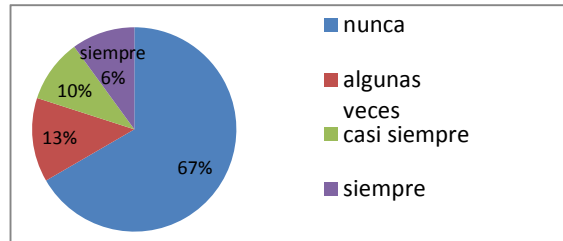


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
7	4	2	17

Gráfica 26. Después Del Accidente Estoy Atento En El Momento De Conducir.

Según las encuestas realizadas 7 personas respondieron que nunca posterior al accidente están atentos en el momento de conducir lo que corresponde al 23%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 17 siempre lo que equivale al 57%, concluyendo que el 57% están atentos al momento de conducir

**A CAUSA DEL ACCIDENTE PRESENTO AUSENCIA DE HABILIDAD O DESTREZA A LA HORA DE CONDUCIR**

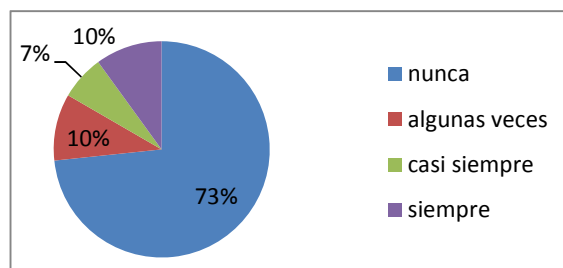


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
20	4	3	3

**Gráfica 27. A Causa Del Accidente Presento Ausencia De Habilidad O Destreza A La Hora De Conducir.**

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca a causa del accidente han presentado ausencia de habilidad o destreza a la hora de conducir lo que corresponde al 67%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 67%, no han presentado ausencia de habilidad a la hora de conducir

**POSTERIOR AL ACCIDENTE PRESENTO ALTERACIÓN DEL SUEÑO  
COMO INSOMNIO**

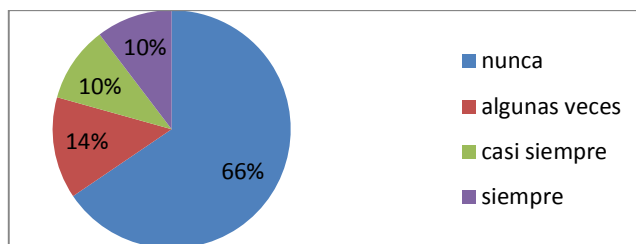


<i>Nunca</i>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
22	3	2	3

**Gráfica 28. Posterior Al Accidente Presento Alteración Del Sueño Como Insomnio.**

Según las encuestas realizadas 22 personas respondieron que nunca posterior al accidente han presentado alteración del sueño como insomnio lo que corresponde al 73%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 3 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 73%, no han presentado alteraciones del sueño como insomnio

**DEBIDO AL ACCIDENTE PRESENTO PROBLEMAS PARA RECORDAR LAS  
COSAS**

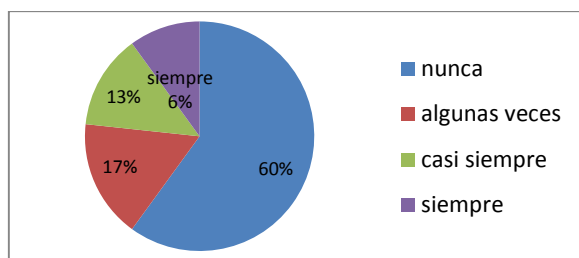


<i>Nunca</i>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
19	4	3	3

**Gráfica 29. Debido Al Accidente Presento Problemas Para Recordar Las Cosas.**

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca posterior al accidente han presentado problemas para recordar las cosas que corresponde al 66%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 14%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 6% , no han presentado problemas para recordar las cosas

### DESPUÉS DEL ACCIDENTE PRESENTO MOMENTOS DE OLVIDO

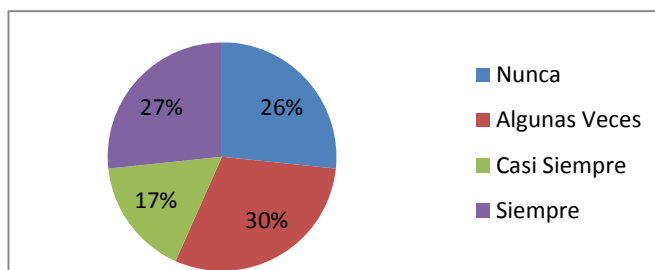


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
18	5	4	3

Gráfica 30. Después Del Accidente Presento Momentos De Olvido.

Según las encuestas realizadas 18 personas respondieron que nunca posterior al accidente han presentado momentos de olvido que corresponde al 60%, 5 personas algunas veces lo que equivale al 17%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 3 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 60%, no han presentado momentos de olvido debido al accidente.

**POSTERIOR AL ACCIDENTE PIENSO QUE MI FAMILIA ES MI  
PRIORIDAD**

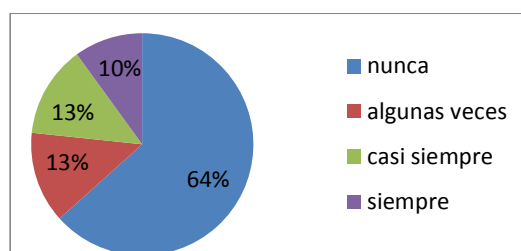


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
8	9	5	8

**Gráfica 31. Posterior Al Accidente Pienso Que Mi Familia Es Mi Prioridad.**

Según las encuestas realizadas 8 personas respondieron que nunca posterior al accidente mi familia es mi prioridad que corresponde al 26%, 9 personas algunas veces lo que equivale al 30%, 5 personas casi siempre lo que equivale al 17%, 8 siempre lo que equivale al 27%, concluyendo que el 30% algunas veces la familia es la prioridad

**POSTERIOR AL ACCIDENTE CREO QUE MI RENDIMIENTO LABORAL  
NO ES EL MISMO**

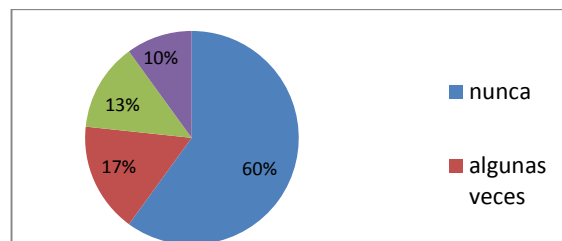


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	4	4	3

**Gráfica 32. Posterior Al Accidente Creo Que Mi Rendimiento Laboral No Es El Mismo.**

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca posterior al accidente su rendimiento laboral no es el mismo que corresponde al 64%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 3 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 64%, su rendimiento laboral no ha cambiado posterior al accidente.

**TENGO ALGÚN TIPO DE RESPONSABILIDAD ECONÓMICA DEBIDO AL ACCIDENTE**

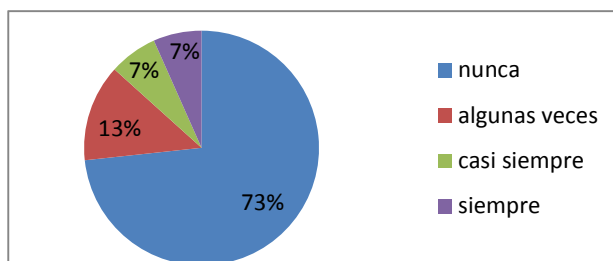


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
18	5	4	3

**Gráfica 33. Tengo Algún Tipo De Responsabilidad Económica Debido Al Accidente.**

Según las encuestas realizadas 18 personas respondieron que nunca algún tipo de responsabilidad económica debido al accidente lo que corresponde al 60%, 5 personas algunas veces lo que equivale al 17%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 3 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 60%, nunca han tenido responsabilidad económica debido al accidente

**DEBIDO AL ACCIDENTE PERDÍ INTERÉS EN SITUACIONES O  
ACTIVIDADES QUE ERAN PLACENTERAS**

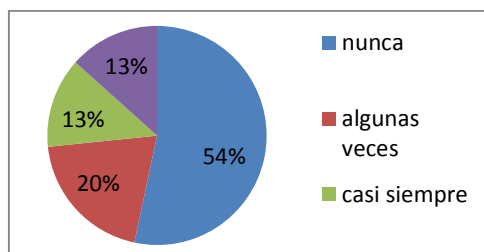


<i>Nunca</i>	<i>Algunas veces</i>	<i>Casi siempre</i>	<i>Siempre</i>
22	4	2	2

**Gráfica 34. Debido Al Accidente Perdí Interés En Situaciones O Actividades Que Eran Placenteras.**

Según las encuestas realizadas 22 personas respondieron que nunca perdieron interés en situaciones que eran placenteras lo que corresponde al 73%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 73%, no ha perdido el interés en situaciones que le eran placenteras

**DEBIDO AL ACCIDENTE EXPERIMENTO INSEGURIDAD Y  
DESCONFIANZA EN MÍ MISMO**

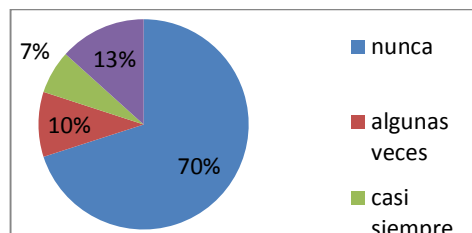


<i>Nunca</i>	<i>Algunas veces</i>	<i>Casi siempre</i>	<i>Siempre</i>
16	6	4	4

**Gráfica 35. Debido al accidente experimento inseguridad y desconfianza en mí mismo.**

Según las encuestas realizadas 16 personas respondieron que nunca posterior al accidente han experimentado inseguridad en sí mismo que corresponde al 54%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 4 siempre lo que equivale al 13%, concluyendo que el 54%, debido al accidente no han experimentado inseguridad en sí mismo

**POSTERIOR AL ACCIDENTE MI IMAGEN SE VIO AFECTADA A NIVEL PERSONAL**



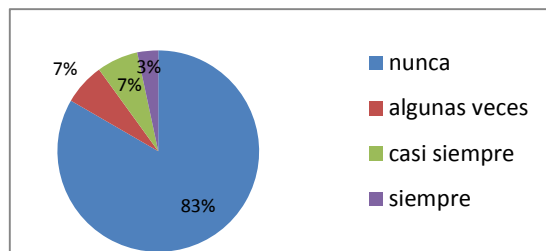
Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
21	3	2	4

**Gráfica 36. Posterior Al Accidente Mi Imagen Se Vio Afectada A Nivel Personal.**

Según las encuestas realizadas 21 personas respondieron que nunca posterior al accidente su imagen se vio afectada a nivel personal corresponde 70%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 4 siempre lo que equivale al 13%, concluyendo que el 70%, concluyendo que nunca su imagen su imagen personal se ha visto afectada a nivel personal



**DESPUÉS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO HE SENTIDO DESEOS DE MORIR**

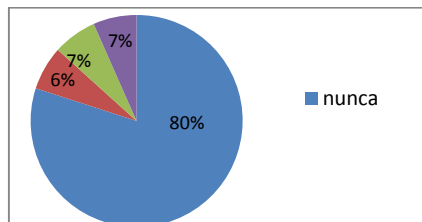


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
25	2	2	1

**Gráfica 37. Después Del Accidente De Tránsito He Sentido Deseos De Morir.**

Según las encuestas realizadas 25 personas respondieron que nunca posterior al accidente han sentido deseos de morir corresponde al 83%, 2 personas algunas veces lo que equivale al 7%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 1 siempre lo que equivale al 3%, concluyendo que el 83%, después del accidente de tránsito no han sentido deseos de morir

**POSTERIOR AL ACCIDENTE HAY PÉRDIDA DE INTERÉS EN ACTIVIDADES HABITUALES**



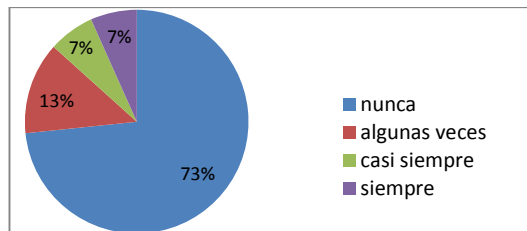
Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
24	2	2	2

**Gráfica 38. Posterior Al Accidente Hay Pérdida De Interés En Actividades Habituales.**

Según las encuestas realizadas 24 personas respondieron que nunca han perdido el interés en las actividades habituales posterior al accidente lo que corresponde al 80%, personas algunas veces lo que equivale al 6%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 80%, que posterior al accidente no hay pérdida de interés en actividades

**A RAÍZ DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO HE DEJADO DE DISFRUTAR**

**ACTIVIDADES COTIDIANAS**

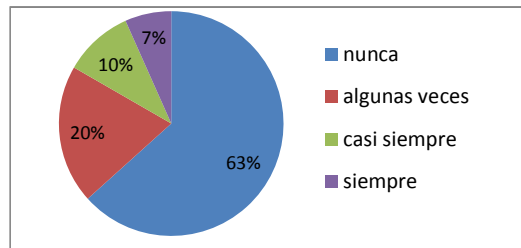


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
22	4	2	2

**Gráfica 39. A Raíz Del Accidente De Tránsito He Dejado De Disfrutar Actividades Cotidianas.**

Según las encuestas realizadas 22 personas respondieron que nunca posterior al accidente han dejado de disfrutar las actividades cotidianas que corresponde al 73%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 73%, a raíz del accidente de tránsito nunca han dejado de disfrutar de las actividades cotidianas

## REVIVO CONSTANTEMENTE EL MOMENTO DEL ACCIDENTE



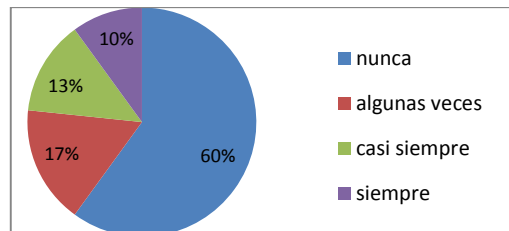
<i>Nunca</i>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
19	6	3	2

Gráfica 40. Revivo Constantemente El Momento Del Accidente.

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca o constantemente reviven el accidente lo que corresponde al 63%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 63%, no revive constantemente el momento del accidente

## EVITO PERSONAS, LUGARES Y PENSAMIENTOS QUE ME HACEN

### RECORDAR EL ACCIDENTE

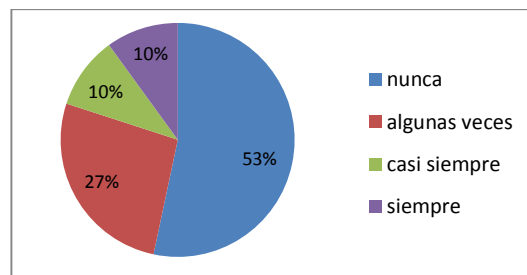


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
18	5	4	3

Gráfica 41. Evito Personas, Lugares Y Pensamientos Que Me Hacen Recordar El Accidente.

Según las encuestas realizadas 18 personas respondieron que nunca evitan personas, lugares y pensamientos que hagan recordar el accidente lo que corresponde al 60%, 5 personas algunas veces lo que equivale al 17%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 3 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 60%, no evitan, personas, lugares o pensamientos que le hagan recordar el accidente

### HE TENIDO SENTIMIENTO DE CULPA CON RESPECTO AL ACCIDENTE

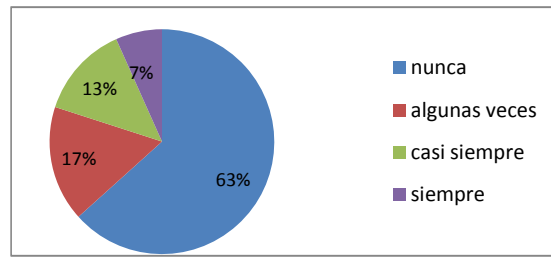


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
16	8	3	3

Gráfica 42. He Tenido Sentimiento De Culpa Con Respecto Al Accidente.

Según las encuestas realizadas 16 personas respondieron que nunca han tenido sentimiento de culpa con respecto al accidente lo que corresponde al 53%, 8 personas algunas veces lo que equivale al 27%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 3 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 53%, concluyendo no han tenido sentimiento de culpa con respecto al accidente.

**DESPUÉS DEL ACCIDENTE PRESENTO PESADILLAS QUE REVIVAN EL  
EPISODIO**

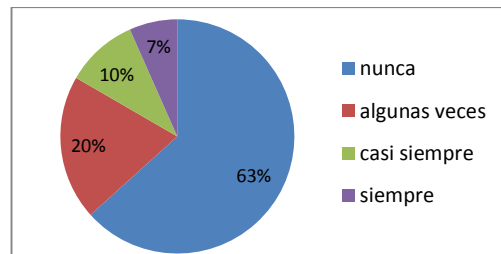


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	5	4	2

**Gráfica 43. Después Del Accidente Presento Pesadillas Que Revivan El Episodio.**

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca han presentado pesadillas que revivan el episodio lo que corresponde al 63%, 5 personas algunas veces lo que equivale al 17%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 63%, nunca han presentado pesadillas que revivan el episodio del accidente

**DESPUÉS DEL ACCIDENTE ME SIENTO NERVIOSO, ANSIOSO O  
ANGUSTIADO**

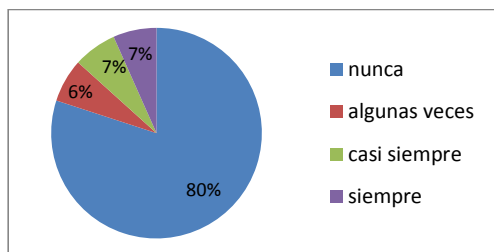


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	6	3	2

**Gráfica 44. Después Del Accidente Me Siento Nervioso, Ansioso O Angustiado.**

Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca se sintieron nervioso, ansioso o angustiado después del accidente lo que corresponde al 63%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 63%, después del accidente no me sentí nervioso ansioso o angustiado

**SIENTO QUE MI COMPORTAMIENTO NO HA CAMBIADO A CAUSA DEL ACCIDENTE**

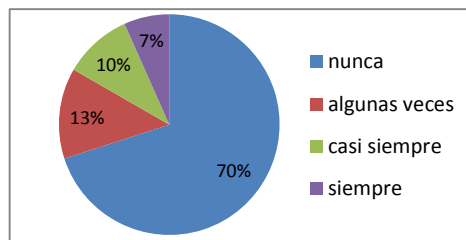


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
24	2	2	2

**Gráfica 45. Siento Que Mi Comportamiento No Ha Cambiado A Causa Del Accidente.**

Según las encuestas realizadas 24 personas respondieron que nunca se sintieron que su comportamiento ha cambiado a causa del accidente lo que corresponde al 80%, 2 personas algunas veces lo que equivale al 6%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 80%, después del accidente nunca han sentido que su comportamiento ha cambiado

**DEBIDO AL ACCIDENTE HE CAMBIADO MI PERCEPCIÓN FRENTE A  
SITUACIONES COTIDIANAS**

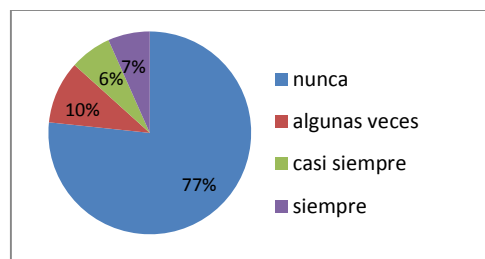


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
21	4	3	2

**Gráfica 46. Debido Al Accidente He Cambiado Mi Percepción Frente A Situaciones Cotidianas.**

Según las encuestas realizadas 21 personas respondieron que nunca ha cambiado mi percepción frente a situaciones cotidianas después del accidente lo que corresponde al 70%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 70%, nunca ha cambiado mi percepción frente a situaciones cotidianas.

**SIENTO QUE DESPUÉS DEL ACCIDENTE ME VOLVÍ AGRESIVO**

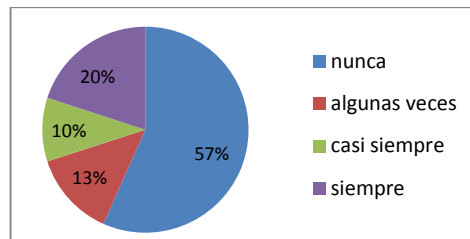


<b>Nunca</b>	<b>Algunas veces</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>Siempre</b>
23	3	2	2

**Gráfica 47. Siento Que Después Del Accidente Me Volví Agresivo.**

Según las encuestas realizadas 23 personas respondieron que nunca se volvieron agresivos después del accidente lo que corresponde al 77%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 6%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 77%, después del accidente no se volvieron agresivos después del accidente

**DESPUÉS DEL ACCIDENTE PIENSO QUE HA MEJORADO MI FORMA DE VIDA**



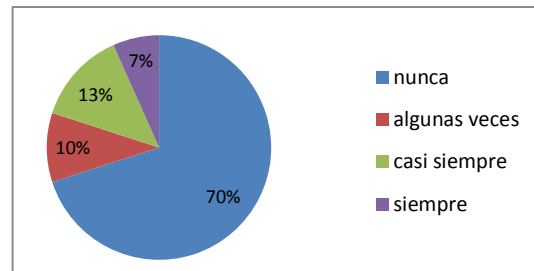
Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
17	4	3	6

**Gráfica 48. Después Del Accidente Pienso Que Ha Mejorado Mi Forma De Vida.**

Según las encuestas realizadas 17 personas respondieron que nunca después del accidente ha mejorado su forma de vida lo que corresponde al 57%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 6 siempre lo que equivale al 20%, concluyendo que el 57%, después del accidente no ha mejorado su forma de vida.



## DESPUÉS DEL ACCIDENTE HE CAMBIADO MI PROPIO CONCEPTO

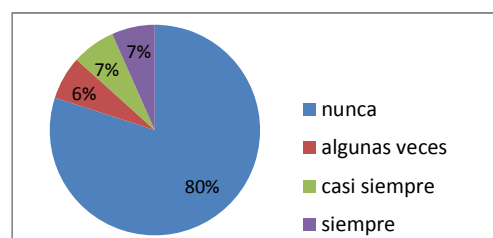


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
21	3	4	2

Gráfica 49. Después Del Accidente He Cambiado Mi Propio Concepto.

Según las encuestas realizadas 21 personas respondieron que nunca después del accidente he cambiado mi propio concepto lo que corresponde al 70%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 70%, después del accidente no han cambiado su propio concepto

## POSTERIOR AL ACCIDENTE PIENSO QUE HE CAMBIADO MIS HÁBITOS PERSONALES

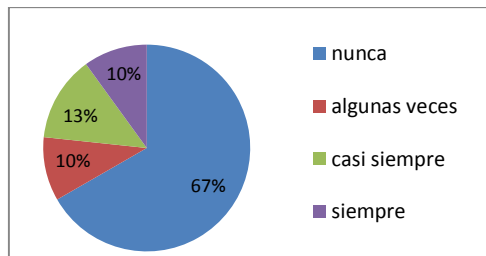


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
24	2	2	2

Gráfica 50. Posterior Al Accidente Pienso Que He Cambiado Mis Hábitos Personales.

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca posterior al accidente he cambiado mis hábitos personales lo que corresponde al 80%, 2 personas algunas veces lo que equivale al 6%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 80%, después del accidente no han cambiado sus hábitos personales

**SIENTO QUE DESPUÉS DEL ACCIDENTE MIS COSTUMBRES FAMILIARES AHORA SON DIFERENTES**



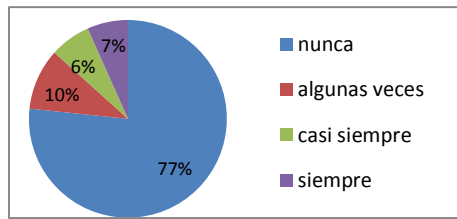
Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
20	3	4	3

**Gráfica 51. Siento Que Después Del Accidente Mis Costumbres Familiares Ahora Son Diferentes.**

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca posterior al accidente las costumbres familiares son diferentes lo que corresponde al 67%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 3 siempre lo que equivale al 10%, concluyendo que el 67%, posterior al accidente sus costumbres familiares no han cambiado

## SIENTO QUE DESPUÉS DEL ACCIDENTE MIS COSTUMBRES LABORALES

### AHORA SON DIFERENTES



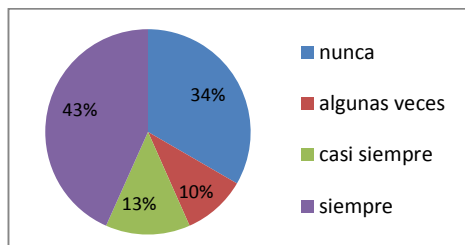
Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
23	3	2	2

Gráfica 52. Siento Que Después Del Accidente Mis Costumbres Laborales Ahora Son Diferentes.

Según las encuestas realizadas 23 personas respondieron que nunca posterior al accidente han sentido que sus costumbres laborales son diferentes lo que corresponde al 77%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 6%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 77%, posterior al accidente sus costumbres laborales no han cambiado

## DESPUÉS DEL ACCIDENTE SIENTO QUE MI COMPORTAMIENTO VIAL

### MEJORÓ

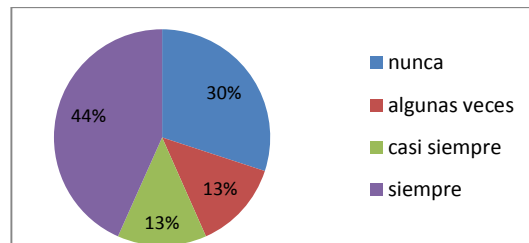


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
10	3	4	13

Gráfica 53. Después Del Accidente Siento Que Mi Comportamiento Vial Mejoró.

Según las encuestas realizadas 10 personas respondieron que nunca posterior al accidente el comportamiento vial ha mejorado lo que corresponde al 34%, 3 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 13 siempre lo que equivale al 43%, concluyendo que el 43%, posterior al accidente el comportamiento vial ha mejorado

### DESPUÉS DEL ACCIDENTE SIENTO QUE MI VIDA EN PAREJA CAMBIÓ

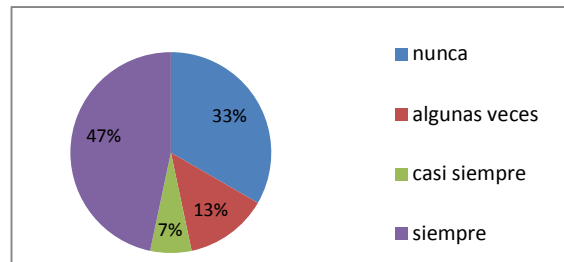


Nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
9	4	4	13

Gráfica 54. Después Del Accidente Siento Que Mi Vida En Pareja Cambió

Según las encuestas realizadas 9 personas respondieron que nunca posterior al accidente la vida en pareja cambio lo que corresponde al 30%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 10%, 4 personas casi siempre lo que equivale al 13%, 13 siempre lo que equivale al 44%, concluyendo que el 44%, posterior al accidente su vida en pareja mejoro

## MI FAMILIA HA SIDO DE APOYO EN MI RECUPERACIÓN

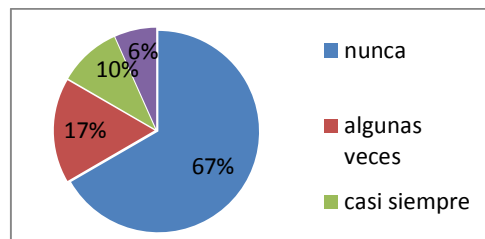


<i>Nunca</i>	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
10	4	2	14

**Gráfica 55. Mi Familia Ha Sido De Apoyo En Mi Recuperación.**

Según las encuestas realizadas 10 personas respondieron que nunca su familia ha sido apoyo para su recuperación lo que corresponde al 33%, 4 personas algunas veces lo que equivale al 13%, 2 personas casi siempre lo que equivale al 7%, 14 siempre lo que equivale al 47%, concluyendo que el 67%, posterior al accidente su familia ha sido apoyo en su recuperación

## POSTERIOR AL ACCIDENTE SIENTO QUE MI VIDA LABORAL SE HA VISTO AFECTADA

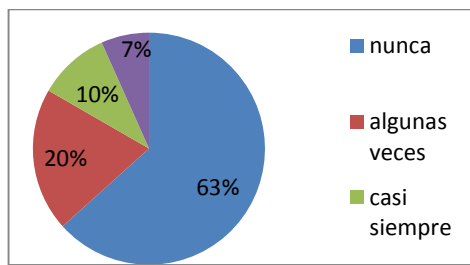


<b>Nunca</b>	Algunas veces	Casi siempre	<b>Siempre</b>
20	5	3	2

**Gráfica 56. Posterior Al Accidente Siento Que Mi Vida Laboral Se Ha Visto Afectada.**

Según las encuestas realizadas 20 personas respondieron que nunca posterior su vida laboral se ha visto afectada lo que corresponde al 67%, 5 personas algunas veces lo que equivale al 17%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 siempre lo que equivale al 6%, concluyendo que el 67%, posterior al accidente su vida laboral no se ha visto afectada

**PIENSO QUE DESPUÉS DEL ACCIDENTE SE HA VISTO AFECTADA MI VIDA FAMILIAR**

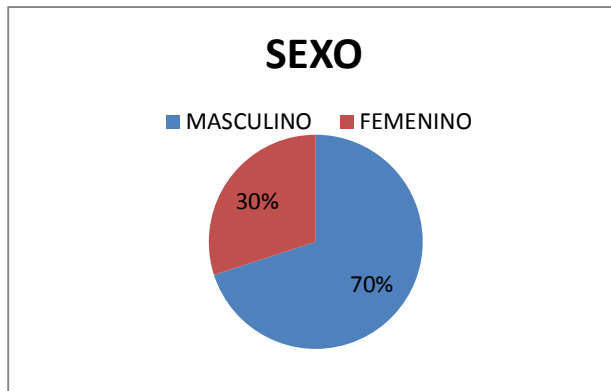


<i>Nunca</i>	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	6	3	2

**Gráfica 57. Pienso Que Después Del Accidente Se Ha Visto Afectada Mi Vida Familiar.**

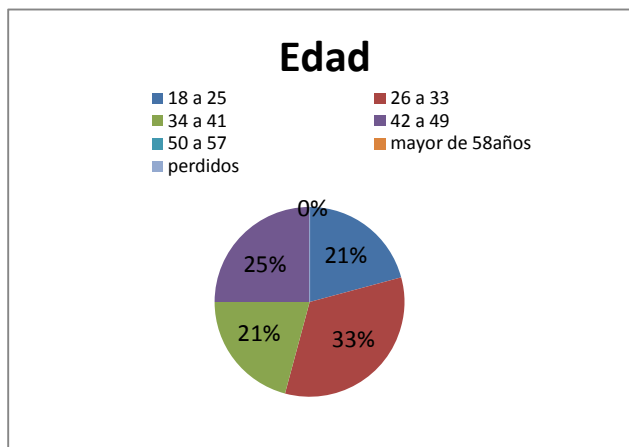
Según las encuestas realizadas 19 personas respondieron que nunca después del accidente se ha visto afectada su vida familiar lo que corresponde al 63%, 6 personas algunas veces lo que equivale al 20%, 3 personas casi siempre lo que equivale al 10%, 2 siempre lo que equivale al 7%, concluyendo que el 63%, posterior al accidente no se ha visto afectada su ida familiar

## Características demográficas



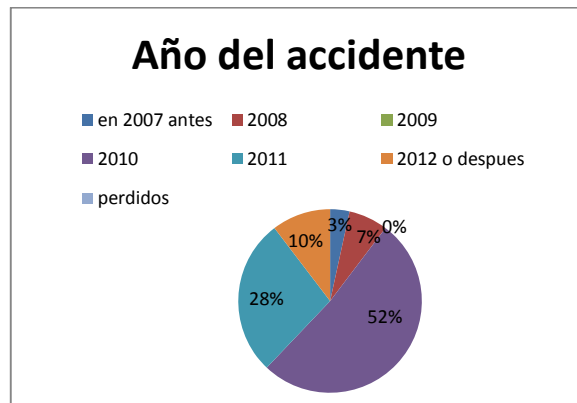
Gráfica 58. Sexo

De acordo com a gráfica 9, 30% das pessoas entrevistadas correspondem ao sexo feminino, e 70% correspondem ao sexo masculino.



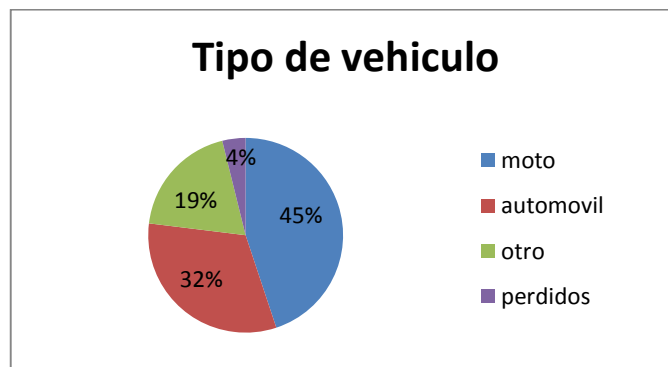
Gráfica 59. Edad

De acordo com a gráfica, 21% dos entrevistados estão na faixa de 18 a 25 anos, 33% na faixa de 26 a 33 anos, 21% na faixa de 34 a 41 anos, 25% na faixa de 42 a 49 anos.



**Gráfica 60. Año del accidente.**

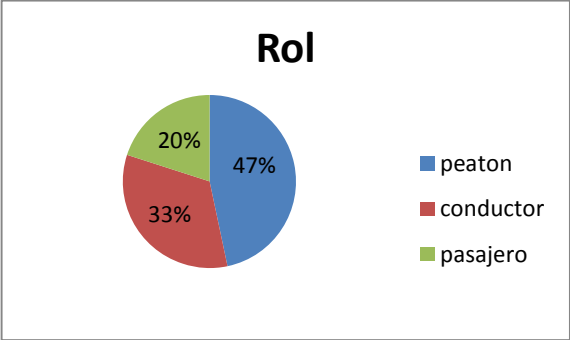
De acuerdo con la incidencia de accidentalidad en el municipio de vista hermosa, en él se dio en un 3%, en el 2008, con un 7%, en el 2009, está en un 0%, en el 2010 se presentó el índice más alto con 52%, seguido del 2011 con el 28%, y el 2012 con el 10%.



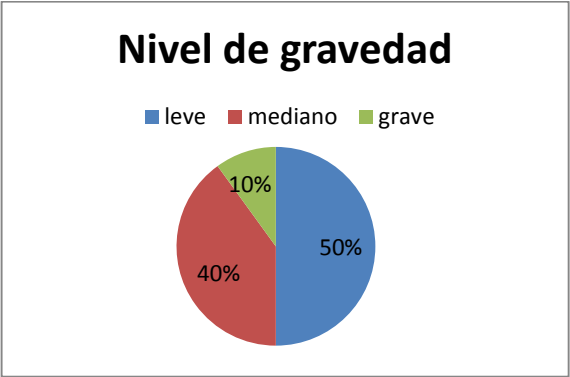
**Gráfica 61. Tipo de Vehículos**

De acuerdo a la gráfica la mayor accidentalidad se dio en motocicleta con un 45%, seguido por el automóvil que fue de 32%, otro 19%, perdidos 4%



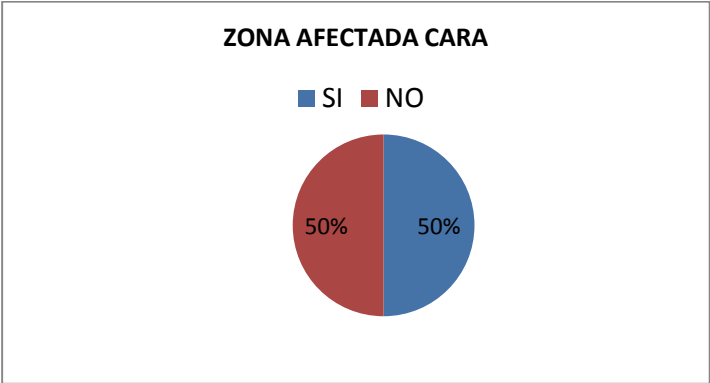


Gráfica 62. Rol



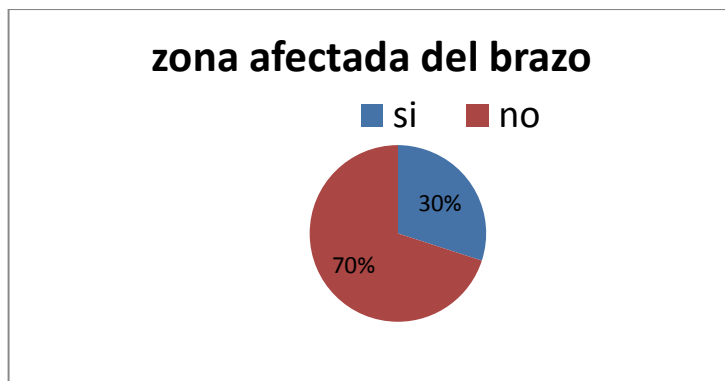
Gráfica 63. Nivel de gravedad.

De acuerdo el nivel de gravedad en accidentalidad el 50% leve, 40% moderado y el 10% grave.



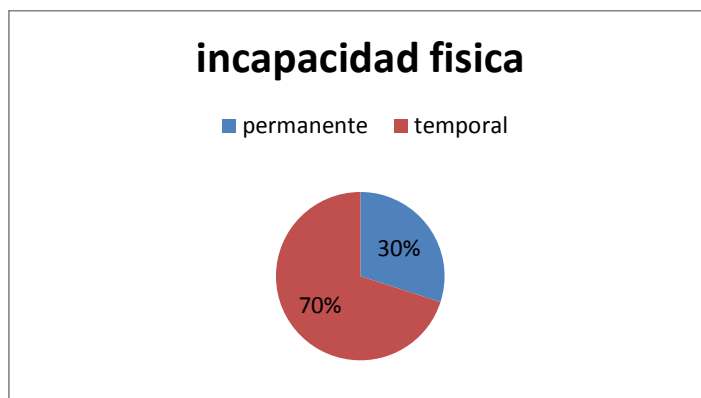
**Gráfica 64. Zona Afectada.**

De acuerdo a la gráfica el 50%, la zona afectada fue cara.



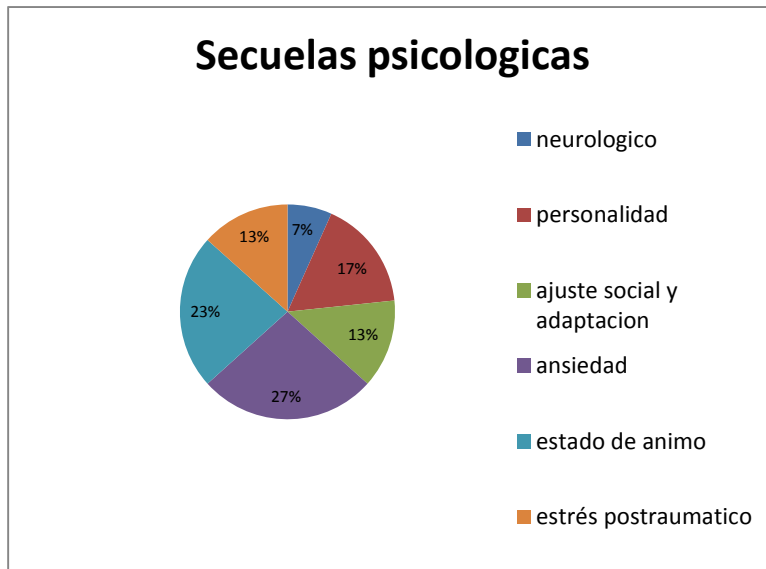
**Gráfica 65. Zona Afectada.**

De acuerdo a la gráfica la zona fue de un 30%.



**Gráfica 66. Incapacidad Física.**

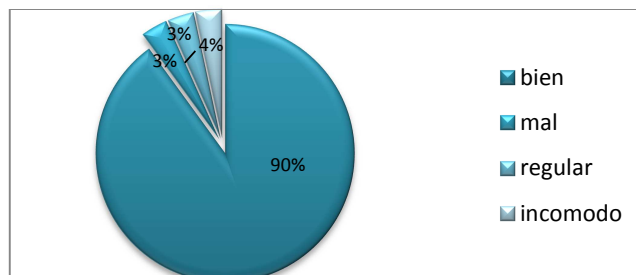
De acuerdo a la gráfica de incapacidad física el 70% ha padecido incapacidad física temporal y 30%, definitiva



Gráfica 67. Secuelas Psicológicas.

- 27%, ansiedad
- 23%, estado de animo
- 17%, personalidad
- 13%, estrés postraumático y ajuste social
- 7%, Cognitivo

### CÓMO SE SINTIÓ AL RESPONDER ÉSTA ENCUESTA



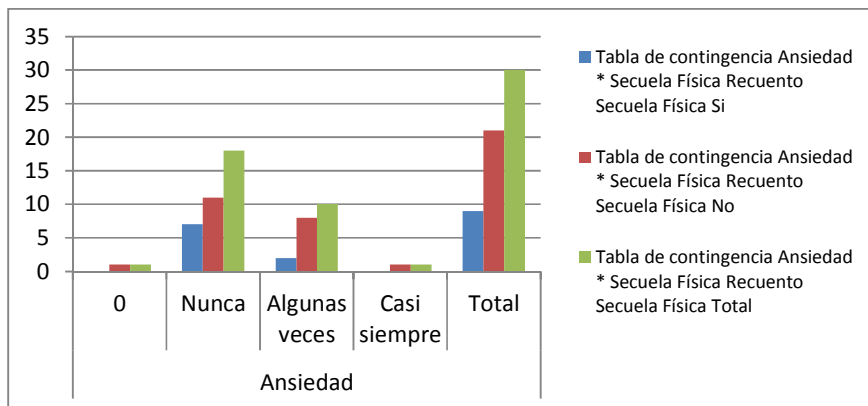
Bien	Mal	regular	Incomodo
27	1	1	1

Gráfica 68. Cómo Se Sintió Al Responder Ésta Encuesta

TABLA DE CONTINGENCIA ANSIEDAD \* SECUELA FÍSICA

Recuento

	Secuela Física		Total
	Si	No	
0	0	1	1
Nunca	7	11	18
Algunas veces	2	8	10
Casi siempre	0	1	1
Total	9	21	30



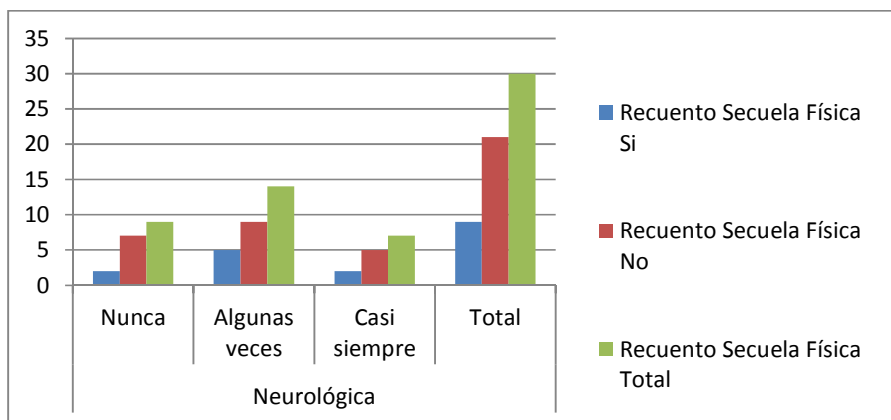
Gráfica 69. Tabla de contingencia Ansiedad

De acuerdo con los datos obtenidos en la gráfica de contingencia de secuela física en ansiedad, el 6.6% de las personas con secuelas físicas experimentan ansiedad algunas veces, el 26.6% de las personas sin secuela física experimentan ansiedad algunas veces.

**TABLA DE CONTINGENCIA COGNITIVA**

recuento

		Secuela Física		Total
		Si	No	
Neurológica	Nunca	2	7	9
	Algunas veces	5	9	14
	Casi siempre	2	5	7
	Total	9	21	30



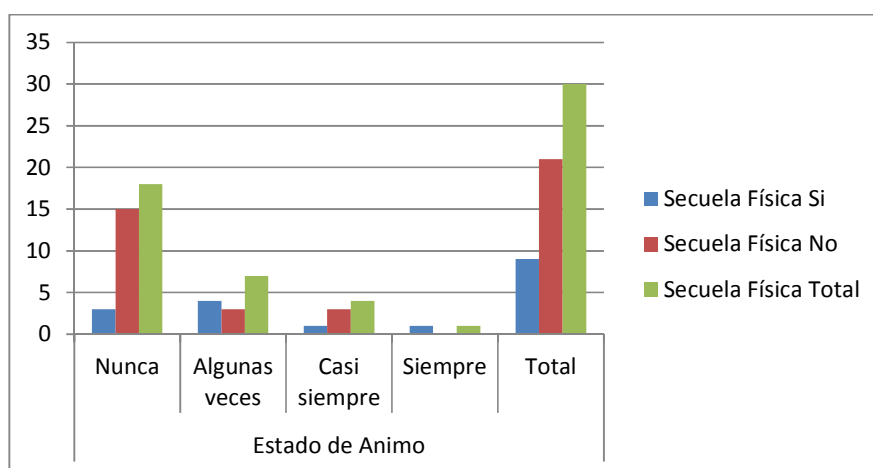
**Gráfica 70. Tabla de contingencia Cognitiva.**

De acuerdo con los datos obtenidos en la gráfica de contingencia de secuela física y cognitiva, el 55.5% de los encuestados con secuelas físicas respondió que manifestó secuelas cognitivas algunas veces, el 42.8 de las personas sin secuela física manifestó secuelas cognitivas algunas veces, el 23.8% de las personas sin secuela física respondió que presento secuelas cognitivas casi siempre, el 22.2% de las personas con secuela física respondió que presentaron secuelas cognitivas casi siempre.

**TABLA DE CONTINGENCIA ESTADO DE ANIMO \* SECUELA FÍSICA**

Recuento

		Secuela Física		
		Si	No	Total
Estado de Animo	Nunca	3	15	18
	Algunas veces	4	3	7
	Casi siempre	1	3	4
	Siempre	1	0	1
	Total	9	21	30



**Gráfica 71. Tabla de contingencia Estado de Animo**

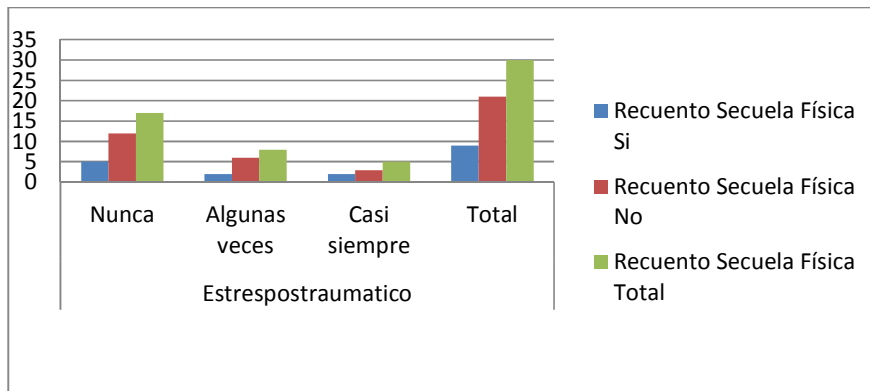
De acuerdo con los datos obtenidos en la gráfica de contingencia de secuela física y estado de ánimo, el 19.04% de las personas con secuela física experimentaron algunas veces secuelas relacionadas con el estado del ánimo, la resultados para las personas sin secuela física son mayores ya que el 33.3% de esta población experimento secuelas relacionadas con el estado del ánimo algunas veces. El 4.76 de las personas con secuelas físicas experimento secuelas relacionadas con el estado del ánimo en una

frecuencia de Casi siempre, la situación para las personas sin secuela física es mayor en la frecuencia de casi siempre con un porcentaje del 11.11%.

**Tabla de contingencia estrés**

Recuento

		Secuela Física		
		Si	No	Total
Estrespostraumatico	Nunca	5	12	17
	Algunas veces	2	6	8
	Casi siempre	2	3	5
	Total	9	21	30



**Gráfica 72. Tabla de contingencia estrés.**

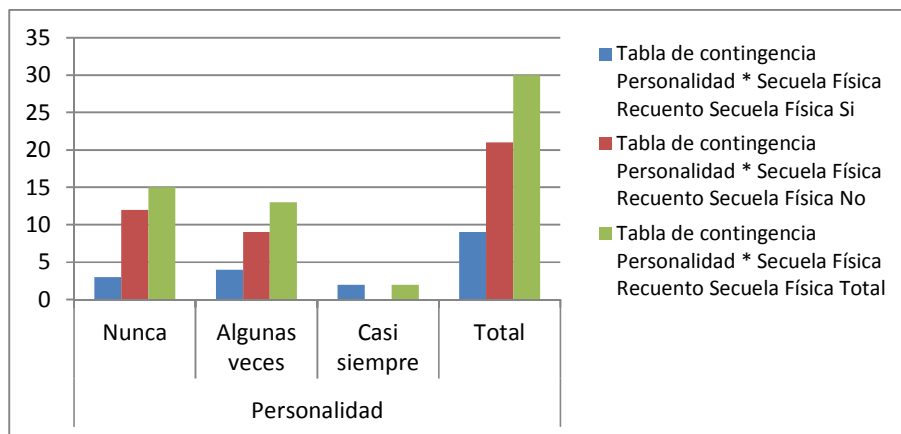
De acuerdo con los datos obtenidos en la gráfica de contingencia de secuela física y estrés post-traumático, el 22.2% de los encuestados con secuela física ha presentado estrés post-traumático algunas veces, la cifra para las personas sin secuela física en la frecuencia de algunas veces es mayor con un 28.5%. Para la frecuencia de

casi siempre se observa un porcentaje de 22.2% para las personas con secuela física y de 14.2% para las personas sin secuela física.

**TABLA DE CONTINGENCIA PERSONALIDAD \* SECUELA FÍSICA**

Recuento

		Secuela Física		
		Si	No	Total
Personalidad	Nunca	3	12	15
	Algunas veces	4	9	13
	Casi siempre	2	0	2
	Total	9	21	30



**Gráfica 73. Tabla de contingencia Personalidad.**

De acuerdo con los datos obtenidos en la gráfica de contingencia de secuela física y cambios en la personalidad, el 44.4% de los encuestados con secuela física ha presentado secuelas en la personalidad en algunos aspectos, la cifra para las personas sin secuela física respecto a algunos aspectos es un poco menor con un 42.8%. Para la

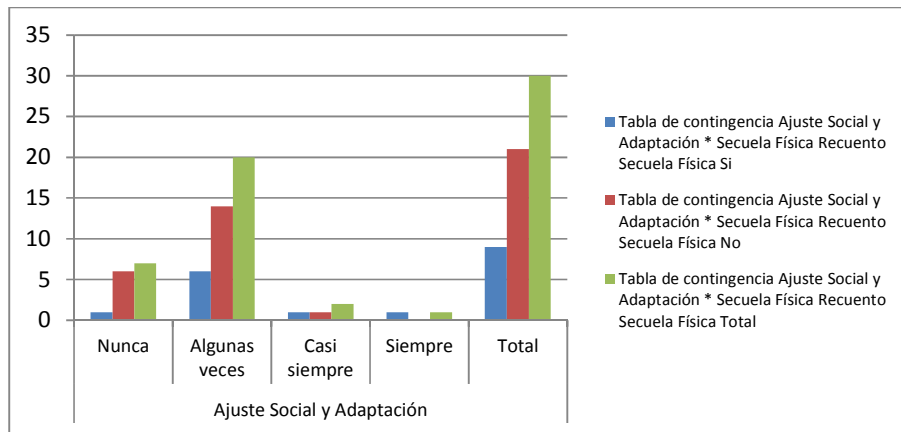


frecuencia de casi siempre se observa un porcentaje de 22.2% para las personas con secuela física y de 0% para las personas sin secuela física.

**TABLA DE CONTINGENCIA AJUSTE SOCIAL Y ADAPTACIÓN \* SECUELA FÍSICA**

Recuento

		Secuela Física		
		Si	No	Total
Ajuste Social y Adaptación	Nunca	1	6	7
	Algunas veces	6	14	20
	Casi siempre	1	1	2
	Siempre	1	0	1
	<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>21</b>	<b>30</b>



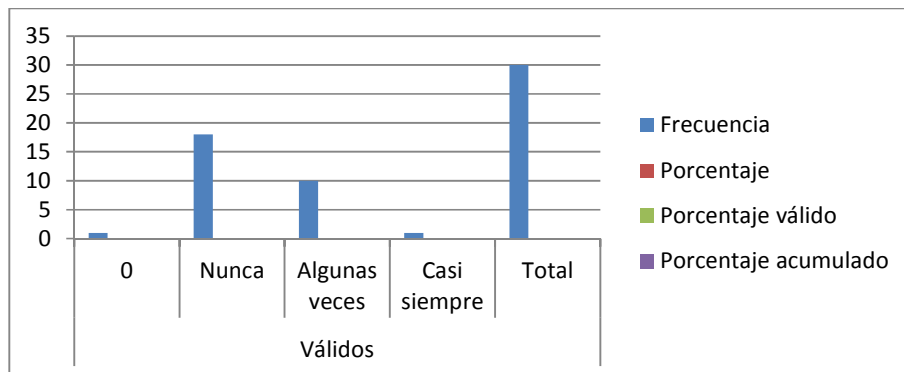
**Gráfica 74. Tabla de contingencia Ajuste Social y Adaptación.**

De acuerdo con los datos obtenidos en la gráfica de contingencia de secuela física y ajuste social, el 66.6 de los encuestados con secuela física ha presentado secuelas

relacionadas con el ajuste social en una frecuencia de algunos veces, la cifra para las personas sin secuela física respecto a algunos aspectos es un igual 66.6%. Para la frecuencia de casi siempre se observa un porcentaje de 11.1% para las personas con secuela física y de 4.76% para las personas sin secuela física.

**Ansiedad**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
0	1	3.3	3.3	3.3
Nunca	18	60.0	60.0	63.3
Algunas veces	10	33.3	33.3	96.7
Casi siempre	1	3.3	3.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

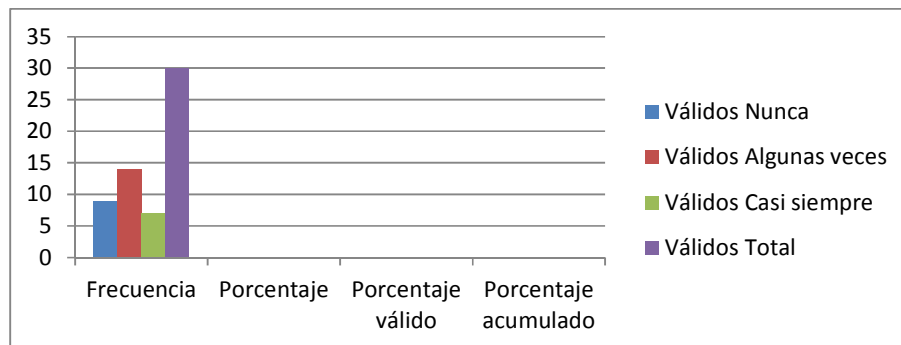


**Gráfica 75. Ansiedad**

De acuerdo a la tabla de frecuencia se podría decir 60% nunca han presentado crisis o repeticiones de ansiedad, el 33.3%, algunas veces, y el 3.3% casi, total encuestados 30.

**SECUELAS COGNITIVAS**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	9	30.	30.
	Algunas veces	14	46.	76.
	Casi siempre	7	23.	100.0
	Total	30	100.0	100.0

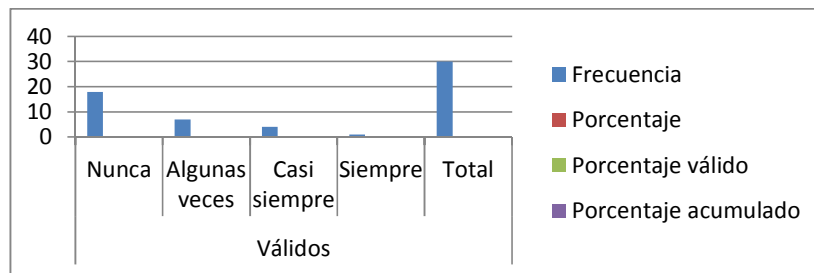


**Gráfica 76. Secuelas Cognitivas.**

De acuerdo a la tabla de frecuencia se podría decir 30% nunca han presentado crisis o repeticiones neurológicas, el 46%, algunas veces, y el 23.3% casi, total encuestados 30

### ESTADO DE ANIMO

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	18	60.0	60.0	60.0
	Algunas veces	7	23.3	23.3	83.3
	Casi siempre	4	13.3	13.3	96.7
	Siempre	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

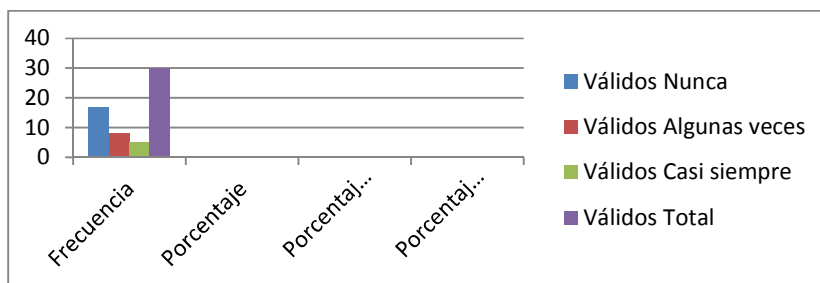


Gráfica 77. Estado de Animo

De acuerdo a la tabla de frecuencia se podría decir 60% nunca han presentado crisis o repeticiones de estado de ánimo, el 23.3%, algunas veces, y el 13.3% casi, total encuestados 30

### ESTRÉS POSTRAUMÁTICO

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	17	56.7	56.7	56.7
	Algunas veces	8	26.7	26.7	83.3
	Casi siempre	5	16.7	16.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

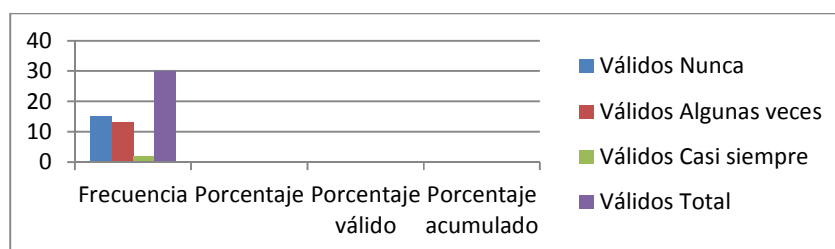


**Gráfica 78. Estrés Postraumático**

De acuerdo a la tabla de frecuencia se podría decir 56.7% nunca han presentado crisis o repeticiones estrespostraumatico, el 26.7%, algunas veces, y el 16.7% casi, total encuestados 30

#### PERSONALIDAD

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	15	50.0	50.0	50.0
Algunas veces	13	43.3	43.3	93.3
Casi siempre	2	6.7	6.7	100.0
Total	30	100.0	100.0	

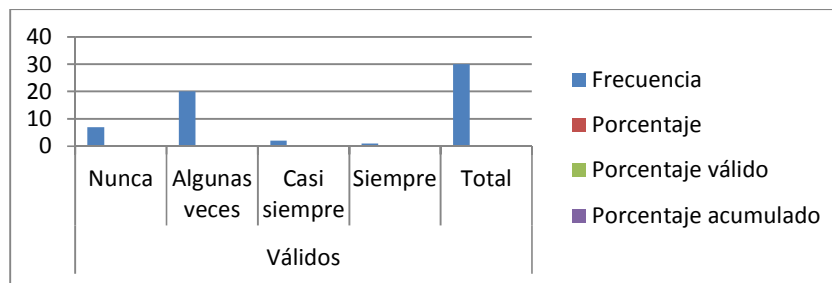


**Gráfica 79. Personalidad**

De acuerdo a la tabla de frecuencia se podría decir 50% nunca han presentado crisis o cambios de personalidad , el 43.3%, algunas veces, y el 6.7% casi, total encuestados 30.

### AJUSTE SOCIAL Y ADAPTACIÓN

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Nunca	7	23.3	23.3	23.3
Algunas veces	20	66.7	66.7	90.0
Casi siempre	2	6.7	6.7	96.7
Siempre	1	3.3	3.3	100.0
Total	30	100.0	100.0	

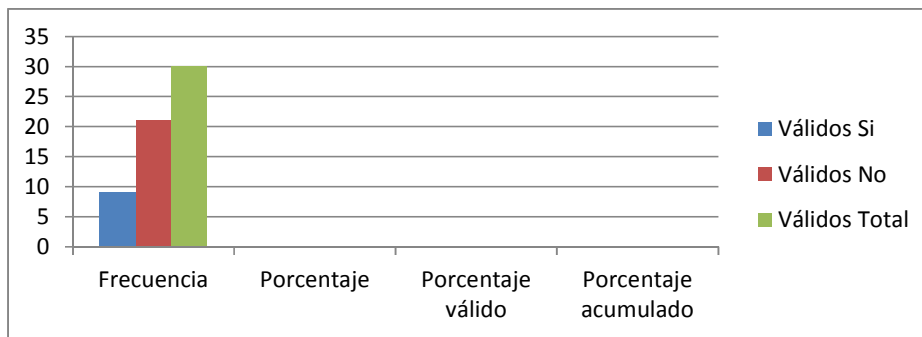


**Gráfica 80. Ajuste Social Y Adaptación**

De acuerdo a la tabla de frecuencia se podría decir 23.3% nunca han presentado crisis o repeticiones de ajuste social y adaptación, el 66.7%, algunas veces, y el 6.7% casi, total encuestados 30

### SECUELA FÍSICA

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	9	30.0	30.0	30.0
	No	21	70.0	70.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

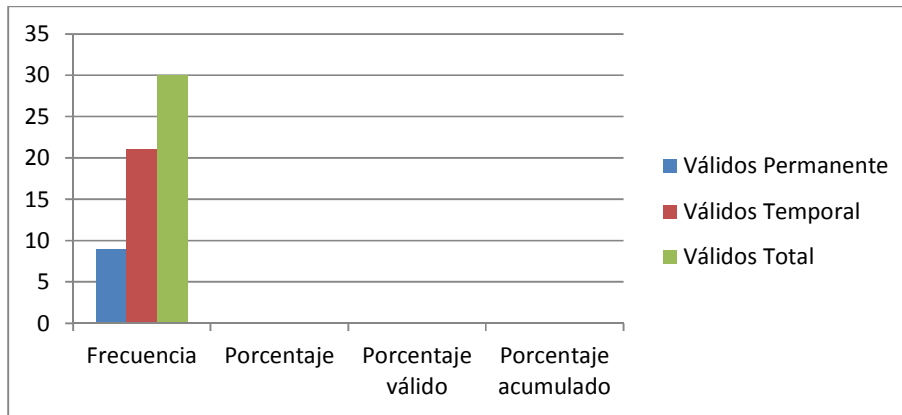


**Gráfica 81. Secuela Física**

De acuerdo a la gráfica de secuela física en frecuencia, 9, personas sí pudieron haber quedado con alguna secuela después del accidente de tránsito, y 21 persona no pudieron haber quedado con alguna secuela física.

### INCAPACIDAD FÍSICA

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Permanente	9	30.0	30.0	30.0
	Temporal	21	70.0	70.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	



**Grafica 72. Incapacidad física**



## DISCUSION

Los accidentes de tránsito afectan a la población mundial de manera significativa, pues cada año mueren millones de personas en las vías, y las consecuencias son diversas van desde pérdidas humanas, hasta lesiones graves con incapacidades en algunos de los casos permanentes como pérdida de algún miembro del cuerpo o lesiones físicas severas. Otro aspecto que predomina después de la ocurrencia de un accidente son los costos que conllevan a quien tiene que asumirlos y la economía de las aseguradoras o entidades encargadas de sufragarlos.

El primer hallazgo hace referencia a las secuelas Psicológicas cuyos para efectos relacionados con la ansiedad muestran que el 33.3% de la población algunas veces experimenta ansiedad relacionada con el accidente y el 3% de la población experimenta los síntomas de forma constante, es importante analizar este dato ya que las víctimas pueden estar experimentando conductas de evitación y conductas de ansiedad anticipatoria antes de manejar o tomar un vehículo en el rol de pasajero, esto podría influir de manera significativa en el bienestar subjetivo experimentado por la persona, por lo cual es importante pensar en programas de apoyo y rehabilitación.

Las secuelas Del espectro cognitivo muestran un porcentaje del 46.7% en Algunas veces y un 23.3 % en casi siempre, estas secuelas evalúan básicamente la afectación de áreas como el pensamiento en relación a las creencias de capacidad percibida, miden a su vez la memoria y la atención; respecto a esta categoría parece que un número significativo de la población suele estar hipervigilante posterior al accidente,

a su vez las personas suelen disminuir su capacidad percibida esto significa que el accidente se puede conceptualizar como una experiencia de fracaso, según Bandura las experiencias de fracaso repetidas suelen generar disminución en la capacidad percibida y en algunas ocasiones pueden afectar los procesos cognitivos como la capacidad para pensar y recordar.

Sumando los porcentajes para las secuelas relacionadas con el estado del ánimo se observa que un 16.6% manifiesta efectos relacionados con el estado del ánimo, un 23.3 manifiesta que algunas veces ha experimentado efectos relacionados con el estado de ánimo lo que para el caso es alarmante si se compara con las estadísticas arrojadas por el último estudio nacional de salud mental las cuales indican que el 15% de los colombianos ha experimentado un trastorno afectivo alguna vez en su vida, para el caso si se suman los resultados obtenidos en la opción algunas veces se estaría haciendo referencia a un porcentaje total del 40%, lo que sugiere la implementación de modelos de salud mental dirigidos especialmente a combatir este fenómeno.

Para el estrés post- traumático el porcentaje es del 26.7% para la frecuencia de algunas veces y 16.7% para la frecuencia de Casi siempre, esta última cifra es significativa y coincide con los datos ofrecidos por Carvajal (2006) quien enfatiza en que uno de los aspectos importantes de los accidentes de tránsito son las posibles repercusiones derivadas del trauma psíquico: “Toda persona que se expone a un hecho traumático puede reaccionar de diversas maneras, desde algunos síntomas aislados hasta un cuadro psicótico. El espectro de los trastornos por estrés postraumático abarca gran parte de estas reacciones”.

En el presente estudio se pudo determinar cómo los efectos psicosociales se ven afectados diversos ámbitos de la vida, ya sea personal, familiar y social y ello lo demuestra los hallazgos presentados en el presente. Este es un problema que requiere la atención, apoyo y trabajo de aquellos responsables e involucrados con la salud pública, de los prestadores de servicios de salud y de los representantes del gobierno.

Posteriormente a un accidente de tránsito son muchas las secuelas físicas y psicológicas, las cuales se manifiestan en algunos casos, la persona después de un accidente puede quedar inhabilitada para poder seguir teniendo una vida normal, inclusive para trabajar y para relacionarse normalmente con su familia o en su entorno social.

Las mayoría de las secuelas emocionales o psicológicas pueden ser sorprendentemente variadas como: problemas para dormir o pesadillas angustiantes estrés, falta de interés a la vida. - pérdida de la confianza en sí mismo, baja autoestima, baja motivación. - apatía (no importa lo que pueda pasar). - dificultad o miedo para manejar. - dificultad para tomar decisiones.- depresión. - sentimientos o pensamientos suicidas.

Cuando el accidente deja secuelas físicas importantes las secuelas psicológicas también lo son la incapacidad física que se traduce en incapacidad laboral o en incapacidad de atender a la familia afecta la psiquis de la persona. Las secuelas emocionales después de un accidente de tránsito no sólo recaen sobre la persona envuelta en el accidente sino que afectan también a los familiares directos de ésta, ya

que gran parte de las víctimas creen que nunca van a poder vivir o disfrutar la vida como lo hacían anteriormente.

Lo importante en la recuperación es una atención rápida con terapias de ayuda psicológica o atención psiquiátrica posterior al accidente. Estudios indican que luego de muchos años de ocurrido el accidente el 25% de las víctimas se ven a sí mismos como suicidas potencial. Ciela G. Baugher, CCHt. 303-775-9060. Cofundadora y miembro de la Alianza por la Educación y Salud de los Hispanos. [www.gracielabaugher.com](http://www.gracielabaugher.com)

De acuerdo con los resultados de este estudio, se recomienda realizar esfuerzos conjuntos entre las entidades de dirección del sistema de salud del estado, las entidades aseguradoras y prestadoras de salud, y las Entidades Municipales.

## **CONCLUSIONES**

En el municipio de Vistahermosa Meta, es necesario realizar esfuerzos conjuntos entre las entidades de dirección del sistema de salud del estado, las entidades aseguradoras y prestadoras de salud, y las instituciones formadoras del recurso humano en salud y generar medidas que ayuden a proteger a los usuarios más vulnerables de las vías debe considerarse como prioridad para los entes gubernamentales.

Al finalizar todos los pasos pautados de nuestro proyecto de investigación, me di cuenta de lo importante que es esta experiencia y la influencia positiva que tendrá en nuestra carrera. Esto es, gracias al aprendizaje de enfrentar un problema o teoría

siempre mediante el estudio metodológico del mismo, y así proponer nuestra propia hipótesis.

De acuerdo a las encuestas realizadas se evidencia que 9 de los encuestados si han quedado con secuelas físicas, lo que nos demuestra que en nuestro municipio con una cantidad de habitantes que no supera 24124(hab/k<sup>2</sup>), por cada 2664 ha quedado una secuela física.

En cuanto a la incapacidad física en secuelas 9, personas han quedado con daños irreparables dándonos cuenta de que es importante que las autoridades deben incrementar la vigilancia y las sanciones basadas en las normas de tránsito es necesario estimular el diseño de políticas públicas dirigidas a la prevención de accidentes de tránsito para evitar las que se continúe con esta problemática que día va creciendo más por la falta de medidas preventivas en nuestro municipio y que en última instancia es toda la comunidad que se ve afectada tanto en la parte física como en la parte emocional

## BLOGRAFIA

Alfaro, C. Díaz, C. Los accidentes de tránsito: creciente problema para la salud pública. Tomado de: <http://hist.library.paho.org/spanish/bol/v83n4p310.pdf>.

Baugher, G. Técnicas de liberación emocional. Sitio Web: [www.gracielabaugher.com](http://www.gracielabaugher.com).

Carvajal, C. (2006). Fase aguda de estrés Post- Traumático en los accidentes de tránsito. Recuperado el 25 de abril del enlace: [http://www.clinicalascondes.com/area-academica/pdf/MED\\_JUL\\_06/faseaguda.pdf](http://www.clinicalascondes.com/area-academica/pdf/MED_JUL_06/faseaguda.pdf).

Chinchilla, M. Mejías, L. Solano, L. (1992). Diagnostico situacional de los accidentes de tránsito en Costa Rica. Extraído de: <http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/pela/pl-000015.pdf>.

Días, J. (2008) Traumatismos causados por el tránsito. Recuperado de: <http://edant.clarin.com/diario/2008/08/26/um/accidentes.pdf>.

Dörner, D. The Logic of Failure, Perseus Books. (1997). Atlanta Book Company. Estados Unidos de América.

Fernandez,G.(2004).Recuperadode:<http://www.infosalud.mendoza.gov.ar/public/infosalud/accidentes/publicaciones/acctrans.pdf>.

Haegi, M. (2006). El día después de las víctimas y sus familiares. Tomado de: <http://www.luchemos.org.ar/revistas/articulos/rev16/rev16p02.htm>.

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Recuperado de: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/background\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/background_es.pdf)

Revista de Salud Pública. Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Medicina, Instituto de Salud Pública, Oficina 318. Tel. (57)(1) 3165000 ext. 15036. correo-e: [caagudeloc@unal.edu.co](mailto:caagudeloc@unal.edu.co)

Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial. (2004). Informe mundial sobre prevención de los accidentes de tránsito.

## ANEXOS

### Consentimiento informado

De manera atenta se presenta este documento que hace parte de la investigación que realiza la estudiante de psicología de la UNAD, como opción de grado en el delos accidentes de tránsito, a las estadísticas presentadas por tránsito y transporte en el Municipio.

Es de vital importancia conocer la opinión de las personas afectadas de una forma directa y de esta manera dar respuesta a los ítems presentados en este instrumento, para lo cual se le invita a responderlo.

Los resultados serán publicados a través de un artículo científico y será insumo para diseñar un programa de atención psicosocial.

Cordial saludo.

Firma del encuestado

Sexo:	1. Masculino		2. Femenino	
-------	--------------	--	-------------	--



Edad:	1. 18 - 25	2. 26- 33	3. 34- 41	4. 42- 49	5. 50- 57	6. Mayor de 58						
En qué año:	20 07	2 0 0 8	2009	20 10	20 11	2012	Otro año: Cuál?					
Tipo de Vehículo:	1. Moto		2. Automóvil		3. Otro: Cuál?							
Fue atendido en el Hospital DE VISTA HERMOSA					1. SI		2. NO					
Mi rol en el momento del accidente fue:				1. Pe atón	2. Condu ctor			3. Pasajer o				
El accidente fue:				1. Le ve	2. Mediano			3. Grave				
La zona afectada												
1. Cabeza			2. Tronco			3. Extremidad			4. Aparat o			
Cráneo y encéfalo			Columna vertebral			Superior y cintura			Cardiovascula r			
Cara:			y pelvis			Ho mbr o			Corazó n			
Sistema osteoarticular			Cuello (órganos)			Cla vícu la			Venas y Arterias			
Boca.			Tórax.			Bra zo						
Nariz.			Abdomen y pelvis			Cod o						
Sistema olfatorio y			(órganos y			Antebrazo y			5. Perjuicio Estético			
Gustativo			Vísce ra s			Mu ñe ca						
Sistema ocular						Man o						
Sistema auditivo												
6. Extremidad Inferior y Cadera			Dismet rías			Cade ra			Rodilla			
			Tobillo			Pi e			Muslo			
La atención médica que recibí fue:				1. Amb ulato ria		2. Hospitalización						
				3. Cuidados Intensivos			4. Cuidados Intermedios					
El accidente de tránsito me dejó incapacidad física					1. Permanen te		2. Temporal					
Cuál?												
El accidente me generó una secuela física							1. SI		2. N O			

		1 Nunca; 2 Algunas Veces; 3 Casi Siempre; 4 Siempre										
ITEMS		1	2	3								
Después del accidente he recibido algún tipo de terapia física												
Padezco dolores de cabeza a causa del accidente												
A causa del accidente me fatigo con facilidad												
Debido al accidente he presentado alteración visual												
A causa del accidente padezco dolor abdominal												
Siento que mi vida familiar cambió después del accidente												
Siento que mi vida laboral cambió después del accidente												
Pienso que el accidente ha afectado mi vida social												
Siento que mi vida personal se ha visto afectada a causa del accidente												
Después del accidente presento miedos y temores en zonas transitadas												
Después del accidente presento tristeza y nostalgia												
Después del accidente presento angustia y desesperanza												
Luego del accidente tengo dificultades para tomar una decisión												
Mi estado de ánimo se altera al presenciar o escuchar sobre accidentes												
Recibí terapias psicológicas después del accidente de tránsito												
Posterior al accidente experimento fobia en el momento de conducir												
Posterior al accidente experimento angustia ante la idea de conducir												
Evito conducir por el lugar donde ocurrió el accidente												
Después del accidente evito estar en actividades sociales												
Después del accidente evito hablar de lo sucedido												
Después del accidente evito estar solo												
Debido al accidente presento síntomas como sudoración												
Posterior al accidente presento síntomas como náuseas y mareos												
Posterior al accidente presento palpitaciones												
Posterior al accidente presento ganas de llorar												
Después del accidente estoy atento en el momento de conducir												
A causa del accidente presento ausencia de habilidad o destreza a la hora de conducir												
Posterior al accidente presento alteración del sueño como insomnio												
Debido al accidente presento problemas para recordar las cosas												
Después del accidente presento momentos de olvido												
Posterior al accidente pienso que mi familia es mi prioridad												
Posterior al accidente creo que mi rendimiento laboral no es el mismo												
Tengo algún tipo de responsabilidad económica debido al accidente												
Debido al accidente perdí interés en situaciones o actividades que eran placenteras												
Debido al accidente experimento inseguridad y desconfianza en mi mismo												
Posterior al accidente mi imagen se vio afectada a nivel personal												



VISTAHERMOSA.			<ul style="list-style-type: none"> <li>GRADO DE ACCIDENTE</li> </ul>		
2. ANALIZAR LAS SECUELAS FÍSICAS EN RELACIÓN A: GRADO DE ACCIDENTE, INCAPACIDAD Y ZONA AFECTADA EN VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE VISTAHERMOSA.	<b>SECUELAS FÍSICAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GRADO DE ACCIDENTE</li> <li>INCAPACIDAD</li> <li>ZONA AFECTADA</li> </ul>	<p>LEVE, MEDIANO, GRAVE</p> <p>PERMANENTE, TEMPORAL</p> <p>CABEZA, TRONCO, EXTREMIDAD SUPERIOR Y CINTURA, EXTREMIDAD INFERIOR Y CADERA, APARATO CARDIOVASCULAR Y PERJUICIO ESTÉTICO</p>	2, 3, 4, 5, 6, 11	
3. COMPARAR LAS SECUELAS PSICOLÓGICAS SEGÚN LAS CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS EN VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE VISTAHERMOSA	<b>SECUELA PSICOLÓGICA</b>	<b>ANSIEDAD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ANSIEDAD ANTICIPATORIA</li> <li>PATRONES EVITATIVOS</li> <li>ACTIVACIÓN NEUROENDOCRINA</li> </ul>	<p>FOBIA, ANGUSTIA</p> <p>EVITACIÓN</p> <p>SINTOMAS</p>	16, 17, 18, 22, 23 24, 25, 26, 27 7, 8, 9, 10, 28, 29, 30, 31
		<b>NEUROLÓGICAS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DÉFICIT DE ATENCIÓN</li> <li>ALTERACIÓN FÍSICA</li> <li>ALTERACIÓN DE LA MEMORIA</li> <li>ALTERACIÓN DEL PENSAMIENTO</li> </ul>	<p>ATENCIÓN, AUSENCIA ALTERACIÓN DEL SUEÑO</p> <p>RECUERDO Y OLVIDO</p> <p>IDEAS, CREENCIAS</p>	32, 33, 34 35, 36, 37, 38, 39
		<b>ESTADOS DE ÁNIMO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ANHEDONIA</li> <li>IMPACTO SOBRE AUTO ESTIMA</li> <li>SINTOMAS DEPRESIVOS</li> </ul>	<p>AUSENCIA DE PLACER</p> <p>INSEGURIDAD</p> <p>DESINTERÉS</p>	40, 41, 42 43, 44, 45
		<b>ESTRÉS POST-TRAUMA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>TEMOR A REVIVIR EL EPISODIO</li> <li>SENTIMIENTO DE CULPABILIDAD</li> <li>AGITACIÓN O EXCITABILIDAD</li> </ul>	<p>REVIVIR</p> <p>CULPA</p> <p>MANIFESTACIÓN DE SINTOMAS</p>	46, 47 48 49, 50
		<b>PERSONALIDAD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>REACCIONES INESPERADAS</li> <li>AGRESIVIDAD</li> <li>AUTOESQUEMAS</li> </ul>	<p>ACTITUD</p> <p>CONDUCTA</p> <p>AUTOCONCEPTO</p>	19, 51, 52 53 54, 55
		<b>AJUSTE SOCIAL Y ADAPTACIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>HÁBITOS</li> <li>PATRONES DE COMPORTAMIENTO</li> <li>ALTERACIÓN SOCIAL</li> </ul>	<p>COSTUMBRES</p> <p>COMPORTAMIENTO</p> <p>CAMBIOS</p>	56, 57, 58, 59, 60, 61 12, 13, 14, 15, 62, 63, 64
4. COMPARAR LAS SECUELAS PSICOLÓGICAS Y FÍSICAS EN VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE VISTAHERMOSA					

### Tabla de frecuencia

#### Ansiedad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0	1	3.3	3.3	3.3
	Nunca	18	60.0	60.0	63.3
	Algunas veces	10	33.3	33.3	96.7
	Casi siempre	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

#### Neurológica

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	9	30.0	30.0	30.0
	Algunas veces	14	46.7	46.7	76.7
	Casi siempre	7	23.3	23.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

#### Estado de Animo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	18	60.0	60.0	60.0
	Algunas veces	7	23.3	23.3	83.3
	Casi siempre	4	13.3	13.3	96.7
	Siempre	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

#### Estrés postraumático

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	17	56.7	56.7	56.7
	Algunas veces	8	26.7	26.7	83.3
	Casi siempre	5	16.7	16.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

#### Personalidad

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	15	50.0	50.0	50.0
	Algunas veces	13	43.3	43.3	93.3
	Casi siempre	2	6.7	6.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

#### Ajuste Social y Adaptación

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	7	23.3	23.3	23.3
	Algunas veces	20	66.7	66.7	90.0
	Casi siempre	2	6.7	6.7	96.7
	Siempre	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

**Secuela Física**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	9	30.0	30.0	30.0
	No	21	70.0	70.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

**Incapacidad Física**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Permanente	9	30.0	30.0	30.0
	Temporal	21	70.0	70.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

**Tabla de contingencia Ansiedad \* Secuela Física**

Recuento

		Secuela Física		Total
		Si	No	
Ansiedad	0	0	1	1
	Nunca	7	11	18
	Algunas veces	2	8	10
	Casi siempre	0	1	1
	Total	9	21	30

**Tabla de contingencia Neurológica \* Secuela Física**

Recuento

		Secuela Física		Total
		Si	No	
Neurológica	Nunca	2	7	9
	Algunas veces	5	9	14
	Casi siempre	2	5	7
	Total	9	21	30

**Tabla de contingencia Estado de Animo \* Secuela Física**

Recuento

		Secuela Física		Total
		Si	No	
Estado de Animo	Nunca	3	15	18
	Algunas veces	4	3	7
	Casi siempre	1	3	4
	Siempre	1	0	1
	Total	9	21	30

**Tabla de contingencia Estrés postraumático \* Secuela Física**

Recuento

		Secuela Física		Total
		Si	No	
Estrespostraumatico	Nunca	5	12	17
	Algunas veces	2	6	8
	Casi siempre	2	3	5
	Total	9	21	30

**Tabla de contingencia Personalidad \* Secuela Física**

Recuento

		Secuela Física		Total
		Si	No	
Personalidad	Nunca	3	12	15
	Algunas veces	4	9	13
	Casi siempre	2	0	2
	Total	9	21	30

**Tabla de contingencia Ajuste Social y Adaptación \* Secuela Física**

Recuento

		Secuela Física		Total
		Si	No	
Ajuste Social y Adaptación	Nunca	1	6	7
	Algunas veces	6	14	20



Casi siempre	1	1	2
Siempre	1	0	1
Total	9	21	30