

**FACTORES PSICOSOCIALES ASOCIADOS A ACCIDENTES
DE TRANSITO DE ACACIAS-META**

DIRECTORA:

Dra. CONSTANZA MOLINA

AUTORES:

CARMEN ROSA LOPEZ C.C 40436317

DORA RUTH ROMERO ALVAREZ C.C 40437153

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

**FACTORES PSICOSOCIALES ASOCIADOS A ACCIDENTES
DE TRANSITO DE ACACÍAS -META**

ESCUELA CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES

UNAD

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA
ESCUELA CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES**

PROGRAMA PSICOLOGÍA

Acacias Meta

Mayo 4 de 2013

Dedicatoria

La realización de este proyecto ha sido posible gracias a la participación de muchas personas y el apoyo de varios Doctores. A la Decana de Psicología Constanza Molina, por su amor y ayuda incondicional que nos brindó en la elaboración de este trabajo, a la Doctora Dorian López Bejarano y al Doctor Hugo Ernesto Perdomo por su compañía y consejos sabios que me brindaron en la elaboración de esta investigación, apoyándose en sus experiencias como Docentes, para fortalecer y mantener la calidad en los trabajos.

Queriendo dedicar este trabajo de grado a Dios, que me ha dado la fortaleza, la paciencia y la sabiduría para afrontar las adversidades y los desafíos en toda mi carrera.

Dora Ruth Romero Álvarez

Dedicatoria

Dedico este trabajo a Dios todopoderoso por, bendecirme, fortalecerme y darme sabiduría para supera las adversidades presentadas cada día de mi vida, a mis hijos quienes son las personas que me impulsa a perseverar cada día, a mi madre, mi sobrina Alejandra, mis hermanas por acompañarme en este camino por apoyarme y animarme culminar la etapa que da inicio a un nuevo caminar tan importante en mi vida. Les dedico de manera muy especial este trabajo a tres personas muy importantes que me apoyaron en mi proceso de formación, mi amiga Isabel Murcia quien me apoyo económicamente parte importante para obtener este logro, mi amiga Eulalia Sepúlveda quien me incentivó a luchar por mi anhelo y mi realización como persona a la cual tiene derecho todo ser humano, y mi gran amigo quien me enseñó a no desfallecer así encontrara cada día de mi vida circunstancias que en su momento me llenaran de tristezas quien ya no me acompaña en este paraíso maravilloso que DIOS nos regaló para vivir.

Carmen Rosa López Rincón

Agradecimientos

El presente trabajo no hubiera sido posible sin la valiosa atención y colaboración de:

Ps. NORMA CONSTANZA MOLINA

Decana de la Escuela Ciencias Sociales Artes y Humanidades Zonal Amazonia y Orinoquia

CEAD Acacias

Doctora Dorian López Bejarano

Jurado del proyecto (1)

Hugo Ernesto Perdomo

Jurado del proyecto (2)

A todos ellos nuestra gratitud y admiración por escucharnos, orientarnos a cada momento con la mejor manera disposición para lograr nuestro propósito.

Las autoras

CONTENIDO

Contenido

RESUMEN DEL PROYECTO.....	7
ABSTRACT	9
INTRODUCCIÓN	10
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:	11
JUSTIFICACIÓN.....	16
OBJETIVO GENERAL	18
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
MARCO TEÓRICO.....	19
PARADIGMA DE LA COMPLEJIDAD	20
MARCO CONCEPTUAL.....	30
METODOLOGÍA	33
RESULTADOS.....	39
CARACTERIZACIÓN	40
CONCLUSIONES	159
DISCUSIÓN.....	164
RECOMENDACIONES	167
BIBLIOGRAFÍA.....	168
CONCEPTOS.....	170
ANEXOS.....	171

RESUMEN DEL PROYECTO

El presente trabajo tiene el propósito de determinar los factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el municipio de Acacías Meta, sus objetivos específicos son: identificar los factores psicológicos de accidentes de tránsito, atribuibles al individuo como: el alcoholismo, el consumo de SPA, estrés y desapego a la norma vial; e identificar, los factores sociales atribuibles a los accidentes de tránsito, vial y a la cultura ciudadana.

El fenómeno que se presenta en el municipio de Acacías frente a la accidentalidad consiste en que, de manera cotidiana suceden cantidad de accidentes causados por diferentes tipos de vehículos automotores y en algunos casos por peatones, los cuales han afectado la comunidad.

Según la cifra que muestra la estadísticas de tránsito y transporte de Acacias Meta, en el año 2007 se reportaron 121 accidentes, en 2008 se obtiene un reporte de 142 accidentes de tránsito, para 2009 se reportan 228 accidentes de tránsito, en el 2010 se obtuvo un reporte de 130 accidentes de tránsito, en 2011 se originó un reporte de 189 accidentes y en 2012 un reporte de 197 accidentes en dicho municipio. Estos accidentes no solo corresponden a personas que conducen los vehículos, el peligro también está latente en los peatones según Glizer (1993) “es la manifestación dinámica del funcionamiento del sistema de transporte automotor sus elementos integrantes son las personas, ya sea como conductores pasajeros o peatones”.

Una de las primeras causas de accidentalidad vial identificadas por el Instituto de Medicina legal y Ciencias Forenses (2010) es la embriaguez, en segundo lugar el exceso de velocidad, luego el consumo de drogas y por último la violación de normas. La reforma de los delitos contra la seguridad vial desde el 15 de julio del año 2009 ha endurecido las penas para las personas que conduzcan en estado de embriaguez. Según los reportes de la OMS (2009) en los últimos años la cifra de accidentes oscila 1,2 millones de personas que mueren como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y nada menos que otros 50 millones sufren traumatismo.

Es importante pensar que el tránsito lo hacen todos los habitantes de un municipio ciudad o en términos generales País, puesto que todos son responsables de lograr un tránsito seguro, por eso es importante entender y registrar que se comienza a transitar desde el vientre materno, esto es para tomar conciencia de que manera se está involucrados con el tránsito, es importante la concientización de la sociedad en especial de aquellas que consumen algún tipo de sustancias las cuales afectan la parte cognitiva del ser humano, puesto que repercuten grandes consecuencias en las personas que sufren o viven la experiencia de un accidente.

El estudio está enmarcado en la línea de investigación psicología y subjetividad del programa de Psicología, de metodología mixta, de tipo descriptivo y transversal; se abordó una población de 1098 accidentes de tránsito ocurridos entre enero de 2007 a diciembre de 2012. La muestra fue seleccionada desde la teoría de los grandes números, lo que corresponde a 30 personas accidentadas; el instrumento aplicado fue una escala de tipo Likert de 98 ítems la cual fue validada por expertos, su validez fue 0,76 a través de la cual se evaluaron las categorías de análisis propuestas entre las que se encuentran, desde lo psicológico: stress, enfrentamiento, evitación, uso de sustancias psicoactivas, aspecto cognitivo, desapego a la norma vial; y, desde lo social: familia, cultura ciudadana y el aspecto social.

Palabras claves: factores psicosociales, evitación, social, enfrentamiento, cultura ciudadana, desapego a la norma vial, cognitivo, estrés, familiar.

ABSTRACT

The purpose of this study is to identify psychosocial factors associated with traffic accidents in Acacias Meta, the methodology implemented descriptive, positivist and transverse type for which we constructed a Liker scale which consists of 98 items assessing psychological and social categories affecting the person at the time of driving, which was validated by experts in the science of psychology.

Traffic accidents emerge as a factor of death, disability and illness that needs to be reviewed be aware that people die each year because of injuries, mainly caused by traffic accidents; specifically the number of accidents for the town of, Acacías Target between 2007 and 2012 is 1098 as reported traffic accidents transport traffic Meta Acacías, 2012.

The above figure has attracted research interest because it is a phenomenon that is growing every day in the city, where on a daily basis are episodes that attract attention and call the responsible exercise as citizen and college should exercise within the community so that regulate road awareness and transform mobility behavior

Similarly, the municipality is attraction, which may no longer be interesting for those who want to visit could be highly hazardous to travel with either vehicle or as pedestrians.

INTRODUCCIÓN

El propósito del presente estudio es determinar factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en Acacías Meta, la metodología implementada descriptiva, de tipo positivista y transversal para lo cual se construyó una escala de tipo Likert la cual consta de 98 ítems que evalúan categorías psicológicas y sociales que inciden en la persona a la hora de conducir un vehículo, la cual fue validada por expertos de la ciencia psicológica.

Los accidentes de tránsito emergen como un factor de muerte, discapacidad y enfermedad que requiere ser revisado, Se tiene conocimiento que cada año mueren persona por lesiones, principalmente ocasionadas por accidentes de tránsito, de manera específica la cifra de accidentes para el municipio de Acacías, Meta entre el 1 de enero del año 2007 al 31 de diciembre del 2012 es de 1098 accidentes de tránsito según informe de transito transporte de Acacias Meta, de 2012.

La anterior cifra ha despertado el interés de investigación, ya que es un fenómeno que cada día va en aumento en el municipio, en donde de manera cotidiana se presentan episodios que llaman la atención y convocan al ejercicio responsable que como ciudadanos y como universidad se debe ejercer al interior de la comunidad, de manera que la conciencia vial regule y transforme el comportamiento en la movilidad.

De igual manera, el municipio es atractivo turístico el cual puede dejar de ser interesante para quien lo quiera visitar podría resultar como altamente peligroso para transitar ya sea con vehículo o como patones.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

En Colombia departamento del Meta se encuentra ubicado el municipio de Acacías donde se observa a diario diferentes situaciones en los medios de transporte que llaman la atención, entre las cuales se observa: motocicletas, donde los conductores llevan niños sin casco, en muchos casos excede el número de personas reglamentado, que según el departamento de tránsito y transporte son 2, afectando el equilibrio del conductor que un alto porcentaje transita con el casco sin abrochárselo y en horas de la noche no se colocan el chaleco reflectivo. Es frecuente el no uso de las direccionales de manera adecuada y oportuna al realizar los giros y algunos, no portan espejos que permiten visibilizar la carretera y los vehículos que transitan por la vía.

En el caso de las personas que conducen automóviles, muchos de ellos no utilizan su cinturón de seguridad y los acompañantes que están ubicados dentro de los vehículos tampoco lo hacen, otros exceden el cupo permitido dentro de los vehículos, en algunos casos se observa demasiada carga que no permite la visibilidad para observar la parte trasera, otros no utilizan correctamente las direccionales; algunos no respetan las señales de tránsito y en los semáforos por el afán de pasar, se encuentran con conductores intolerantes y producen choques de los vehículos.

En el caso de las Bicicletas, es solo para una persona de acuerdo a la norma, pero es usual observar casos en que transitan 2 o 3 personas en ellas, afectando el equilibrio de esta, generalmente los conductores de las ciclas en muchos casos no esperan el cambio del semáforo y no miden el riesgo por el peso que llevan, se puede pensar que algunos no tienen en cuenta que ellos tienen normas de tránsito que deben cumplir, para no poner en riesgo su integridad.

La problemática que se va a investigar en el presente proyecto se centra en los factores Psicosociales asociados a los accidentes de tránsito en el municipio de Acacías Meta.

Los accidentes de tránsito han desencadenado una problemática ascendente en el municipio de Acacías Meta, pues la cifra de accidentalidad cada día va en aumento, según estadísticas reportadas por el departamento de tránsito y transporte durante los años 2007 y 2012 las cuales

fueron consignadas en el texto anterior de dicho municipio; por lo que es importante tener en cuenta que estos accidentes no solo se presentan en personas que conducen los vehículos, el riesgo también es latente para los peatones.

Lo anterior es coherente con lo que afirma Glizer (1993) al considerar a los accidentes de tránsito como una manifestación dinámica del funcionamiento del sistema de transporte automotor donde sus elementos integrantes son las personas, ya sea como conductores, pasajeros o peatones.

El consumo de alcohol es influyentes en este tema, cabe resaltar que la accidentalidad está considerada como un problema de salud pública mundial desde 1974; sin embargo en Colombia solo desde el año 1995 se ha estado implementando las campañas para prevención según estudios acerca de transgresión de las normas de tránsito de la ciudad de Arroyo. Néstor Grasso “Facultad de Psicología y relaciones humanas” (2010).

Dentro de las causas que generan accidentes se evidencian factores técnicos, son aquellos derivados de la conducción inadecuada de vehículos, infracción a normas de tránsito, fallas mecánicas, obstáculos en la vía y el mal estado o deterioro de estas, pavimento liso o húmedo que pueden producir caídas por estar las llantas desgastadas o mal de frenos, de igual manera interfiere la falta de señalización, iluminación pública que afecta de gran manera puesto que el conductor no puede observar los obstáculos o huecos que se encuentran en la vía.

Factores humanos, entre estos se pueden encontrar la personalidad, fatiga, estrés, falta de concentración, edad avanzada, alcoholismo, drogadicción, adelantamiento indebido, falta de experticia en la conducción, distracción del conductor, ingerir medicamentos que producen somnolencia, el no dormir o descansar el tiempo necesario antes de conducir, exceso de carga, incumplimiento de las señales de tránsito imprudencia de pasajeros y peatones.

Factor social, la imprudencia de los conductores que no guardan la distancia correspondiente entre vehículos, falta de tolerancia con los demás conductores o peatones, exceso de velocidad la realización de actividades que los pueden distraer en el momento de conducir como atender

llamadas por celular, pasar la velocidad de los 80 KM que es lo permitido, adelantar en curvas y tramos no permitidos entre otros.

Factor laboral, las extensas jornadas laborales, la no retribución del trabajo, clima y el hastío laboral

Factor familiar, falta de comunicación entre el vínculo familiar, situación económica la cual genera discusiones y agresiones entre los integrantes la cual es son factor estresante a la hora de conducir un vehículo.

Una de las primeras causas de accidentalidad vial identificadas por el Instituto Colombiano de Medicina legal y Ciencias Forenses es la embriaguez, según el reporte del 2011 en segundo lugar el exceso de velocidad, luego el consumo de sustancias psicoactivas y por último la violación de normas, todo lo anterior ocurre pese a que la justicia desde el 15 de julio del año 2009 ha endurecido las penas para las personas que conduzcan en estado de embriaguez, las modificaciones a la norma se realizan partiendo de los reportes del 2011 de la OMS frente a los accidentes de tránsito, según esta organización en los últimos años la cifra oscila 1,2 millones de personas que mueren en las vías como consecuencia de accidentes de tránsito y nada menos que otros 50 millones sufren traumatismo.

En el 2011 los departamentos con las mayores tasas de muerte por 100.000 habitantes en el país fueron: Casanare (32,3), Arauca (28,7), Cesar (24,4), Meta (22,2) y San Andrés (18,9).

Es importante pensar que el tránsito lo hacen todos los habitantes del municipio de Acacías Meta, o en términos generales del País, puesto que todos son responsables de lograr un tránsito seguro, por esta razón es necesario entender que nadie es ajeno a sufrir un accidente de tránsito, de igual manera es importante la concientización de la sociedad en especial de aquellas que consumen algún tipo de sustancias las cuales afectan las áreas cognitivas y emocionales del ser humano.

Como son el riesgo laboral, el control emocional y psicológico la autoeficacia según Juárez A. (2004) Factores Psicosociales Relacionados con la Salud Mental en Profesionales de Servicios

Humanos en México. Cienc Trab. Oct-Dic; 6 (14):189-196. La valoración cualitativa genera la necesidad de sensibilizar para reducir o eliminar el riesgo, se puede decir que desde la parte psicológica encontramos la baja autoestima, depresión, el estrés postraumático es uno de los pocos trastornos psiquiátricos que generalmente están presentes en dichas vivencias el cual definen por etimología.

Gómez (2006) evaluó los factores a nivel familiar en un grupo de conductores que podían ser causa de aparición de fatiga y accidentalidad vial. Se encontró que la pérdida de un ser querido, el nacimiento de un hijo, los conflictos conyugales, la infidelidad del conductor, la infidelidad de la pareja, la separación de la pareja y la distancia de la familia, eran factores extra laborales que aumentan la aparición de fatiga en los conductores.

Entre los factores de riesgo de accidentalidad se han señalado los siguientes: los causados por el hombre, fundamentalmente los conductores de vehículos, los relacionados con las características y el estado de las vías, y los causados por el estado técnico de los vehículos.

Se ha planteado que la mayoría de los accidentes se deben al primer factor, pues la presencia de enfermedades, las influencias transitorias del alcohol, las drogas, la fatiga y los medicamentos, son aspectos específicos que llevan a la accidentalidad. (Guanche, Suárez y Gutiérrez, 2003).

Conscientes de esta situación un equipo de profesionales de la UNAD aunaron sus esfuerzos para iniciar un proceso de investigación de la cual fue expuesta en el párrafo anterior relacionado con los factores psicosociales que generan los accidentes aportaran sus conocimientos a un grupo de estudiantes pertenecientes a la escuela de ciencias sociales artes y humanidades, en aras de identificar factores psicosociales que inciden en el ser humano a la hora de conducir un vehículo y hacer parte de la movilidad en el municipio de Acacías meta.

Los accidentes de tránsito generan consecuencias para las personas y sus familias: Pueden ser daños y pérdidas tanto humanas como materiales, daño tanto a equipos, materiales y herramientas de trabajo, lesiones en las personas, heridas, mutilaciones y hasta la muerte; daño e impactos ambientales, las cuales causan daños al medio ambiente, tales como derrames de sustancias químicas, combustibles, incendios de los vehículos y derrumbes.

En el ser humano, lesiones incapacitantes y leves tanto al que se accidenta como personas ajenas al accidente, daño físico y psicológico en los accidentados y familiares.

En la parte técnica o mecánica daños en los automóviles y los equipos, tanto del que accidenta como del accidentado, altos costos en la reparación de estos, alza de la prima en los seguros.

Estas consecuencias afectan núcleos familiares, situaciones laborales, en la persona accidentada, desconfianza en sí mismo, relaciones psico-emocionales, sociales, familiares, económicas y las más difíciles de superar las lecciones físicas.

Este estudio permite revisar la realidad que se evidencia en el municipio de Acacías Meta con el fin de determinar los factores psicosociales asociados a los accidentes de tránsito, identificar el comportamiento de las variables psicológicas y sociales, como actores presentes en este fenómeno, ya que si no se concientiza a las personas a contribuir a la movilidad ya sean como peatones o conductores, en la responsabilidad que se debe tener al manejar un vehículo o al caminar por las calles, para lograr disminuir la estadística de accidentes y por el daño que se le hace a la persona accidentada como la que accidenta, este flagelo seguirá creciendo cada día más y con ello a amentaría consecuencias y en algunos casos irreparables además de la afectación económica, emocional entre otros para cada una de las familias involucradas.

Por otra parte Acacías Meta podría llegar a estar punteando en las estadísticas a nivel nacional como unos de los municipios que sufre más accidentes de tránsito, lo cual no es favorable puesto que es la ciudad turística del departamento, por lo que sería denominada como peligrosa para los turistas que la quieran visitar.

Problema

¿Cuáles son los factores psicosociales asociados a los accidentes de tránsito en el municipio de Acacías Meta?

¿Cómo influyen los factores psicosociales en los accidentes de tránsito, ocasionados en Acacías Meta, entre 2007 y 2012?

JUSTIFICACIÓN

Esta investigación se justifica por las cifras diarias de accidentes de tránsito en el municipio de Acacías-Meta, eventos que se ven reflejados en diarios y noticias, pero también, y más importante aún, en la circulación cotidiana y el contacto con la comunidad que a diario ponen en riesgo sus vidas y las de los seres queridos.

A través de esta investigación se busca determinar los factores Psicosociales asociados a los accidentes de tránsito pues teniendo en cuenta que los factores de riesgo relacionales Según la investigación de (Hein & Barrientos, 2004): Son aquellos aspectos relativos al entorno más próximo de la persona como son: La interacción específica de cada sujeto con la familia, trabajo y el entorno social y demás momentos de su diario vivir, determina una situación que generan comportamientos inapropiados en las personas.

De igual manera analizar la movilidad, conductas de peatones y conductores esta investigación se propone indagar en las variables contundentes que inciden en las personas a generar accidentes de tránsito de Acacías Meta, haciendo énfasis que “cualquier evento que intervenga en la actividad diaria se considera accidente” Según Robertson (1998). También se define accidente como un evento e inesperado y adverso el cual resulta en lecciones a las personas daños en propiedad o pérdida en los procesos según (university of Vermont. Environmental safety facility. Departamento de Risk management, (2003).

Teniendo como referencia que Acacías Meta es un municipio que está en desarrollo el cual cuenta con una población de 64287 habitantes de los cuales 32.434 son de género masculino y 31.853 de género femenino de por ende se puede pensar en una gran cifra de conductores y peatones, que intervienen en la movilidad diaria y que de alguna manera están involucrados en las cifras de accidentes que se registran cada día, o en su defecto pueden llegar a estar relacionados con ellos en algún momento de sus vidas.

De acuerdo a lo anterior un grupo de profesionales y estudiantes de la universidad UNAD, pretende buscar insumos que sirvan de soporte en el diseño de un programa de atención psicosocial en aras de aportar de manera justificada a las organizaciones facilitadoras, el por qué la importancia de sensibilizar los habitantes de Acacías Meta frente a las causas por la cual se presentan cifras ascendentes de accidentes a diario y por ende las consecuencias que se generan alrededor de los mismos como son los factores psicosociales que repercuten en la persona y su entorno. Los factores psicosociales según “la literatura contemporánea” tienen origen desde varios aspectos, como lo es la esfera ocupacional, social, familiar, conductas de enfrentamiento, evitación y el aspecto cognitivos y la autoeficacia según Juárez A. (2004).

En un estudio realizado por Scherrer (1997, citado por Kaur, 1999) se afirma que existe un grupo de mayor riesgo que presenta mayor tasa de accidentalidad: los hombres jóvenes, solteros, con poca experiencia, que se sienten estresados y nerviosos al conducir y a quienes los trancones les producen ansiedad y frustración, haciéndolos más intolerables con los demás.

Según estudios de investigaciones se han aceptado como grupos de factores que intervienen la génesis debida al tránsito terrestre son los siguientes: La vía, el vehículo y el usuario de la vía o el vehículo, (peatón, pasajero y conductor).

OBJETIVO GENERAL

- Determinar los factores de riesgo Psicosociales asociados a los accidentes de tránsito en el Municipio de Acacias-Meta.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los factores psicológicos de accidentes de tránsito, atribuibles al individuo, el alcoholismo, el consumo de SPA, estrés, desapego a la norma vial.
-
- Identificar los factores sociales atribuibles a los accidentes de tránsito, vial y cultura ciudadana.

MARCO TEÓRICO

Se entiende por accidente a un suceso repentino ocurrido por causas involuntarias que produce daños en las personas y/o en las cosas. Con respecto al accidente de tránsito puede decirse que "es un evento inesperado y adverso, producido como consecuencia del tránsito vehicular en el que interviene, por lo menos, un vehículo, cuyo resultado produce lesiones o muertes de las personas y/o daños en las cosas". Department of Risk Management, (2003).

Accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallas mecánicas repentinas, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico. (Accidentes de tránsito 2011, 11).

Los accidentes de tránsito tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados. Siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.

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

Se hace indispensable para abordar este fenómeno hacer referencia al paradigma de la complejidad el cual ayudara a comprender el porqué va en aumento la cifra de accidentalidad en el municipio de Acacías Meta.

PARADIGMA DE LA COMPLEJIDAD

El paradigma de la complejidad es hace referencia a un conjunto de definiciones, en el siglo XX se habla de una realidad compleja, de relaciones complejas de la ciencia de la complejidad que estudia los fenómenos del mundo a sumiendo su complejidad y busca modelos predictivos que incorporan la ciencia del azar y la terminación es una forma de abordar la realidad que se extiende a las ciencias sociales y experimentales.

La convención como imagen del mundo a partir del cual se interpreta su propia naturaleza y todo lo existente aplicado por el principio.

El paradigma de la complejidad es el pensamiento sistémico como modelo fundamental desde el cual se piensa o se realizan hechos o teorías predominantes para todas las disciplinas y contextos epidemiológicos. Hasta antes de llegar a la teoría general de los sistemas. L Von Bertalanffy el mecanismo predominante era el mecanicista.

El paradigma de la complejidad fue introducido por Edgar Morín considerado como uno de los más grandes aportes a la teoría de la ciencia, el cual propone que sea basado en principios de complejidad, de relación, autoecoexplicación, el Hologramático y el dialogo de recursión la cual pretende una nueva forma de pensar la realidad, aspirando al conocimiento de la diversidad y lo particular.

Los accidentes de tráfico suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores como son: el factor humano: El cual piensa de manera individual y no de manera común según el pensamiento de Morín (1999) pues no aplica La cultura la cual está constituida por el conjunto de los saberes, saber hacer, reglas, normas que son establecidas para vivir en sociedad, es lo que a diario se evidencia la comunidad de Acacias Meta que hacen parte de la movilidad, cada uno está pendiente de sí mismo de sus afanes del diario vivir y transitan según su necesidad o circunstancias que de cada día.

Dentro de los antecedentes se encuentra que los accidentes de tránsito, inexistentes como problema de salud a principios del siglo pasado, constituyen hoy una de las principales causas de muerte e invalidez en el mundo según la Organización Mundial de la Salud, (OMS, 2002).

En Colombia, la muerte por accidentalidad en la cultura está constituida por el conjunto de los saberes, saber hacer, reglas, normas, tránsito continúa ocupando el segundo lugar (cerca del 19%) de muertes violentas en el país, después de los homicidios. El grupo de los hombres es el más afectado con una razón de 4:1; es decir, por cada 4 hombres que mueren por esta causa, fallece una mujer. El grupo de edad de 25 a 34 años presenta el mayor número de muertes, casi una quinta parte del total; le siguen los grupos de 45 a 59, de 18 a 24 y de 35 a 44 años (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2005).

Los Factores Psicosociales Relacionados con la Salud Mental en Profesionales de Servicios Humanos en México. *Ciencias de Trabajo*. Oct-Dic; 6 (14):189-196. Aportan que: La valoración cualitativa genera la necesidad de sensibilizar para reducir o eliminar el riesgo, se puede decir que desde la parte psicológica aspectos como la baja autoestima, depresión, el estrés postraumático son signos que generalmente están presentes en dichas vivencias el cual definen por etimología.

Según dicho estudio, su inicio depende de una exposición única o repetitiva a un acontecimiento traumático, Según los criterios del DSM-IV TR son los siguientes: Ha experimentado, presenciado, o explicado uno o más acontecimientos caracterizado por muertos o amenazas para integridad física propia o de los demás personas involucradas en los accidentes y desde el ámbito social la exclusión en algunos casos laboral, socio económico. Lo anterior genera efectos en las personas que se pueden prolongar a lo largos de sus vidas.

Algunos autores (Adridge et al, 199) han detectado que los conductores jóvenes acompañados por adultos y/o niños tienen mayor inclinación a accidentarse en las carreteras con cuatro o más direcciones quizás por la mayor velocidad que se alcanza en las vías.

Los factores que causan fatiga son los laborales y extra laborales, son de gran importancia, por lo que han sido considerados por los autores como relevantes para comprender este fenómeno. Según Mulder (1980) en la aparición de la fatiga laboral, se suman varias causas; entre ellas se encuentran los factores relativos a las condiciones físicas (ruido, temperatura, iluminación), los psico-sociales (relaciones jerárquicas, sistema de comunicación, etc.), y los de origen extra laboral (familia, grupo social).

Cabe destacar el relacionado con la vida familiar. Este componente que es un factor crucial desde el punto de vista social y cultural. Los resultados de algunas investigaciones han demostrado la existencia de un perfil sociodemográfico del trabajador fatigado; se ha encontrado que uno de los factores de influencia en la presencia de agotamiento es el hecho de ser soltero, sin pareja estable, lo cual podría indicar cierta predisposición a desarrollar agotamiento cuando no se posee el apoyo constante de una familia o de alguien que pueda brindar ayuda en un estado de cansancio mental o físico (Atance, 1997, citado por Ponce de León y Neisa, 2004).

En relación a lo anterior, Gómez (2006) evaluó los factores a nivel familiar en un grupo de conductores que podían ser causa de aparición de fatiga y accidentalidad vial. Como son las relaciones familiares, emocionales y sociales, los cuales permiten reconocer que el trabajo y la familia son dos espacios que se retroalimentan mutuamente, ya que el comportamiento en el medio laboral es un reflejo directo del mundo de la familia y viceversa (Ponce de León y Neisa, 2004).

Estudios de esta problemática, revisados recientemente por Alfaro-Basso (8), han abordado causas identificadas del accidente tales como el estado del parque automotor, las características del tráfico, la vialidad y la normatividad, tipo y magnitud de daños, entre otros. Se han modificado normas y puesto en práctica iniciativas y “planes piloto”, también se ha implementado nuevos controles, pero a pesar de ello no se ha logrado una aceptable reducción de la accidentalidad ni de su morbilidad. El problema persiste.

La mejora de infraestructuras viales, unida a la creciente potencia del vehículo automotor ha facilitado el progresivo incremento de la velocidad de viaje, y con ello, la incidencia de AT (Graham, 1993)

En 1998, la Organización Mundial de la Salud (OMS) informaba que cada hora que pasa unas 65 personas mueren en el mundo por un siniestro y cerca de 2000 son ingresadas a algún hospital. Carlos B. Rodríguez (2005) reporta que 1,2 millones de personas mueren en el mundo y hasta 50 millones resultan heridas en accidentes de tráfico por año. Los datos son abrumadores y demuestran que las defunciones y lesiones causadas por el tránsito constituyen un problema de salud pública mundial de proporciones epidemiológicas.

Según Wilde describe la teoría en síntesis psicológica de este modo: “De hecho, la seguridad está en la gente, o no está en ningún aparte”, y también así: “La posibilidad de la seguridad radica dentro del ser humano, no en las máquinas o ambientes hechos por el hombre” Inconsciente toda persona enfrenta a un riesgo cualquiera, determinaría su conducta ante el mismo como consecuencia de un proceso subjetivo previo desenvuelto en dos fases.

Fase 1: riesgo percibido (coincidente o no con el riesgo objetivo, por lo que este eventualmente puede ser subestimado o sobreestimado por el sujeto).

Fase 2: riesgo aceptado o deseado (lo que no significa que se experimente gusto o placer por el riesgo mismo).

De acuerdo a La Teoría Homeostasis del riesgo: Nos aporta que es un Conjunto de fenómenos de autorregulación que conducen al mantenimiento de la constancia en la composición y propiedades del medio interno del organismo, intentan mantener equilibradas las composiciones.

Por otra parte en una publicación Edgar Morín, en 1999 habla de “Los siete saberes necesarios para la educación del futuro”, donde establece la necesidad de lograr un cambio en el modo de manejar el conocimiento, con la consiguiente y necesaria transformación en la educación, la enseñanza y el pensamiento.

Este autor aboga por la necesidad de una reforma en el pensamiento y la enseñanza donde el centro de atención lo represente la figura humana, logrando mejores soluciones a los problemas de la humanidad, pues focaliza la individualidad como elemento fundamental en la comprensión de los fenómenos.

Esta importancia otorgada a la individualidad constituye un punto de avance importante para las ciencias, principalmente para la psicología, encargada del estudio del ser humano, que aunque expresa su conducta en el medio donde se desenvuelve, su comprensión se basa sobre el análisis de que es un sujeto individual, que interpreta la influencia del medio de forma personalizada y con condiciones internas propias que determinan en su actuar.

Morín hace especial referencia a la memoria como proceso cognitivo que genera errores. Su análisis lo realiza como consecuencia de la vinculación de la memoria con la afectividad del sujeto en la selectividad de la información asimilada y evocada, prefiriendo aquella que le resulta significativa y desechando la que para su persona resulta insignificante, de esta forma se recuerdan experiencias, vivencias y datos que nos resultan significativos, mientras se desechan aquellos que se valoran como negativos, nocivos o insignificantes, pudiéndose hablar entonces de una selectividad de la información, lo que determina los resultados del estudio del mundo real.

De igual manera Morín coincide con pautas de la psicología donde aborda la necesidad de comprender las condiciones bioantropológicas (aptitudes del cerebro-mente humana), condiciones socioculturales (cultura que permite los diálogos e intercambio de ideas) y condiciones zoológicas (las teorías abiertas) como generadoras de verdaderas interrogantes sobre el mundo, sobre el hombre y sobre el conocimiento mismo. Morín (1999).

Morín, Edgar, (1999). “Los siete saberes necesarios para la educación del futuro.

1. Una educación que cure la ceguera del conocimiento:

En consecuencia, Edgar Morín considera que la primera e ineludible tarea de la educación para afrontar tal ceguera, ha de ser la de enseñar un conocimiento capaz de criticar el propio conocimiento y, para ello, apela a evitar la doble enajenación que se da en “nuestra mente por sus ideas y de las propias ideas por nuestra mente”. Morín, (1999).

2. Una educación que garantice el conocimiento pertinente:

¿Cómo saber cuál es la información clave en este océano de datos? Morín responde con una invitación a determinar los problemas clave de la humanidad; potenciando así, la idea de una educación que promueva la “inteligencia general” dotada de sensibilidad ante el contexto o la globalidad y que a su vez pueda referirse a lo multidimensional y a la interactividad compleja de los elementos. Su distinción “pertinente” entre la “racionalización” como construcción mental que sólo atiende a lo general y a la “racionalidad” se atiende simultáneamente a lo general y a lo particular, permite definir lo que él denominó “conocimiento pertinente”, que siempre es y al mismo tiempo general y particular. Morín, (1999)

3. Una educación que enseñe la condición humana:

Morín confirma que conocer el ser Humano es situarlo en el universo y, al mismo tiempo, separarlo de él: la humanidad debe reconocerse en su humanidad común y, al mismo tiempo, reconocer la diversidad cultural implícita en todo lo humano.

Para ello, el filósofo francés refrenda que el conocimiento del ser humano ha de ser contextualizado: Al preguntar quiénes somos debemos preguntar dónde estamos, de dónde venimos y a dónde vamos.

Así sintetiza el ser y el desarrollo de lo humano en un conjunto de tríadas o bucles con las cuales explica lo global y lo individual de la especie: a. Cerebro-mente-cultura; b. Razón-afecto-

impulso; c. Individuo-sociedad-especie. Para concluir que la educación deberá mostrar el destino individual, social, global de todos los humanos y nuestro arraigamiento como ciudadanos de la tierra. Morín, (1999)

4. Una educación que enseñe la identidad terrenal:

El horizonte planetario es fundamental en la educación de hoy y del futuro: el desarrollo de un auténtico sentimiento de pertenencia a nuestra tierra, considerada por Morín como la última y primera patria, es imprescindible para el desarrollo de la conciencia antropológica, ecológica, cívica y espiritual.

La historia tuvo su nacimiento en una diáspora de todos los humanos destinados a cubrir cada uno de aquellos rincones solitarios de la tierra, en donde diversidad de lenguas, religiones y culturas hicieron su aparición en escena.

Hoy, la tecnología acerca la diversidad humana y todos aquellos lenguajes secretos a nuestros oídos ya son más claros y podemos, por fin, comenzar a caminar de la mano hacia un nuevo destino. Destino que en la voz de Morín es volver a relacionar las culturas, volver a unir lo disperso. Morín, (1999)

5. Una educación que enseñe a enfrentar las incertidumbres:

Según Morín, los imperios caen y cae su cultura, su poder. El futuro es incierto y el ser humano debe ser consciente de ello... ¡Podemos reconocer lo indefinido de nuestras vidas!

Así afecta la incertidumbre el futuro, pero también se riega como una infección en el conocimiento, en nuestras propias decisiones. Morín apunta que una vez que tomamos una decisión, comienza a operar el concepto ecología de la acción y se desencadena una serie de acciones y reacciones que afectan al sistema global y no podemos predecir. Pero no se nos educó para la incertidumbre. Morín, (1999)

6. Enseñar la comprensión:

Morín verificó que comunicación no implica comprensión.

Por eso la educación tiene que abordar la comprensión de manera directa y en dos sentidos:

A. La comprensión interpersonal e intergrupala. Y

B. La comprensión a escala planetaria.

La comprensión siempre está amenazada por los códigos éticos de los demás (sus costumbres, sus ritos, sus opciones políticas). De ahí, que los grandes enemigos de la comprensión sean el egoísmo, el etnocentrismo y el socio centrismo.

“Enseñar la comprensión significa enseñar a no reducir al ser humano a una o varias de sus cualidades que son múltiples y complejas”. No podemos “etiquetar” las personas, ellas están más allá de la “etiqueta”.

Al respecto Morín propone la posibilidad de mejorar la comprensión mediante:

A. La apertura empática hacia los demás. Y

B. La tolerancia hacia las ideas y formas diferentes, en la medida en que no atente a la dignidad humana.

Morín resuelve este punto, afirmando que la comprensión alienta el establecimiento de sociedades democráticas, pues fuera de éstas no cabe la tolerancia ni la libertad para salir del círculo etnocéntrico. Concluye con que la educación del futuro deberá asumir un compromiso sin requiebres con la democracia, porque sólo en la democracia abierta se puede realizar la comprensión a escala planetaria entre pueblos y culturas. Morín, (1999).

Es importante resaltar la influencia de la cultura en el ser humano según Denton (1991) define la cultura como la herencia social de los miembros de una sociedad; además, cultura es la configuración de la conducta aprendida y de los resultados de la conducta, cuyos elementos comparten y transmiten los miembros de una sociedad. De acuerdo con esta definición, Denton (1991) afirma que tanto los fenómenos psicológicos (actitudes y valores) como los materiales (objetos que habitualmente han fabricado y utilizado los miembros de una sociedad) están incluidos en los resultados de la conducta. Estos elementos son compartidos por los miembros de un grupo y son transmitidos por medio de la imitación o instrucción de generación en generación.

De igual manera se asocia el pensamiento de Silíceo, Casares y González (2000) la cultura es un modo indispensable de ordenar la realidad para poder entenderla, conducirse en ella, sobrevivir y poder convivir con los demás seres humanos. Al hacer referencia a cultura se proponen dos usos, el primero en cuanto a modelos de desarrollo reflejados en un sistema de sociedad compuesto por conocimientos, ideologías, valores, leyes y un ritual diario.

Por otra parte en un análisis antropológico de los valores expresan que estos representan normas e ideales sobre los que descansan una cultura con modo de vida integrado. Orientan y le dan significado a la visión y la misión de un grupo o comunidad identificado por principios, creencias, actitudes, comportamientos, roles, entre otros en ellos conscientemente o inconscientemente se refleja la generación presente y el modo como se desea vivir respecto a la realización humana del grupo y de los individuos. Silíceo, Casares y González (2000)

Es importante resaltar la influencia de la cultura en el ser humano según Denton (1991) define la cultura como la herencia social de los miembros de una sociedad; además, cultura es la configuración de la conducta aprendida y de los resultados de la conducta, cuyos elementos comparten y transmiten los miembros de una sociedad. De acuerdo con esta definición, Denton (1991) afirma que tanto los fenómenos psicológicos (actitudes y valores) como los materiales (objetos que habitualmente han fabricado y utilizado los miembros de una sociedad) están incluidos en los resultados de la conducta. Estos elementos son compartidos por los miembros de un grupo y son transmitidos por medio de la imitación o instrucción de generación en generación.

De igual manera se asocia el pensamiento de Silíceo, Casares y González (2000) la cultura es un modo indispensable de ordenar la realidad para poder entenderla, conducirse en ella, sobrevivir y poder convivir con los demás seres humanos. Al hacer referencia a cultura se proponen dos usos, el primero en cuanto a modelos de desarrollo reflejados en un sistema de sociedad compuesto por conocimientos, ideologías, valores, leyes y un ritual diario.

Por otra parte en un análisis antropológico de los valores expresan que estos representan normas e ideales sobre los que descansan una cultura con modo de vida integrado. Orientan y le dan significado a la visión y la misión de un grupo o comunidad identificado por principios, creencias, actitudes, comportamientos, roles, entre otros en ellos conscientemente o inconscientemente se refleja la generación presente y el modo como se desea vivir respecto a la realización humana del grupo y de los individuos. Silíceo, Casares y González (2000)

7. La ética del género humano:

Morín clama por una ética válida para todo el género humano como una exigencia de nuestro tiempo, además de las éticas particulares.

Retoma el bucle individuo-sociedad-especie como base para el establecimiento de una ética de futuro y confirma que en el bucle individuo-sociedad se origina el deber ético de enseñar la democracia como consenso y aceptación de reglas democráticas.

Morín afirma que: el bucle individuo-especie sustenta la necesidad de enseñar la ciudadanía terrestre; porque la humanidad ya no es una noción abstracta y distante, ya se ha convertido en algo concreto y próximo que interactúa y tiene obligaciones planetarias. Morín, (1999).

MARCO CONCEPTUAL

-Factores: Elemento o circunstancia que contribuye, junto con otras cosas, a producir un Circunstancia que contribuye a que se realice algo.

Factores psicosociales: Hace referencia a aquellas condiciones que se encuentran presentes en una situación laboral y social que están directamente relacionadas con la organización, el contenido de trabajo y la realización de una tarea, y que tienen capacidad para afectar tanto al bienestar o la salud (física, psíquica o social) del trabajador, como al desarrollo del trabajo.

En toda actividad humana concurren tres factores inseparables: El medio ambiente, la máquina y el hombre. En materia de accidentes de tránsito estos tres factores se conjugan en lo que se conoce como "El triángulo accidente lógico".

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

Chofer: Se denomina **chofer** a la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a personas, personalidades o cualquier tipo de cliente que haya contratado sus servicios, generalmente, alquilando a su vez el automóvil.

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.

Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

Comunidad: es un grupo o conjunto de individuos, seres humanos, o de animales (o de cualquier otro tipo de vida) que comparten elementos en común, tales como un idioma, costumbres, valores, tareas, visión del mundo, edad, ubicación geográfica (un barrio por ejemplo), estatus social y roles.

Estrés: puede definirse como un conjunto de reacciones fisiológicas que se presentan cuando una persona sufre un estado de tensión nerviosa, producto de diversas situaciones en el ámbito laboral o personal: exceso de trabajo, ansiedad, situaciones traumáticas que se hayan vivido, etc.

Conductas de evitación: Faltar o llegar tarde al trabajo o a la escuela, cancelar o no concertar citas o compromisos sociales, inventar excusas y razones para no participar en actividades, rehusar un trabajo, un ascenso o una actividad laboral, enfermarse antes de dar un discurso, una charla o una exposición, distanciarse de amistades y rehusar conocer gente nueva.

Social: es aquello perteneciente o relativo a la sociedad. Recordemos que se entiende por sociedad al conjunto de individuos que comparten una misma cultura y que interactúan entre sí para conformar una comunidad.

Familia: La familia es un regalo hermoso que cada persona posee, es donde se comparten sentimientos de amor y de paz, porque todos unidos formamos una familia.", es la base de la sociedad y en ella se pretende formar hombres y mujeres de bien con principios y valores.

Enfrentamiento: Es aquella conducta que protege a la persona contra el estrés interno y externo. Esta conducta implica adaptación, defensa y control, la conducta de enfrentamiento tiene la finalidad de prevenir, redactar, evitar o controlar la tensión y el estrés. Esta conducta no es inusual o rara; en realidad, todo sr humano la emplea en algún momento.

Cognitivo: Es aquello que pertenece o que está relacionado al conocimiento. Éste, a su vez, es el cúmulo de información que se dispone gracias a un proceso de aprendizaje o a la experiencia.

Ocupacional: Relativo a la ocupación (trabajo).

METODOLOGÍA

La metodología a trabajar es el enfoque mixto por lo que se pretende trabajar la parte cualitativa en aras de describir los factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito y en la cuantitativa recopilar análisis que permitan obtener datos cuantificables que sirvan como soporte estadístico para establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población según (Hernández et al, 2003; p.5).

El desarrollo del proyecto se aborda a partir de la investigación descriptiva lo cual se ocupa de describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos presentados la cual requiere realizar una previa descripción del problema y los requerimientos. En este caso describir los factores Psicosociales, al igual que analizarán las frecuencias con que muestran los distintos valores que puedan tomar las variables objeto de estudio con un diseño (trasversal) según Sampier (1991) es transversal porque se realiza una única recogida de datos de cada sujeto u objeto de estudio, en este caso los comportamientos, acciones de los conductores y peatones que transitan en las vías de Acacias Meta entre los años 2007 y 2012.

De acuerdo con Sampier y coautores (1992, P. 344) la recolección de los datos implica tres actividades relacionadas entre sí:

1. Seleccionar un instrumento o método de recolección de datos entre los disponibles en el área de estudio en la cual se inserte la investigación. El instrumentó debe ser validado y confiable o de lo contrario no serán resultados confiables.
2. Aplicar el instrumentó para la recolección de datos y obtener observaciones, registros, mediciones de variables y sucesos contextos, categorías u objetos, que resulten de interés para el estudio.
3. Preparar observaciones, registros, mediciones obtenidas para analizar correctamente.

Las etapas del proceso de investigación se realizan según la metodología de la investigación en donde se seleccionó la escala de tipo Likert, que lleva el nombre de su creador Rensis Likert y explica que “es una escala de clasificación que pide a los entrevistados que indiquen un grado de acuerdo o desacuerdo” Malhotra (1997, P.392), por lo regular una escala Likert tiene 5

categorías de respuestas con una cantidad de ítems que permiten la mayor fiabilidad. En este caso se aplica a personas accidentadas del Municipio de Acacías -Meta.

La escala contiene 98 ítems, correspondientes a ocho categorías, y dos aspectos el Psicológico y social. Dentro del aspecto psicológico se encuentra: alcohol, estrés, desapego a la normal vial, sustancias psicoactivas y la cognitiva; en lo social, se encuentra lo familiar, cultura ciudadana y el aspecto social. El instrumento fue validado por expertos, con las categorías de análisis presentadas a continuación:

N°	SOCIAL
1	Respeto los peatones.
2	Soy cuidadoso a la hora de conducir.
3	Me distraigo con facilidad cuando conduzco.
4	La imprudencia de los peatones es un factor terminante en la ocurrencia de los accidentes.
5	No me parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad.
6	La cultura de cada persona influye en su desempeño a la hora de conducir un vehículo.
7	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico alto son los que más accidentes de tránsito ocasionan.
8	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico medio son los que más accidentes de tránsito ocasionan.
9	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico bajo, son los que más accidentes de tránsito ocasionan.
10	Creo que el nivel educativo influye a la hora de conducir un vehículo.
11	Los menores de edad son imprudentes al conducir un vehículo.
12	La edad del conductor influye en su desempeño para conducir.
13	Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores.
14	Me distraigo con facilidad cuando conduzco.
	CULTURA CIUDADANA
15	Creo que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo.
16	Disfruto conducir de acuerdo a la normatividad establecida.
17	Soy persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduzco.
18	Es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial.
19	Mi buen comportamiento como conductor ayuda a prevenir los accidentes de tránsito.
20	Acostumbro usar el casco y chaleco reflector, cuando me movilizo en moto.
21	La presencia de policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras.
22	Los agentes de tránsito o policía vial no cumplen con su labor.
23	Estoy de acuerdo con las sanciones de tránsito.
24	Estoy de acuerdo que se eduque a conductores a través de comparendos.
25	Se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito.
26	Aplico la normatividad vial a la hora de conducir.
27	Busco información sobre las normas de tránsito.
28	La falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo.
29	Contribuyo a la movilidad respetando las normas de tránsito.
	COGNITIVO
30	Se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones.
31	Las creencias religiosas influyen a la hora de conducir un vehículo.
32	Los conocimientos que adquiere un conductor son empíricos
33	Los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal.
34	Me parece importante conocer las señales de tránsito.

35	Está bien que las personas consuman energizantes antes de conducir un vehículo.
36	Los energizantes influyen en el estado de alerta del conductor.
37	Las personas conocen la normatividad de tránsito.
38	Me considero una persona ágil al volante
39	Considero que soy una persona con capacidad de razonamiento a la hora de conducir.
40	Me considero una persona muy lenta a la hora de conducir
41	Me siento seguro (a) a la hora de conducir mi vehículo.
42	El costo económico de los comparendos influye en el comportamiento de los conductores en la vía.
43	Mi seguridad en las vías depende de los demás conductores.
44	Conozco los derechos de los demás y los míos en las vías.
45	Mi experiencia como conductor me genera un conocimiento amplio en las vías
46	Considero que las mujeres se accidentan más que los hombres.
47	Considero que los hombres se accidentan más que las mujeres
48	Me es indiferente la forma de conducir de las demás personas.
	ESTRÉS
49	Los accidentes de tránsito me generan estrés.
50	En mi experiencia la depresión influye a la hora de conducir un vehículo.
51	En mi experiencia la imprudencia de los conductores es la mayor causa en los accidentes de tránsito.
52	Los estados emocionales influyen en mí a la hora de conducir un vehículo.
53	En mi experiencia un factor de distracción es la belleza física de una persona.
54	La fatiga laboral incide en mí, a la hora de conducir un vehículo.
55	Las extensas jornadas laborales influyen en mí a la hora de conducir.
56	El clima laboral incide en mí, cuando conduzco.
57	La carga laboral me genera estrés al conducir.
58	Las situaciones afectivas influyen en mí, a la hora de conducir un vehículo.
59	Aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado.
60	Realizo jornadas extenuantes de conducción.
61	Los conflictos familiares influyen en mí, a la hora de conducir un vehículo.
62	Me abstengo de conducir en horas pico.
63	El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito.
	EVITACIÓN
64	Cuando estoy trasnochado, no conduzco vehículos.
65	Mantengo al día los documentos del vehículo.
66	Reviso el vehículo antes de conducir.
67	Creo que las personas deben gozar de salud a la hora de conducir un vehículo.
68	Soy extremadamente exigente a la hora de conducir.
69	Soy responsable a la hora de conducir.
70	Acostumbro a usar el cinturón de seguridad cuando me movilizó en el auto.
71	Suelo periódicamente realizarme valoraciones de mi estado de salud.
72	Cuando salgo en plan de diversión, a sitios donde pueda consumir bebidas alcohólicas, dejo el vehículo en casa.

OCUPACIONAL	
73	Los fracasos laborales me afectan a la hora de conducir un vehículo.
74	El afán genera imprudencia en los conductores.
75	Realizo jornadas cortas de conducción.
DESAPEGO A LA NORMA	
76	La imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.
77	Conozco personas que conducen vehículo y a la vez hablan por celular.
78	Una imprudencia en la vía puede causar accidentes.
79	Excedo la velocidad cuando observo la carretera sola
80	Cuando conduzco un vehículo cerca de mi lugar de residencia, no tomé las precauciones de seguridad.
81	Se deberían hacer comparendos pedagógicos a los peatones que no respeten las normas de tránsito.
SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	
82	Conduzco bajo efectos de medicamentos que producen insomnio.
83	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancia psicoactivas.
84	Cuando salgo con un grupo de personas a ingerir bebidas alcohólicas, siempre se escoge un conductor elegido.
85	Me abstengo de conducir vehículos en estado de embriaguez.
86	5 copas de licor no afecta la capacidad cognitiva la hora de conducir un vehículo.
87	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol.
FAMILIAR	
88	Cuando conduzco el vehículo pienso en lo importante que soy para mi familia.
89	Cuando conduzco con mi familia a bordo soy más cuidadoso (a).
90	La estabilidad familiar incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.
ENFRENTAMIENTO	
91	El aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular.
92	La presencia de semovientes en la vía me genera inseguridad, cuando conduzco un vehículo.
93	Creo que el calzado debe ser adecuado a la hora de conducir.
94	Creo que se debe conducir con vestuario adecuado.
95	El estado de las carreteras influye en mi desempeño cuando conduzco un vehículo.
96	Me abstengo de conducir vehículos cuando me encuentro trasnochado.
97	Las situaciones económicas interfieren en la persona al momento de conducir un vehículo.
98	Me gusta desafiar el riesgo con la alta velocidad

El instrumento fue diseñado por el grupo investigador para lo cual se definieron criterios de evaluación que corresponden a actitudes favorables, desfavorables o neutras; en una segunda fase se redactaron los ítems, en la siguiente fue validado por 3 expertos del área de la psicología según los exige los estándares de análisis y fiabilidad, se obtuvo una confiabilidad de 0.83 producto de la puntuación adecuado el cual en relación a la población y pertinente en relación a los objetivos planteados; fue aplicado en una muestra piloto frente a la situación de estudio; posteriormente se aplicó a las 30 personas accidentadas muestra seleccionada de manera aleatoria para este estudio y por último se consolidó la información para los análisis respectivos.

La población pertenece a la comunidad del Municipio de Acacias Meta, se encuentra entre los 18 a 75 años de edad entre hombres y mujeres que han sufrido accidentes de tránsito, Se toman estos rangos de edad según el reporte estadístico de prevalencia del año 1 de enero del 2007 al 31 de diciembre del 2012 en la oficina de tránsito y transporte de Acacias Meta; la muestra seleccionada es de 30 personas, quienes participan en este ejercicio académico de manera voluntaria la cual se evidencia a través del consentimiento informado, decisión tomada con base en la teoría de los grandes números la cual es la rama de las matemáticas que estudia las propiedades de los números, en particular los enteros pero más en general, estudia las propiedades de los elementos de Dominios Enteros (Anillos conmutativos con elemento unitario y cancelación) así como diversos problemas derivados de su estudio.

Teniendo en cuenta que esta teoría Contiene una cantidad considerable de problemas que podrían ser comprendidos por "no matemáticos". De forma más general, este campo estudia los problemas que surgen con el estudio de los números enteros. Tal como cita Jurgen Neukirch.

Una vez aplicada la escala a la muestra seleccionada, se analizó y sistematizó por ítem y por categoría de análisis y de manera global, para ser presentada en el capítulo de resultados.

RESULTADOS

Los resultados de la aplicación del instrumento se presentan en 4 pasos:

1. Caracterización de la muestra seleccionada.
2. Resultados por ítem.
3. Resultados por categoría de análisis: psicológico
4. Resultados por categoría de análisis: social
5. Resultados globales del estudio: factores psicosociales.

Los resultados de la aplicación del instrumento se presentan en 3 pasos:

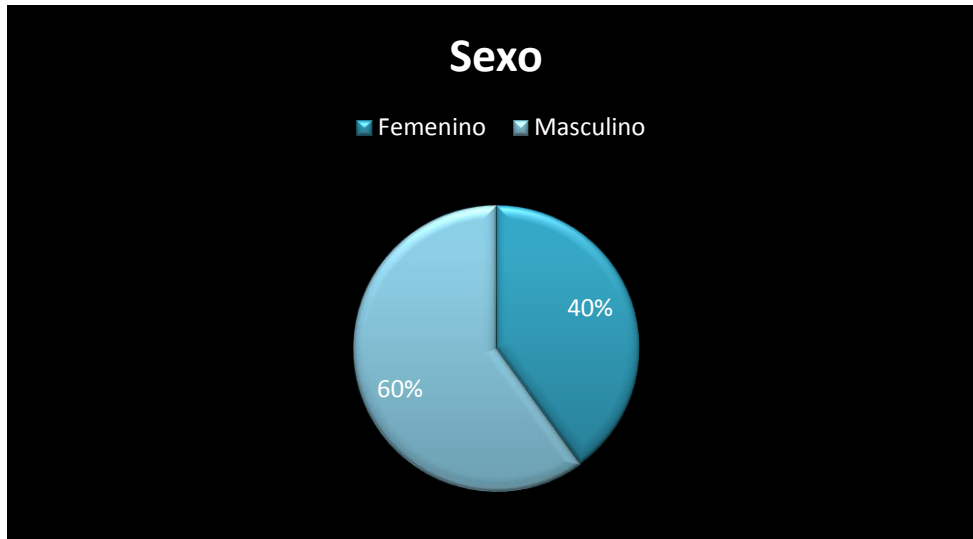
- 1- Caracterización de la muestra seleccionada.

El instrumento utilizado contiene 98 ítems, el cual se aplicó a 30 personas que fueron accidentadas, distribuido de esta manera: 18 hombres y 12 mujeres. Estado civil, casados 4, unión libre 13 y solteros 13, con diferentes niveles de escolaridad entre ellos: primaria 2, técnico 5, universitario 6, secundaria 17 y pos gradual 0.

Algunas personas conducen solo un vehículo, otros 2 y otros los 3 tipos de vehículos 3 en los que se encuentra: carro 2; bicicleta 2; moto y bicicleta 13; moto, carro y bicicleta 4; carro, moto 6 y manejan solo moto 13 personas. Entre los que Recibieron formación en escuela de Conducción se encuentran 6 persona y las otras 24 aprendieron de manera no formal.

Entre las personas encuestadas se encontraron diferentes edades entre ellos: 18 años de edad 3 personas; 20 años 1; 22 años 2; 23 años 2; 24 años 2; 27 años 1; 29 años 1; 30 años 1; 32 años 3; 33 años1; 35 años 1; 36 años 1; 37 años 1; 39 años1; 40 años 3; 41 año 1; 42 años 1; 43 años 2; 54 años1 y de 73 años 1.

Caracterización

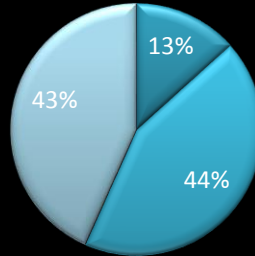


Masculino	Femenino
18	12

La encuesta fue respondida por 30 personas de las cuales 18 son hombres, equivalente al 60% de la población y 12 son mujeres, es decir el 40%; siendo la población masculina la que presenta el mayor porcentaje de accidentados en Acacías Meta, en la muestra participante en el estudio.

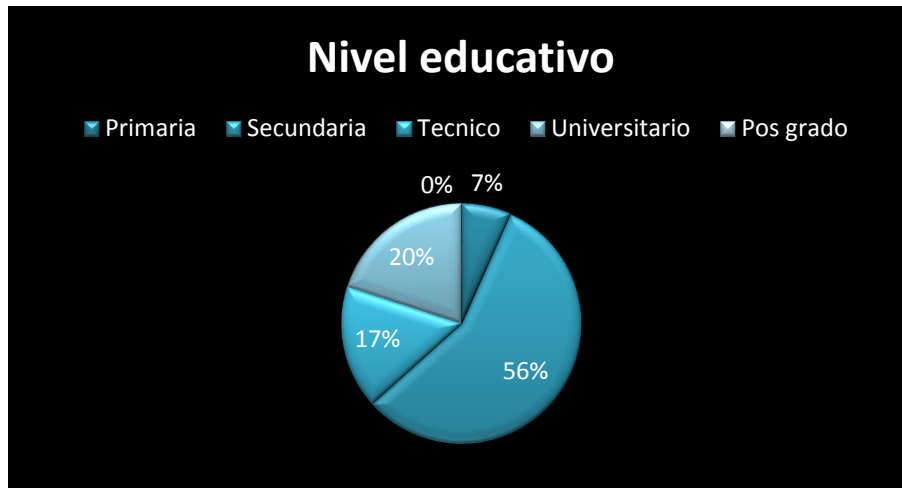
Estado civil

■ Casado ■ Unión libre ■ Soltero



Casado	Unión libre	Soltero
4	13	13

Frente al estado civil, de la población participante 4 son casados, lo que equivale al 13 %; el 13 refiere unión libre, lo que equivale al 43%; y 13 son solteros, lo que equivale al 44 % ; por lo que se puede concluir que las personas más accidentadas son los solteros y los de unión libre.

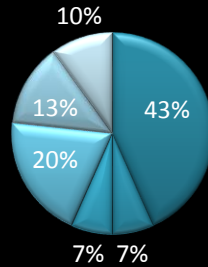


Primaria	Secundaria	Técnico	Universitario	Pos gradual
2	17	5	6	0

Según estadística realizada, se encontró con personas de diferente escolaridad: educación básica primaria 2, lo que equivale a un 7%; técnico 5 que equivale a un 17%; universitario 6 que equivale a un 20% y educación básica secundaria 17 personas que equivale a un 56 %, se evidencia mayor porcentaje de personas en nivel de educación básica secundaria.

Tipo de vehículo que conduce

- ▼ Moto
- ▼ Carro
- ▼ Bicicleta
- ▼ Carro y moto
- ▼ Moto, carro y bicicleta
- ▼ Moto y bicicleta

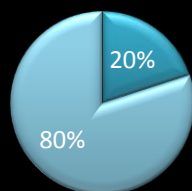


Moto	Carro	Bicicleta	Carro y moto	Moto, carro y bicicleta	Moto y bicicleta
13	2	2	6	4	3

Según el estudio realizado el vehículo que conducen las personas participantes, se evidencia: carro 2 lo que equivale al 7 %; bicicleta 2, lo que equivale al 7%; moto y bicicleta 3, equivalente al 10%; moto, carro y bicicleta 4, lo que equivale al 13%; carro y moto 6 equivalente al 20% y moto 13 lo que equivale al 43%. Se puede concluir que el vehículo que más se conduce en el municipio de Acacias, por la población participante, son las motos.

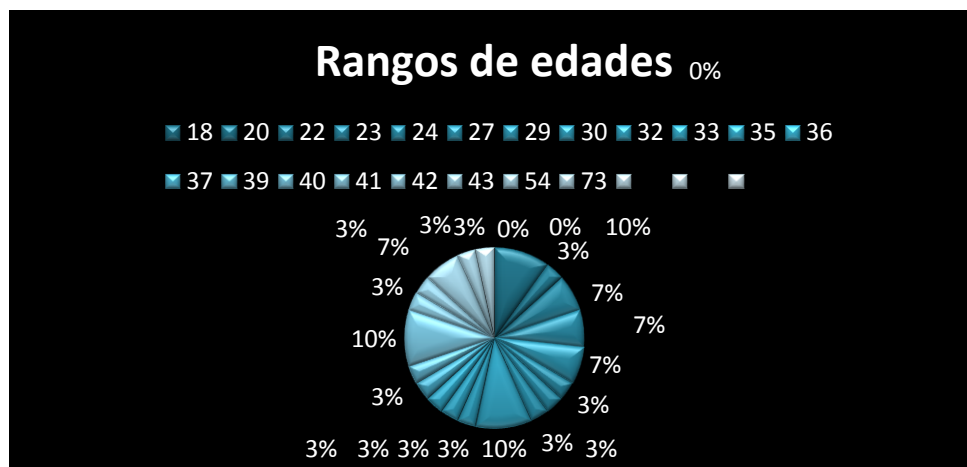
Recibió formación en escuela de conducción

■ Si ■ No



Si	No
6	24

Según estadística recogida no todas las personas recibieron formación en una escuela de conducción, 6 personas recibieron formación que equivale a un 20% y 24 personas no recibieron, que equivale a un 80%. Como se puede observar un alto porcentaje de los participantes no recibió capacitación en escuela de conducción.



Edad	Total
18	3
20	1
22	2
23	2
24	2
27	1
29	1
30	1
32	3
33	1
35	1
36	1
37	1
39	1
40	3
41	1
42	1
43	2
54	1
73	1

Según estadística realizada las personas participantes cuentan con diferentes edades, se encuentran 9 personas de 18, 32 y 40 años, lo que equivale del 10%; 8 personas de 22, 23, 24 equivalente del 7%; 13 personas en edades de 20, 27, 29, 30, 33, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 54 y 73 años de edad con un equivalente del 3%. De lo que se puede inferir que las personas que se accidentan son de diferentes edades, por cuanto no se evidencia un puntaje significativo en una edad específica.

ESFERA SOCIAL

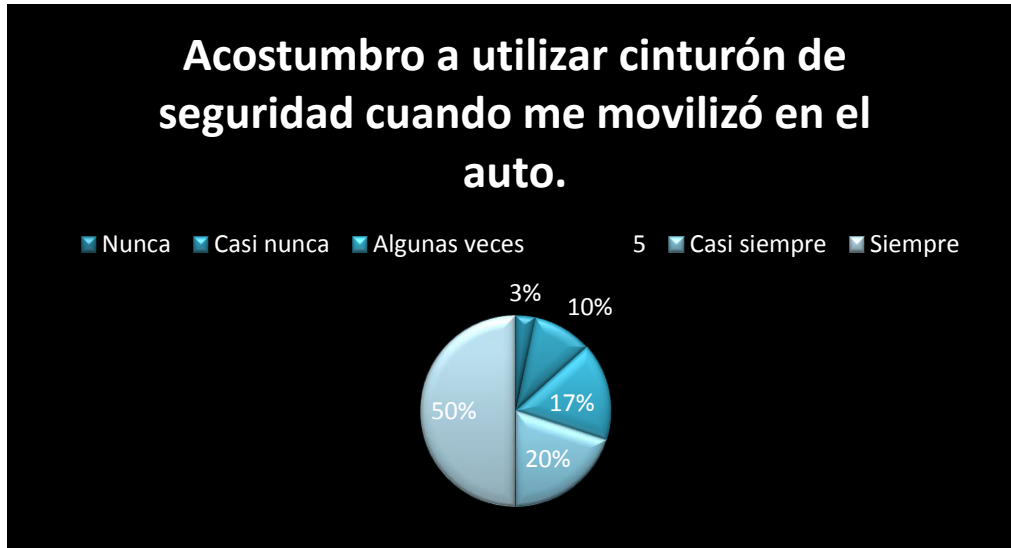
Ítem No. 1



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	1	5	23

Según encuesta realizada en la esfera social, el 23 de los conductores siempre respetan a los peatones con un 77%, casi siempre 5 personas que equivale a un 17%, algunas veces 1 persona que equivale a un 3% y 1 persona que dijo que nunca que equivale a un 3%. Se puede concluir que la mayor parte de los conductores manifiestan respetar a los peatones.

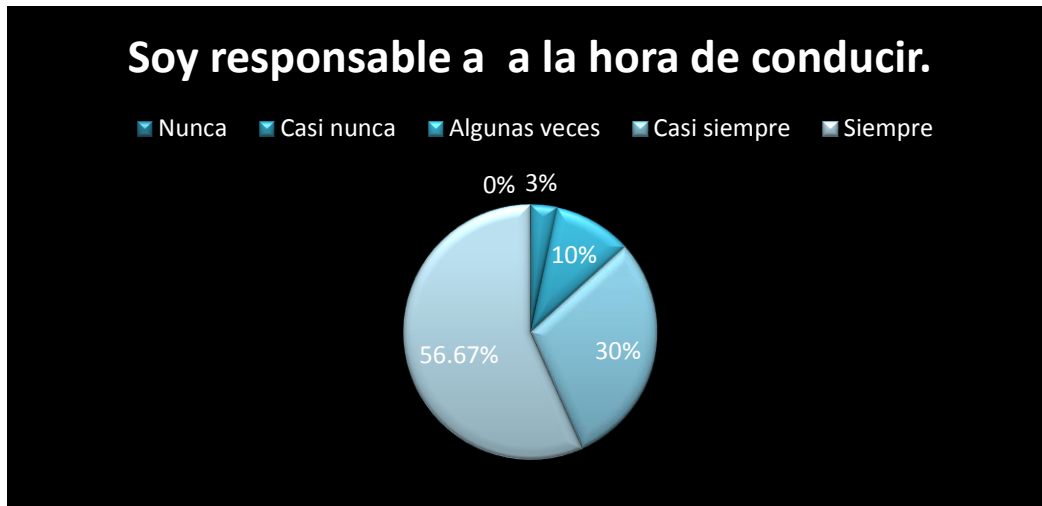
Ítem No. 2



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	3	5	6	15

Según encuesta realizada, 15 personas siempre acostumbran a utilizar el cinturón de seguridad que equivale a un 50%, casi siempre 6 personas que equivale a un 20%, algunas veces 5 personas que equivale a un 17 %, casi nunca 3 personas que equivale a un 3 % y nunca 1 persona que equivale a un 3%. Se puede concluir que el 50% de las personas manifiestan utilizar el cinturón.

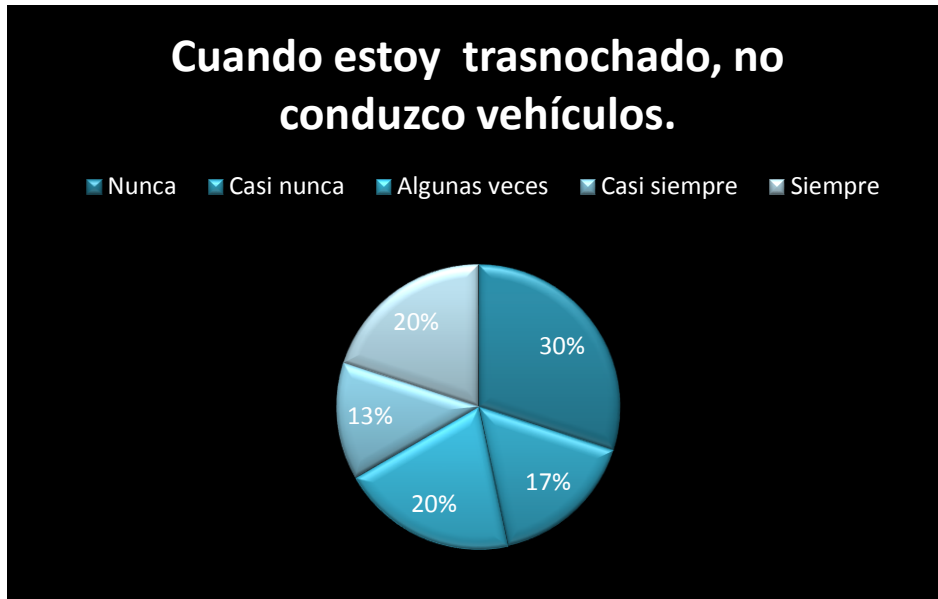
Ítem No. 3



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	3	9	17

Según estadística, 17 personas son responsables a la hora de conducir con un 57%, casi siempre 9 personas que equivalen a un 30%, algunas veces 3 personas que equivalen a un 10 %, casi nunca 1 persona que equivale a un 3%. Concluyendo que el 57% son responsables a la hora de conducir que equivale a 17 personas.

Ítem No. 4



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
9	5	6	4	6

Según encuesta realizada, los conductores cuando están trasnochados no conducen vehículos, siempre 6 personas que equivale a un 20%, casi siempre 4 personas que equivale a un 13%, Algunas veces 6 que equivale a un 20%, Casi nunca 5 personas que equivale a un 17%; y nunca 9 que equivale a un 30%. Como se puede concluir que de 30 personas 9 no conducen vehículos trasnochados.

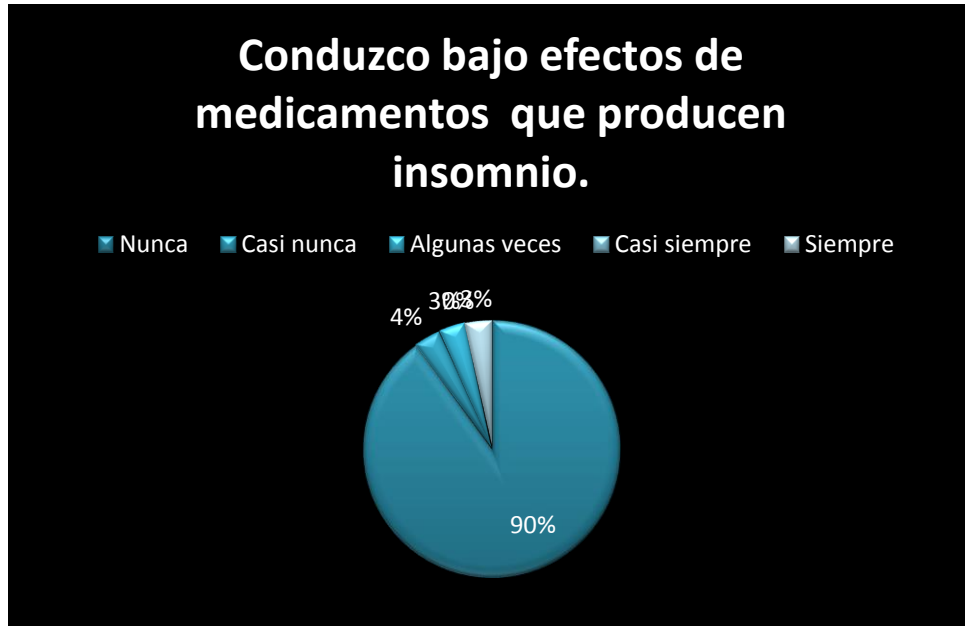
Ítem No. 5



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	0	1	9	18

Según los resultados de la encuesta, 18 personas son cuidadosas al conducir que equivale a un 60%, casi siempre 9 que equivale a un 30%, algunas veces 1 que equivale a un 3% y nunca que equivale a un 7%. Se puede concluir que 18 personas son conducen con cuidado equivalente al 60%.

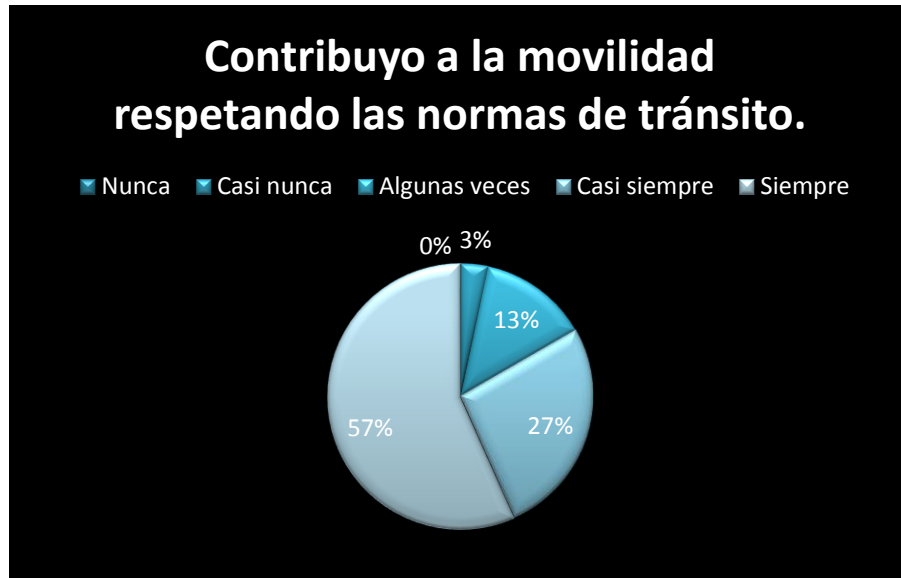
Ítem No. 6



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
27	1	1	0	1

Según estudio realizado, 1 persona siempre conduce bajo efectos de medicamentos que producen insomnio que equivale a 3%, algunas veces 1 que equivale al 3%, casi nunca 1 que equivale a un 4 % y nunca 27 personas que equivalen al 90%.Concluyendo que 27 personas de las 30 encuestadas no conducen con medicamentos que producen insomnio.

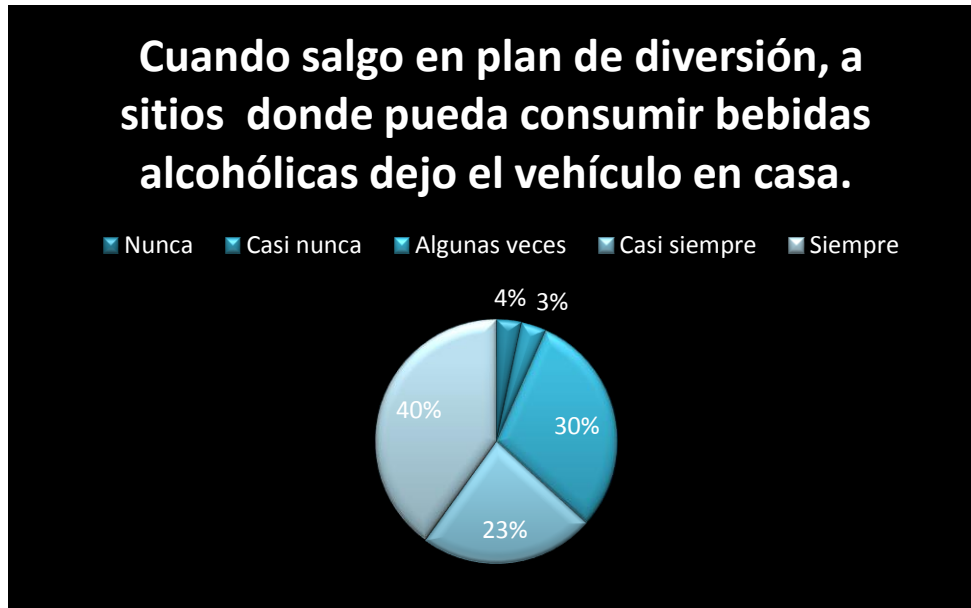
Ítem No.7



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	4	8	17

Según estudio realizado, 17 personas contribuyen a la movilidad respetando las normas de tránsito que equivale a un 57%, casi siempre 8 que equivale a un 27 %, algunas veces 4 que equivale a un 13%, casi nunca 1 que equivale a un 3%. Concluyendo que hay 17 personas que colaboran respetando las normas de tránsito.

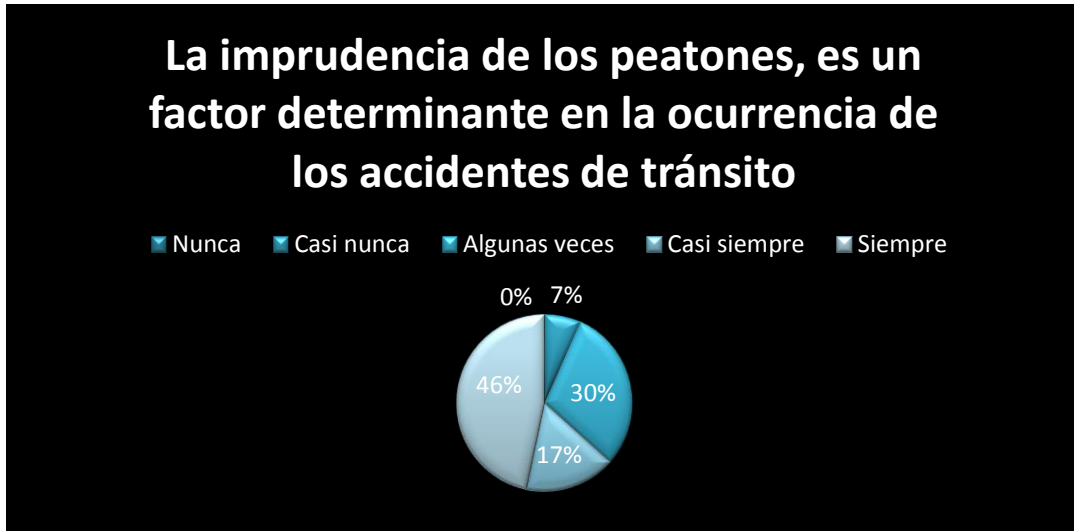
Ítem No.8



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	1	9	7	12

Según estadística, cuando se sale en plan de diversión deja el vehículo en casa, 12 personas siempre dejan el vehículo que equivale a un 40%, casi siempre 7 que equivale a 23%, algunas veces 9 que equivale al 30%, casi nunca 1 que equivale a un 3% y nunca 1 que equivale a 4%. Concluyendo que 12 personas de 30 dejan el vehículo en casa.

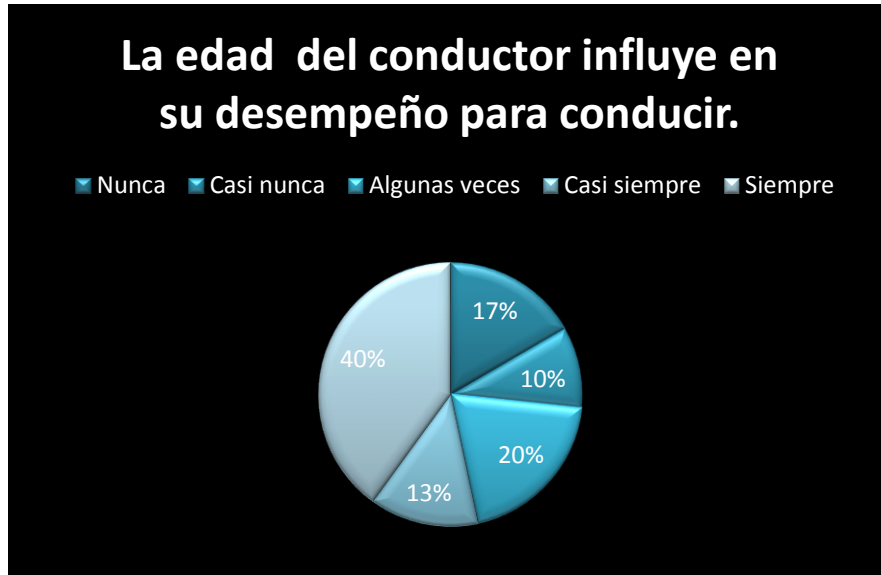
Ítem No. 9



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	9	5	14

Podemos mostrar que la imprudencia de los peatones es un factor en los accidentes de tránsito, 14 personas dicen si, que equivale a un 46%, casi siempre 5 que equivale a un 17%, algunas veces 9 que equivale a un 30%, casi nunca 2 que equivale a un 2 %. Concluyendo que 14 personas dicen que sí, hay imprudencia de los peatones.

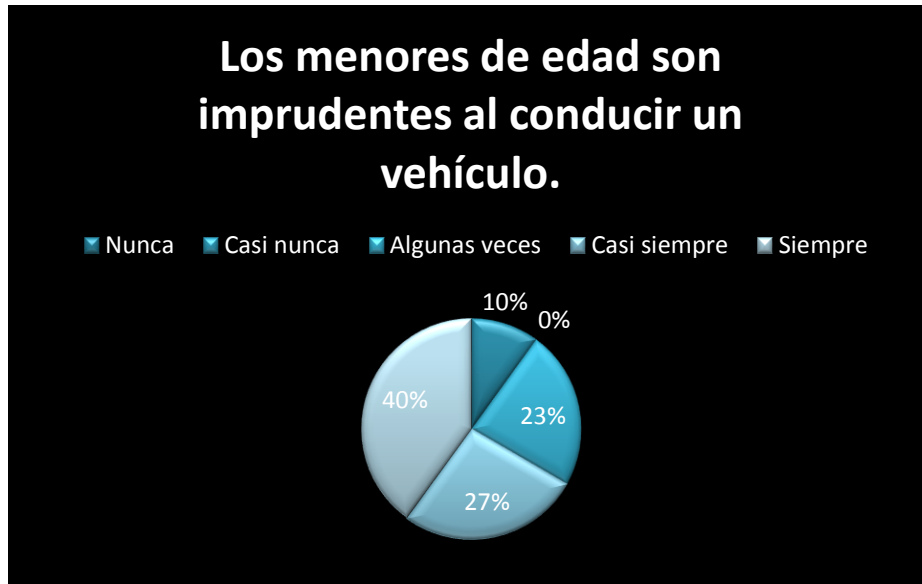
Ítem No.10



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
5	3	6	4	12

Según la estadística se puede ver que la edad del conductor influye en su desempeño para conducir dicen que si, 12 personas que equivalen a un 40%, casi siempre 4 que equivale a un 3%, algunas veces 6 que equivale a un 20%, casi nunca 3 que equivale a un 10% y nunca 5 que equivale a un 17%. Concluyendo que la edad si afecta en el momento de conducir, con un total de 12 personas.

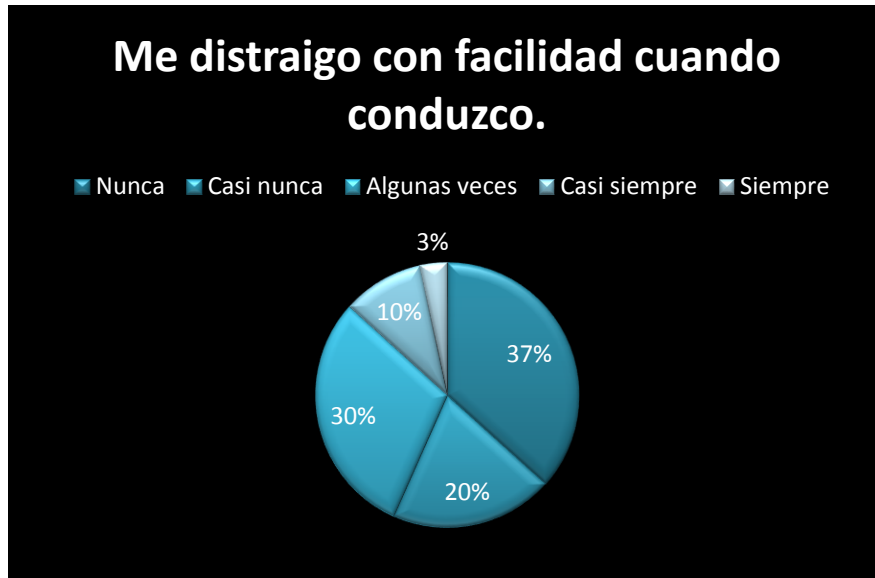
Ítem No.11



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	0	7	8	12

Según las encuesta que se realizada, los menores de edad son imprudentes al conducir, 12 personas dijeron que si, con un 40%, casi siempre 8 que equivale a un 27%, algunas veces 7 que equivale a un 23%, nunca 10 que equivale a un 10%. Concluyendo que los menores si son imprudentes para conducir con 12 respuestas.

Ítem No. 12



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
11	6	9	3	1

Según estadística que se realizó, en el Ítem me distraigo con facilidad cuando conduzco, 1 persona contestó siempre que equivale a un 3%, casi siempre 3 que equivale al 10%, algunas veces 9 que equivale al 30%, casi nunca 6 que equivale al 20% y nunca 11 que equivale al 37%. Concluyendo que 11 personas de 30 no se distraen con facilidad.

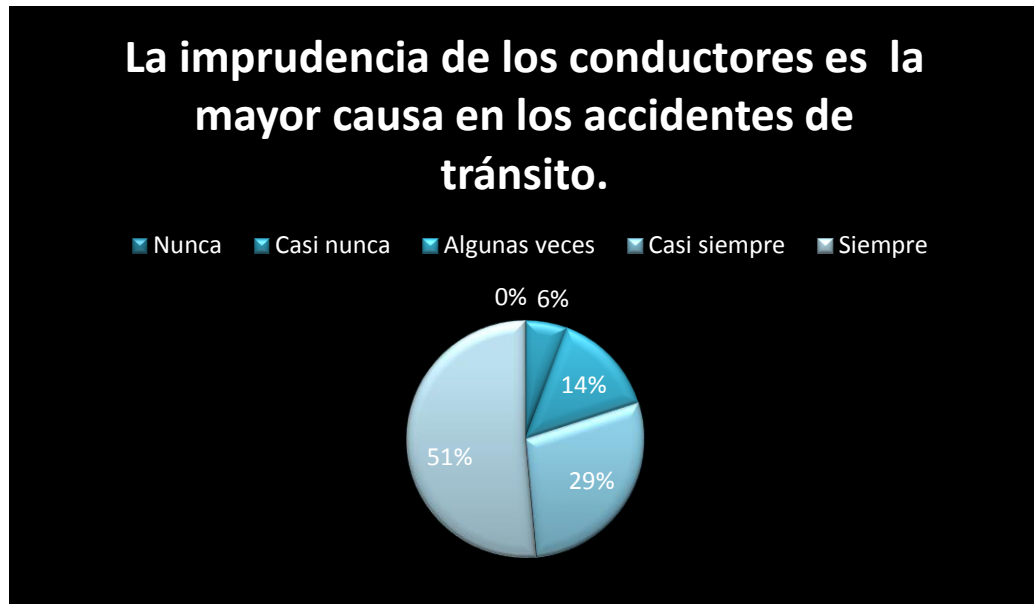
Ítem No.13



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
17	5	8	0	1

Según la información recolectada, en me gusta desafiar el riesgo con la alta velocidad, 1 persona contesto siempre equivalente a un 3%, algunas veces 8 que equivale a 26%, casi nunca 5 que equivale a 16% y nunca 17 que equivale al 55%. Como conclusión se puede ver que 17 personas no les gusta la alta velocidad.

Ítems No14



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	5	10	18

En la estadística realizada, sobre la imprudencia de los conductores, se obtuvo 18 personas contestaron sí que equivale a un 51%, casi siempre 10 que equivale a un 29%, algunas veces 5 que equivale a un 14%, casi nunca 2 que equivale a un 6%. Concluyendo que 18 personas dicen que si es imprudencia de los conductores en el momento de los accidentes.

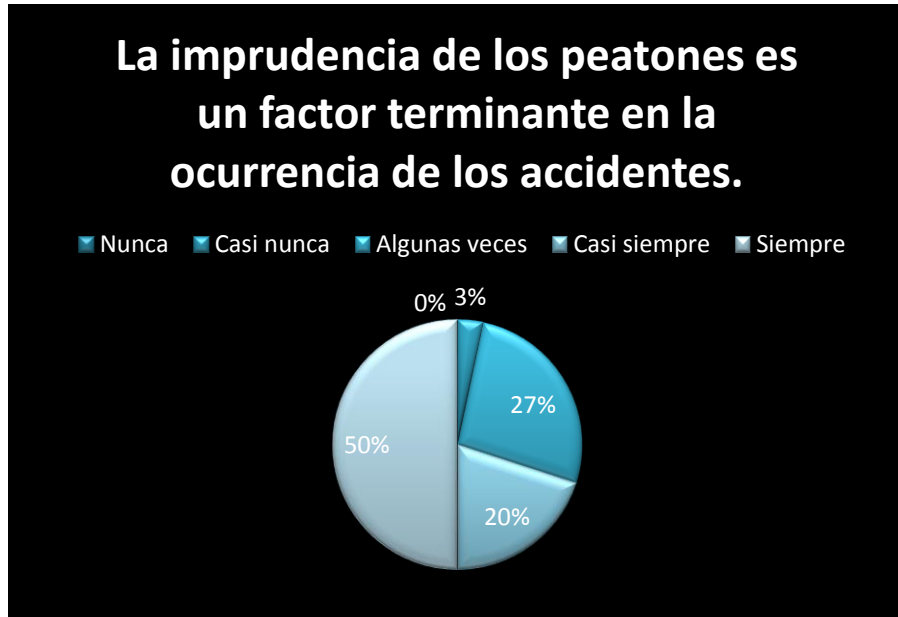
ItemNo.15



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	1	9	4	10

En la encuesta realizada se puede ver que la cultura de las personas influyen en la hora de conducir, 10 personas dicen que sí que equivale a un 34%, casi siempre 4 que equivale a un 13%, algunas veces 9 que equivale a un 30%, casi nunca 1 que equivale a un 3% y nunca 6 que equivale a un 20%. Concluyendo que la cultura de las personas influyen en los accidentes con 10 respuesta de sí.

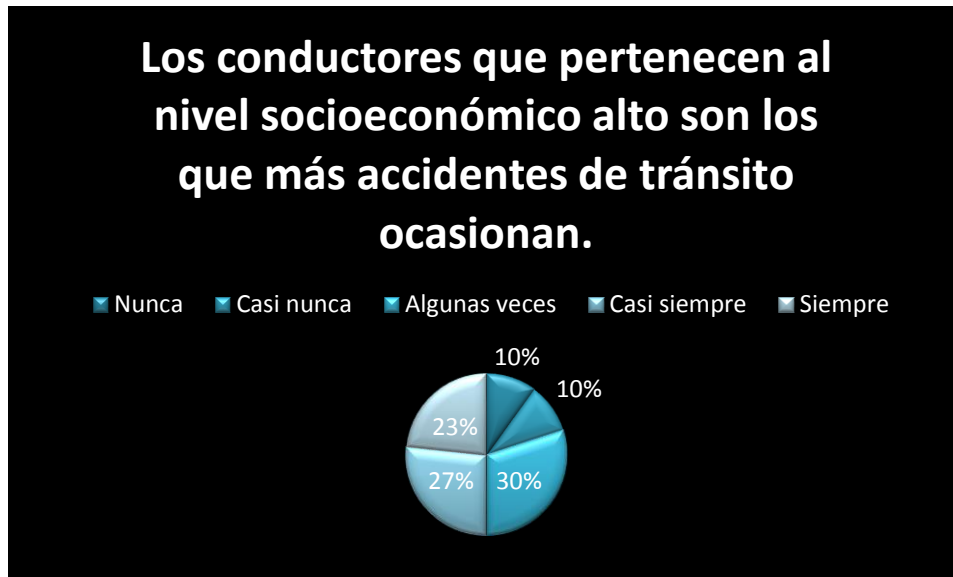
Ítem No.16



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	8	6	15

Según la estadística que se realizaron en la que Imprudencia de los peatones es un factor terminante en los accidentes, 15 personas dicen siempre con un 50%, casi siempre 6 que equivale a un 20%, algunas veces 8 que equivale a un 27%, casi nunca equivale a un 3%. Concluyendo que 15 personas contestaron que si es imprudencia de los peatones.

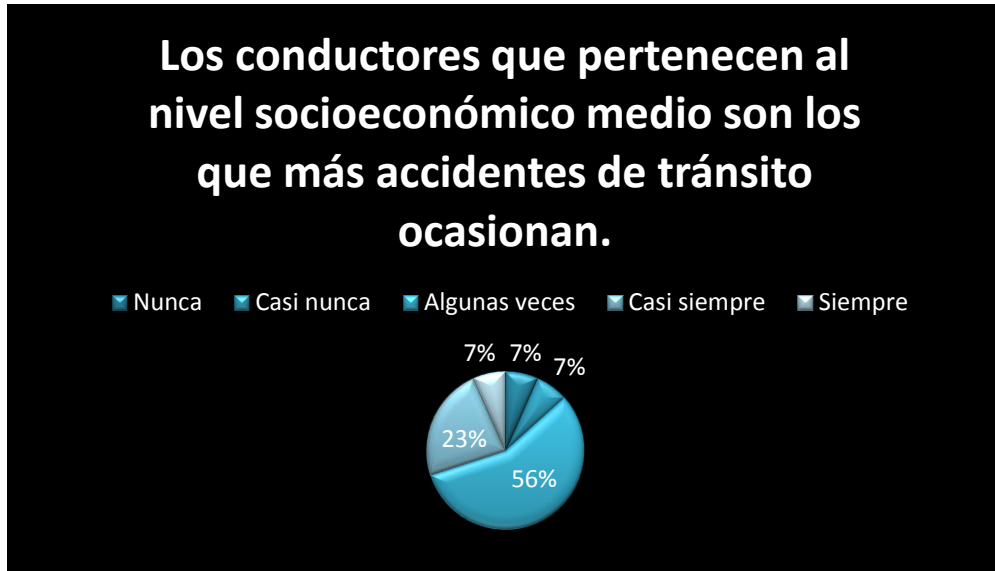
Ítem No. 17



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	3	9	8	7

Según la encuesta realizada, el Ítem de los conductores que pertenecen al nivel alto son los que más accidentes ocasionan, 7 personas contestaron que si con un equivalente de 23%, casi siempre 8 con un 27%, algunas veces 9 equivalente del 30%, casi nunca 3 que equivale al 10%, nunca 3 que equivale al 10%. Concluyendo que los conductores de nivel alto algunas veces se accidentan con 9 respuestas.

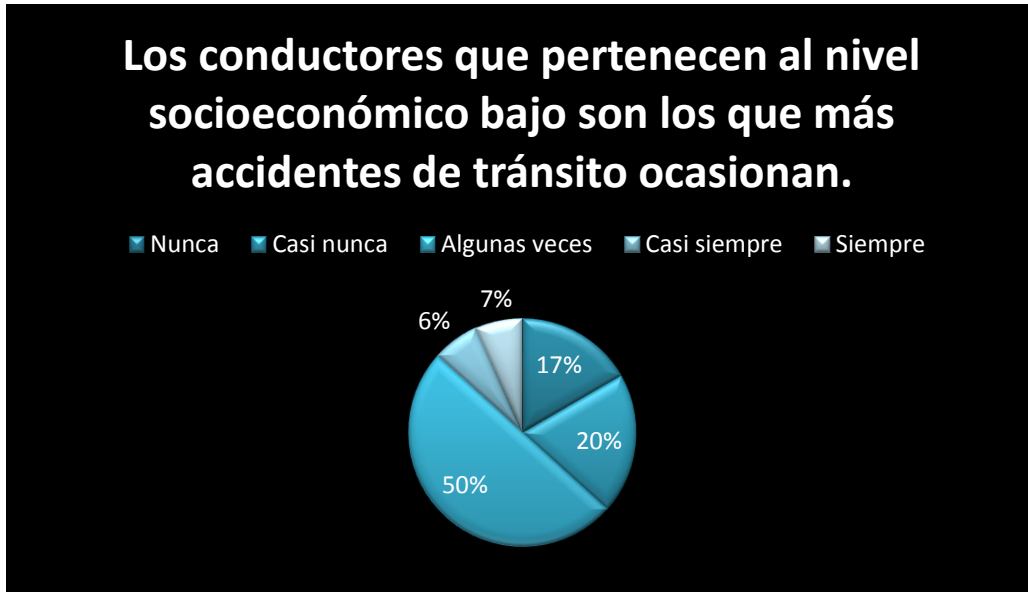
Ítem No. 18



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	2	17	7	2

Según la encuesta realizada, el Ítem de los conductores que pertenecen al nivel medio son los que más accidentes ocasionan, 2 personas contestaron que si con un equivalente de 7%, casi siempre 7 con un 23%, algunas veces 17 equivalente del 56%, casi nunca 2 que equivale al 7%, nunca 2 que equivale al 7%. Concluyendo que los conductores de nivel medio algunas veces se accidentan con 17 respuestas.

Ítem No. 19



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
5	6	15	2	2

Según la encuesta realizada, el Ítem de los conductores que pertenecen al nivel bajo son los que más accidentes ocasionan, 2 personas contestaron que si con un equivalente de 7%, casi siempre 2 con un 6%, algunas veces 15 equivalente del 50%, casi nunca 6 que equivale al 20%, nunca 5 que equivale al 17%. Concluyendo que los conductores de nivel bajo algunas veces se accidentan con 15 respuestas.

Ítem No. 20



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	1	6	5	18

Según la estadística en el ítem La presencia de policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras, un 18 contestaron siempre con un equivalente de 58%, casi siempre 5 con un equivalente de 16%, algunas veces 6 con un equivalente de 20%, casi nunca 1 con un 3% y nunca 1 con un 3%. Concluyendo que la policía vial es de vital importancia para la seguridad en las carreteras con 18 personas que dijeron sí.

Ítem No.21



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	5	18	3	2

Según la estadística, los agentes de tránsito no cumplen con su labor, siempre 2 que es equivalente a 7%, casi siempre 3 que es equivalente a un 10%, algunas veces 18 que es equivalente a 60%, casi nunca 5 que es equivalente a 17%, nunca 2 que es el 6%. Concluyendo que 18 personas dijeron que algunas veces cumplen los agentes de tránsito con su labor.

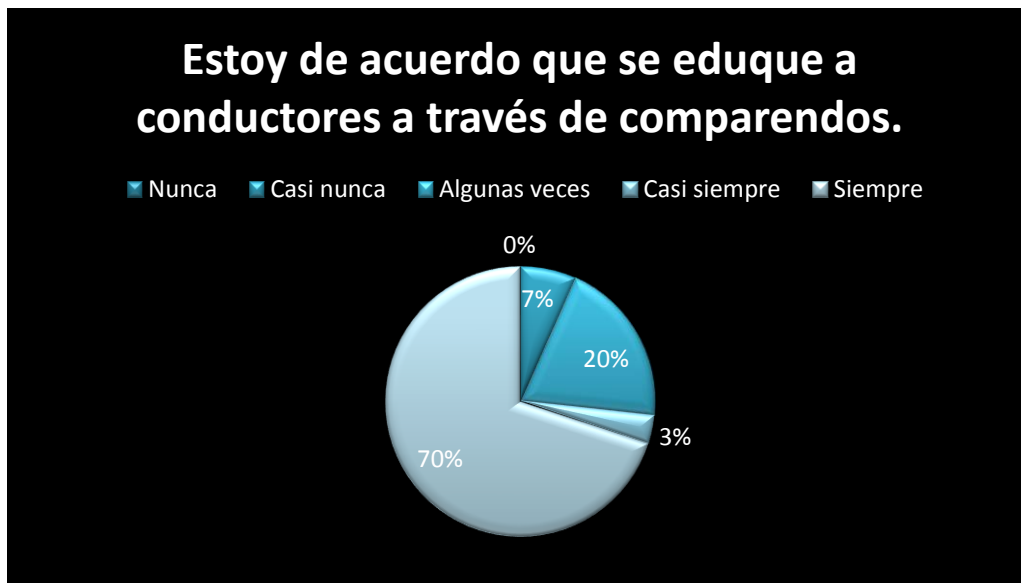
Ítem No.22



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	2	8	2	16

Según las estadística de que, si está de acuerdo con las sanciones de tránsito, 16 personas dijeron si con un equivalente del 53%, casi siempre 2 con un 7%, algunas veces 8 con un 27%, casi nunca 2 con un 7% y nunca 2 con un 6%. Para concluir que 16 personas si están de acuerdo con las sanciones de tránsito.

Ítem No. 23



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	6	1	21

Según estudio realizado sobre si está de acuerdo con que se eduque a conductores a través de comparendos, 21 personas contesto que sí con un equivalente al 70%; casi siempre 1 equivalente al 3%; algunas veces 6 equivale a un 20%; casi nunca 2 equivalente al 7%. Concluyendo que 21 persona está de acuerdo que se eduque con comparendos.

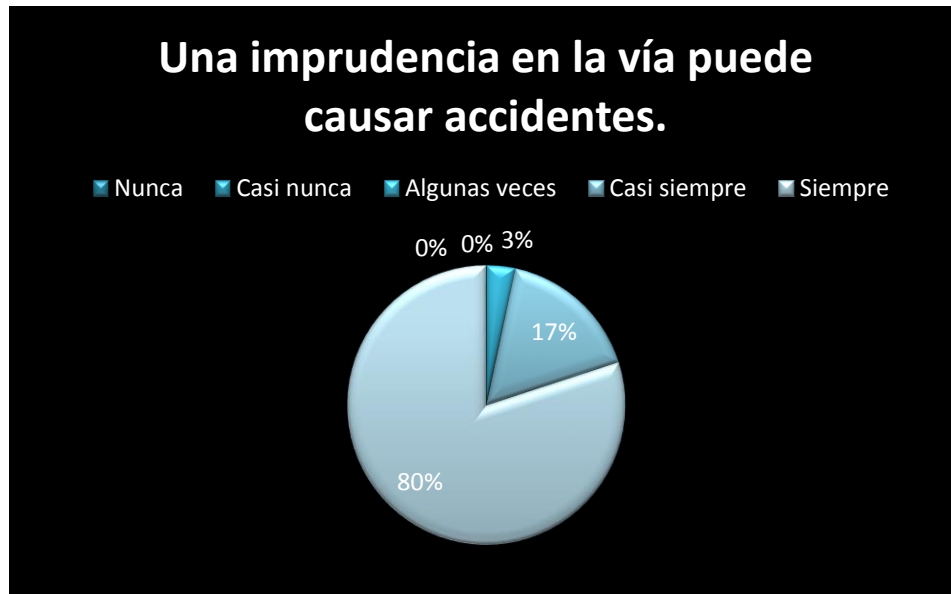
Ítem No.24



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	1	8	4	11

Según estadística realizada sobre el precio de los comparendos en los conductores, 11 personas están de acuerdo que si con un equivalente del 37%; casi siempre 4 equivalente al 13%, algunas veces 8 que equivale al 27%; casi nunca 1 que equivale al 3% y nunca 6 equivalente al 20%.

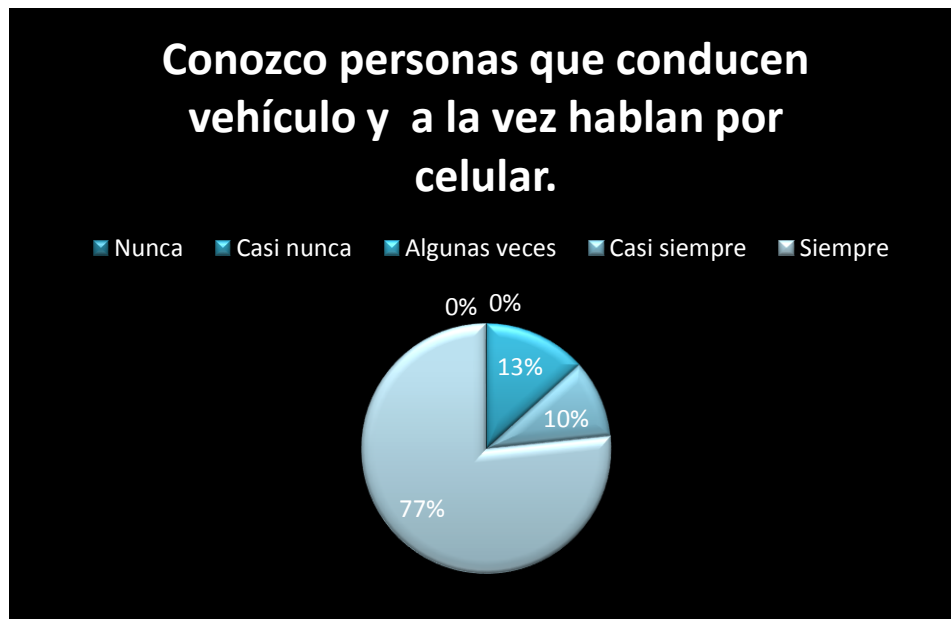
Ítem No. 25



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	5	24

Según estudio realizado sobre la imprudencia en la vía que puede causar accidentes, 24 personas dijeron que sí que equivale a un 80%; casi siempre 5 que equivale a un 17% y algunas veces 1 equivalente al 3%. Concluyendo que 24 personas dijeron que los accidentes de tránsito se deben a la imprudencia en la vía.

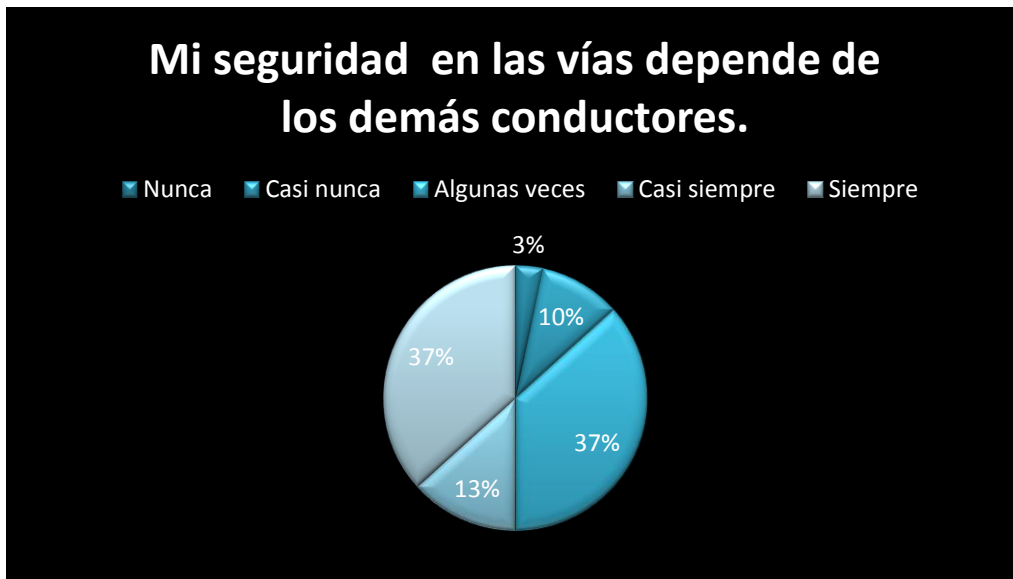
Ítem No.26



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	3	23

Según estadística realizada, que si conocen personas que conducen vehículo y hablan a la vez por celular, 23 personas dijeron que sí equivalente a un 77%: casi siempre 3 equivalente a un 10% y algunas veces 4 equivalente a un 13%. Concluyendo que 23 personas dijeron que si conocen personas que manejan y hablan por celular con un equivalente del 77%.

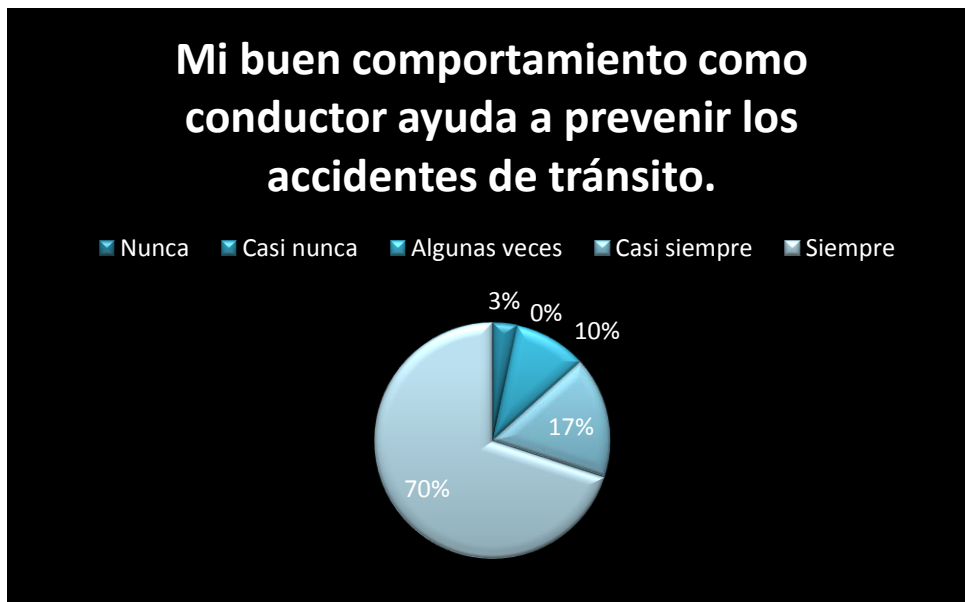
Ítem No. 27



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	3	11	4	11

Según estudio realizado sobre si, mi seguridad en las vías depende de otras personas, a la que 11 personas contestaron que sí con un equivalente del 37%; casi siempre 4 con un equivalente de 13%; algunas veces 11 con un equivalente del 37%;, casi nunca 3 con un equivalente del 10% y nunca 1 equivalente al 3%. Concluyendo que 11 personas dijeron que su seguridad depende de otras en la vía, pero otras 11 personas dijeron que algunas veces con un equivalente del 37%.

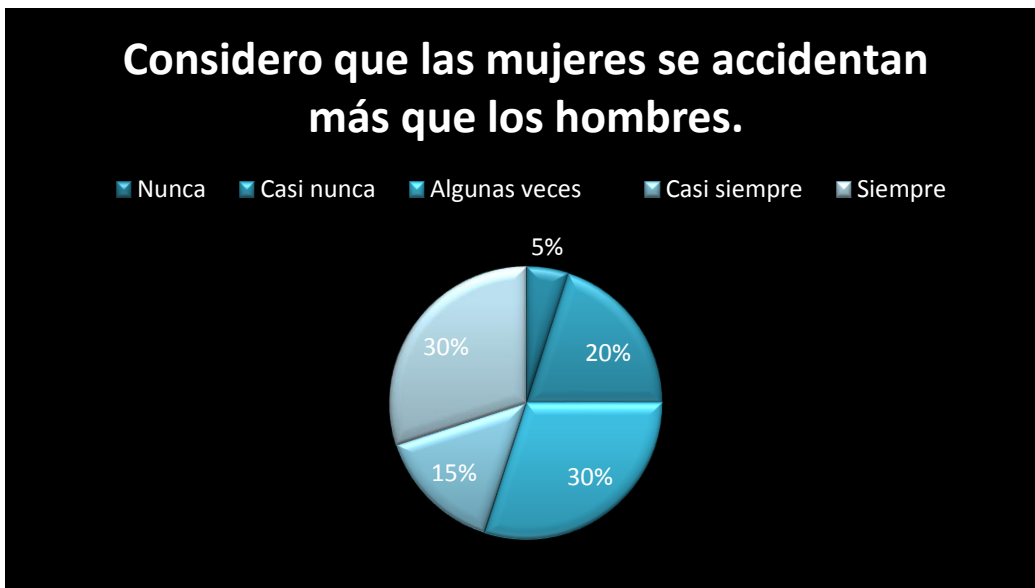
Ítem No. 28



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	3	5	21

Según encuesta realizada sobre si, mi buen comportamiento al conducir ayuda a prevenir accidentes, en el que 21 personas dijeron que sí con un equivalente del 70%; casi siempre 5 con un equivalentes del 17%; algunas veces 3 equivalente al 10% y nunca 1 equivalente al 3%. Concluyendo que mi buen comportamiento en las vías ayuda a prevenir accidentes con 21 persona que contesto siempre y un porcentaje de 70%.

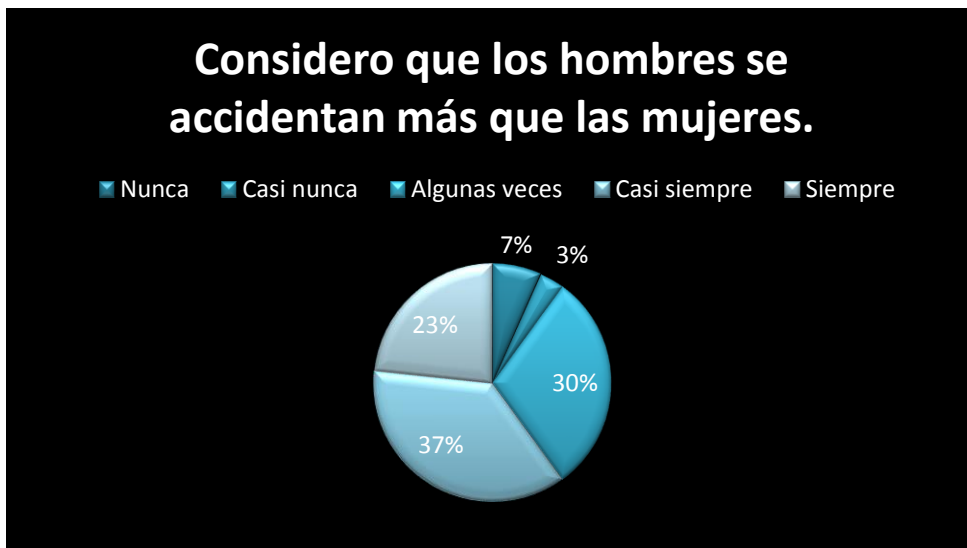
Ítem No. 29



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	8	12	6	12

Según estudio realizado sobre si considera que las mujeres se accidenta más que los hombre, 12 personas contestaron que sí para un equivalente del 30%; casi siempre 6 equivalente al 15%; algunas veces 12 que equivale al 30%; casi nunca 8 equivalente al 20% y nunca 2 equivale al 5%. Concluyendo que 12 personad dijeron que, las mujeres son las que más se accidentan, pero otras 12 dijeron que algunas veces con un equivalente al 30%.

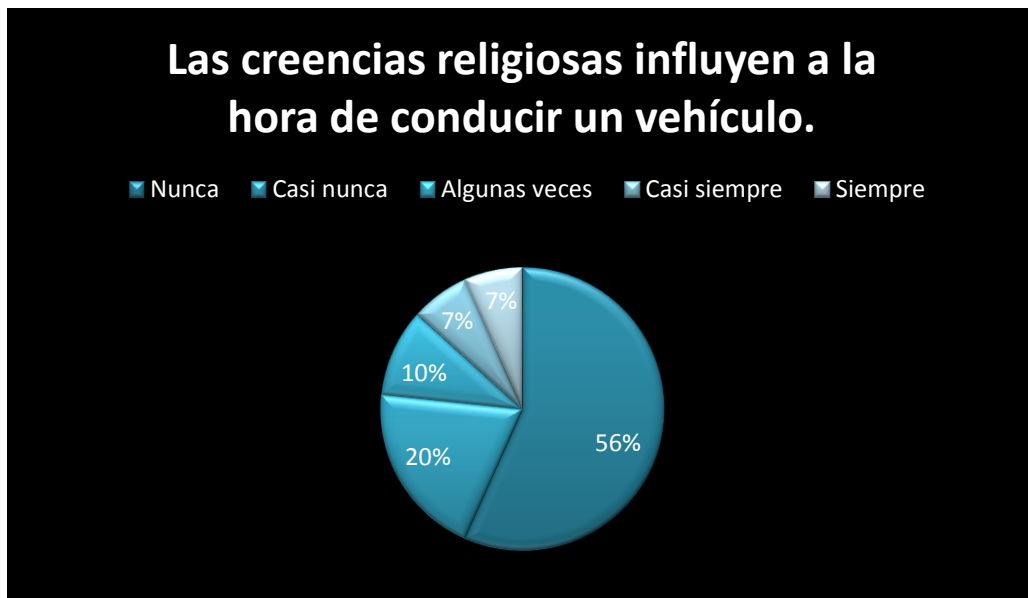
Ítem No. 30



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	1	9	11	7

Según estadística realizada que si consideran que los hombres se accidenta más que las mujeres, 7 personas dijeron siempre con un 23%; casi siempre 11 equivalente al 37%; algunas veces 9 equivalente al 30%; casi nunca 1 equivalente al 3% y nunca 2 equivalente al 7%. Concluyendo que 11 personas dijeron que casi siempre los hombres son los que más se accidentan.

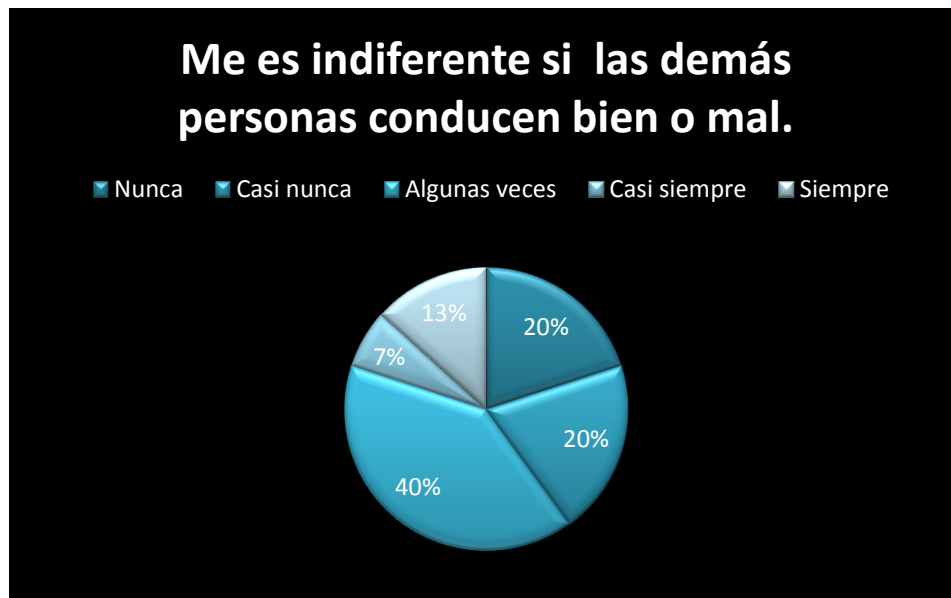
Ítem No. 31



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
17	6	3	2	2

Según encuesta realizada que si las creencias religiosas influyen en la hora de conducir, 2 personas contestaron que sí equivalente al 7%; casi siempre 2 equivalente al 2%; algunas veces 3 equivalente al 10%; casi nunca 6 que equivale al 20% y nunca 17 que equivale al 56%. Concluyendo que 17 personas dicen que las creencias no influyen en nada a la hora de conducir con un 56.

Ítem No. 32



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	6	12	2	4

Según estadística realizada, si me es indiferente si las personas conducen bien o mal, 4 personas contestaron siempre con un 13%; casi siempre 2 que equivale a un 7%; algunas veces 12 que es equivalente a un 40%; casi nunca 6 equivalente a un 20% y nunca 6 que es equivalente a un 20%. Para concluir que 12 personas contestaron algunas veces les he indiferente si conducen bien o mal.

Ítem No. 33



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
7	5	1	6	11

Según estudio realizado, si salgo a tomar alcohol siempre se escoge un conductor elegido, 11 personas contestaron siempre con un 37%; casi siempre 6 que equivale a un 20%; algunas veces 1 que es equivalente a un 3%; casi nunca 5 equivalente a un 17% y nunca 7 que es equivalente a un 23%. Para concluir que 11 personas contestaron siempre escogen un conductor elegido cuando salen a tomar.

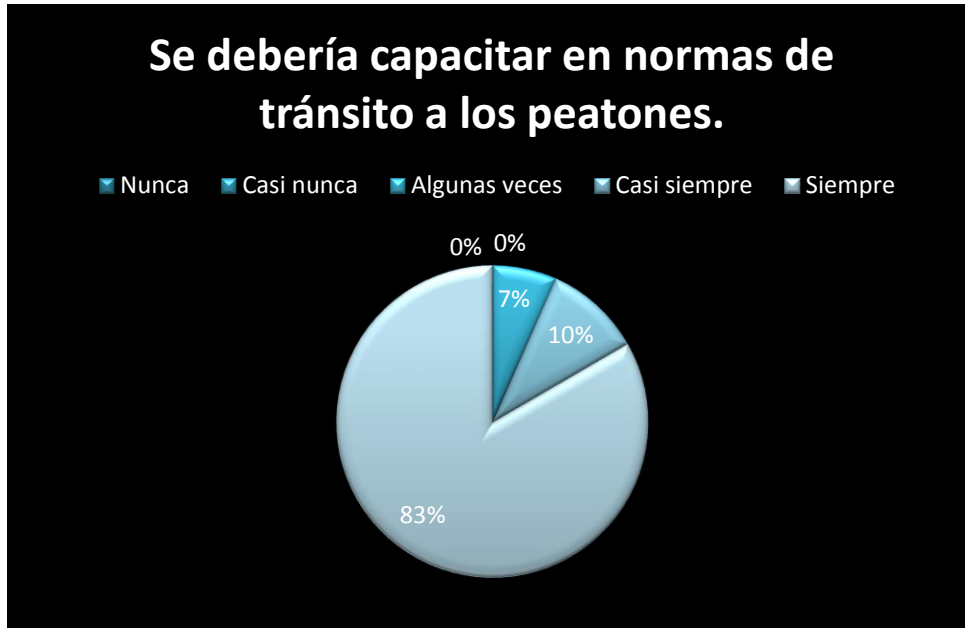
Ítem No. 34



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	1	29

Según encuesta realizada, es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial, 29 personas contestaron siempre con un 97%; casi siempre 1 que equivale a un 3%. Para concluir que 29 personas contestaron que sí, es de vital importancia que todos aporten a la seguridad vial.

Ítem No.35



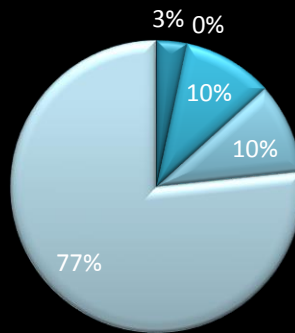
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	2	3	25

Según estudio realizado, si se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones, 25 personas contestaron siempre con un 83%; casi siempre 3 que equivale a un 10%; algunas veces 2 que es equivalente a un 7%. Para concluir que de 30 personas, 25 personas contestaron siempre se debe capacitar a los peatones.

Ítem No. 36

Se deberían hacer comparendos pedagógicos a los peatones que no respeten las normas de tránsito.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre

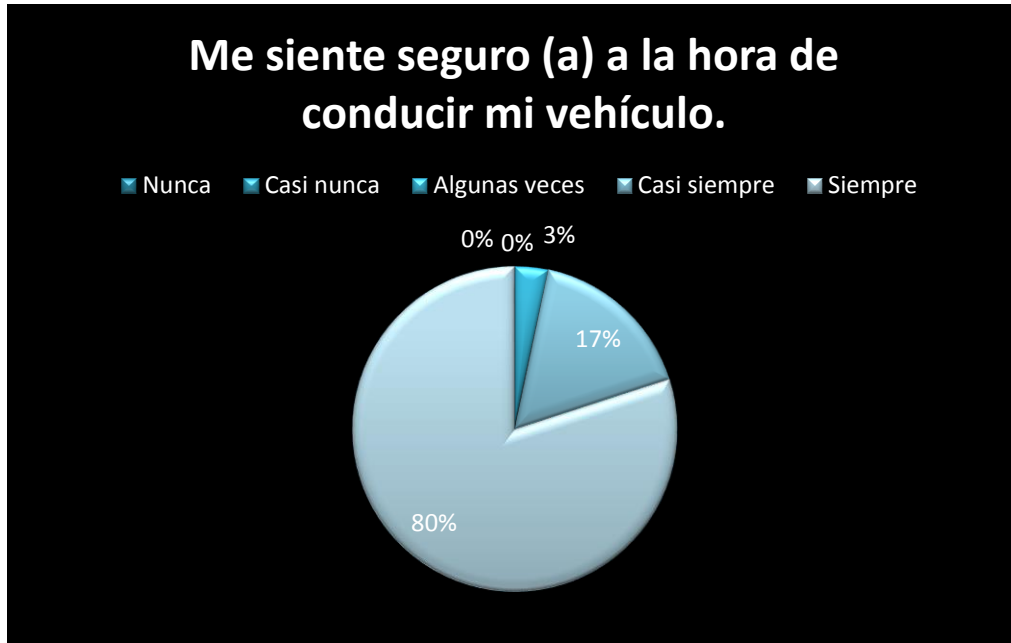


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	3	3	23

Según estudio realizado, se debe hacer comparendos pedagógicos a los peatones, 23 personas contestaron siempre con un 77%; casi siempre 3 que equivale a un 10%; algunas veces 3 que es equivalente a un 10% y nunca 1 que es equivalente a un 3%. Para concluir que 23 personas contestaron si se debe capacitar a los peatones.

CONDUCTAS DE EVITACIÓN

Ítem No. 37



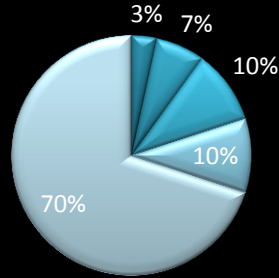
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	5	24

Según estadística realizada, en las conductas de evitación, se siente segura a la hora de conducir, 24 personas contestaron siempre con un 80%; casi siempre 5 que equivale a un 17%; algunas veces 1 que es equivalente a un 3%. Para concluir que 24 personas de 30 contestaron que si se siente seguras al conducir.

Ítem No.38

La presencia de semovientes en la vía me genera inseguridad, cuando conduzco un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



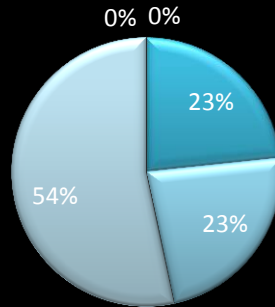
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	2	3	3	21

Según estudios realizados, la presencia de semovientes en la vía me genera inseguridad, 21 personas contestaron siempre con un 70%; casi siempre 3 que equivale a un 10%; algunas veces 3 que es equivalente a un 10%; casi nunca 2 equivalente a un 7% y nunca 1 que es equivalente a un 3%. Para concluir que 21 personas contestaron que siempre la presencia de semovientes en la vía genera inseguridad.

Ítem No. 39

Los estados emocionales influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



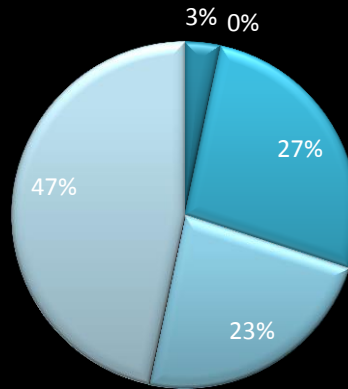
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	7	7	16

Según encuesta realizada, los estados emocionales influyen en la persona a la hora de conducir, 16 personas contestaron siempre con un 54%; casi siempre 7 que equivale a un 23%; algunas veces 7 que es equivalente a un 23%. Para concluir que 16 personas contestaron que los estados emocionales si influyen en la hora de conducir.

Ítem No. 40

La depresión influye a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



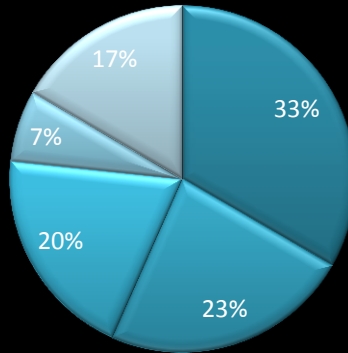
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	8	7	14

Según estudio realizado, la depresión influye a la hora de conducir un vehículo, 14 personas contestaron siempre con un 47%; casi siempre 7 que equivale a un 23%; algunas veces 8 que es equivalente a un 27% y nunca 1 que es equivalente al 3%. Para concluir que el 47% de las personas encuestadas contestaron que la depresión si influyen en la hora de conducir, a un equivalente de 14 personas.

Ítem No. 41

Me considero una persona muy lenta a la hora de conducir.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



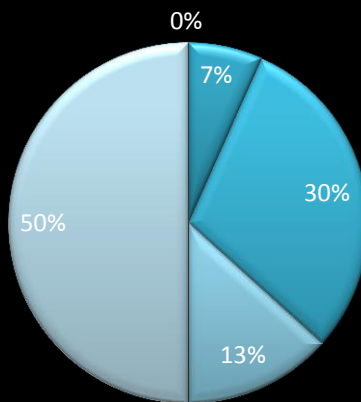
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
10	7	6	2	5

Según estadística realizada, se considera una persona muy lenta para conducir, 5 personas contestaron siempre con un 17%; casi siempre 2 que equivale a un 7%; algunas veces 6 que es equivalente a un 20%; casi nunca 7 que es equivalente a un 23% y nunca 10 que es equivalente al 33%. Se puede concluir que 33% de las personas contestaron que no se consideran lentas para conducir, el equivalente es de 10 personas.

Ítem No. 42

Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	9	4	15

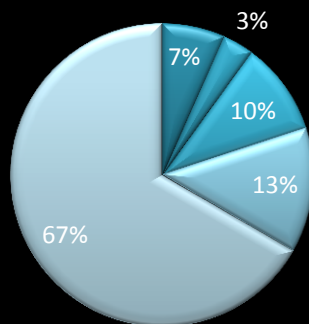
Según estudio realizado, las cifras de accidentes aumenta por el estrés en los conductores, 15 personas contestaron siempre con un 50%; casi siempre 4 que equivale a un 13%; algunas veces 9 que es equivalente a un 30%; casi nunca 2 que es equivalente a un 7%. Se puede concluir que el 50% de las personas contestaron que los accidentes aumentan por el estrés con un total de 15 personas.

ESFERA FAMILIAR

Ítem No. 43

Cuando conduzco el vehículo pienso en lo importante que soy para mi familia.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ siempre



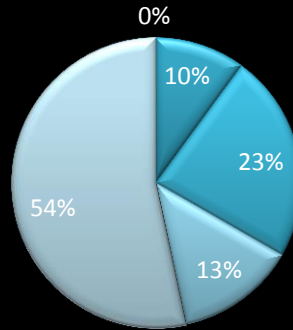
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	1	3	4	20

Según encuesta realizada en la esfera familiar, el 20 de los conductores siempre piensan en lo importante que es para su familia con un 67%, casi siempre 4 personas que equivale a un 13%, algunas veces 3 persona que equivale a un 10%; casi nunca 1 que equivale al 3% y 2 persona que dijo que nunca que equivale a un 7%. Se puede concluir que la mayor parte de los conductores si piensan en su familia.

Ítem No. 44

Los conflictos familiares influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



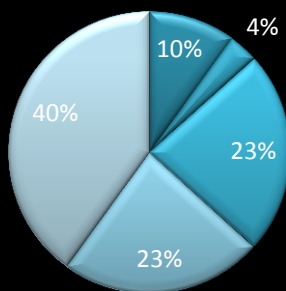
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	3	7	4	16

Según estadística realizada, 16 de los conductores siempre tienen conflictos familiares con un 54%, casi siempre 4 personas que equivale a un 13%, algunas veces 7 persona que equivale a un 23%; casi nunca 3 que equivale al 10%. Se puede concluir que un 54% de los accidentes influyen los conflictos familiares con un total de 16 personas.

Ítem No. 45

La estabilidad familiar incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



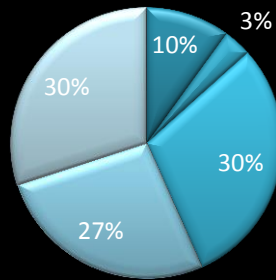
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	1	7	7	12

Según estudio realizado, la estabilidad familiar influye en la hora de conducir, 12 personas contestaron siempre con un 40%; casi siempre 7 que equivale a un 23%; algunas veces 7 que es equivalente a un 23%; casi nunca 1 que es equivalente al 4% y nunca 3 que es equivalente al 10%. Para concluir que el 40% de las personas encuestadas contestaron que la estabilidad familiar si afecta a la hora de conducir con un equivalente de 12 personas.

Ítem No. 46

Las situaciones afectivas influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



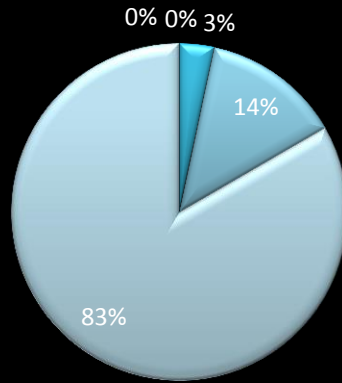
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	1	9	8	9

Según encuesta realizada, las situaciones afectivas influyen en la hora de conducir, 9 personas contestaron siempre con un 30%; casi siempre 8 que equivale a un 27%; algunas veces 9 que es equivalente a un 30%; casi nunca 1 equivalente a un 3% y nunca 3 que es equivalente a un 10%. Para concluir que el 30% personas contestaron que siempre y el 30% algunas veces las situaciones afectivas afligen con un equivalente de 18 personas.

Ítem No. 47

Quando conduzco con mi familia a bordo soy más cuidadoso (a).

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	4	25

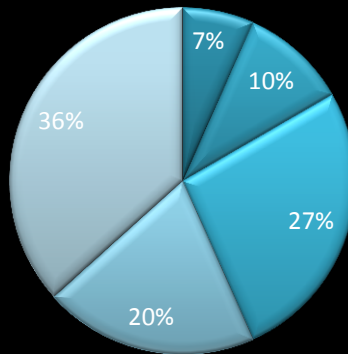
Según estadística realizada, cuando conduzco con mi familia soy más cuidadoso, 25 personas contestaron siempre con un 83%; casi siempre 4 que equivale a un 14%; algunas veces 1 que es equivalente a un 3%. Para concluir que el 83% de las personas encuestadas contestaron que son más cuidadosos con la familia, para un equivalente de 25 personas.

CONDUCTAS DE ENFRENTAMIENTO

Ítem No. 48

Soy extremadamente exigente a la hora de conducir.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



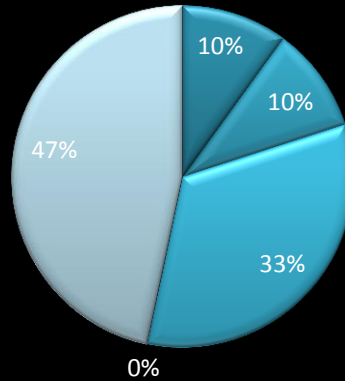
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	3	8	6	11

Según encuesta realizada en las conductas de enfrentamiento, soy extremadamente exigente al conducir, 11 personas contestaron siempre con un 36%; casi siempre 6 que equivale a un 20%; algunas veces 8 que es equivalente a un 27%; casi nunca 3 que es equivalente a un 10% y nunca 2 que es equivalente al 7%. Se puede concluir que 36% de las personas contestaron que siempre son exigentes al conducir, el equivalente es de 11 personas.

Ítem No.49

Reviso el vehículo antes de conducir.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



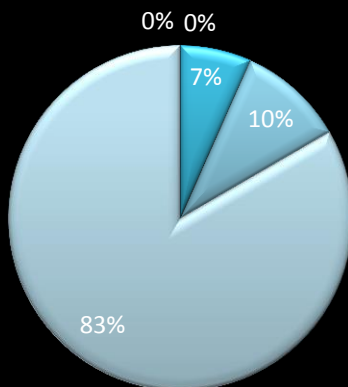
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	3	10	0	14

Según estadística realizada, 14 de los conductores revisan el vehículo con un 47%; algunas veces 10 personas que equivale a un 33%; casi nunca 3 que equivale al 10%; nunca 3 equivale al 10%. Se puede concluir que un 47% de los conductores si revisan el vehículo con un equivalente del 47%.

Ítem No. 50

Mantengo al día los documentos del vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre

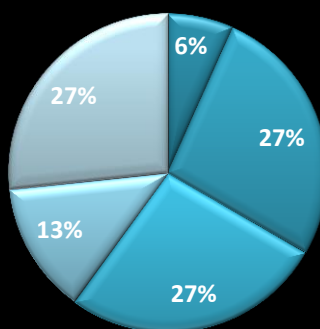


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	2	3	25

Según estudio realizado, 25 de las personas mantienen los documentos al día con un 83%; casi siempre 3 que equivale a un 10%; algunas veces 2 que es equivalente a un 7. Para concluir que el 83% de las personas si mantienen sus documentos al día con un equivalente del 25 personas.

Suelo periódicamente realizarme valoraciones de mi estado de salud.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



Ítem No.5

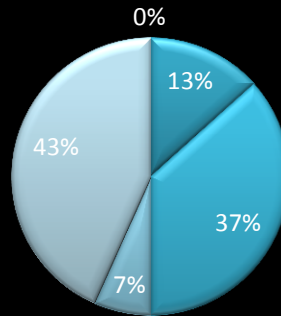
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	8	8	4	7

Según encuesta realizada, se realizan valoraciones de salud, 7 personas contestaron siempre con un 27%; casi siempre 4 que equivale a un 13%; algunas veces 8 que es equivalente a un 27%; casi nunca que es equivalente a un 27% y nunca 2 que es equivalente al 6%. Se puede concluir que 27% de las personas se hacen valoraciones de salud periódicamente con un equivalente de 23.

Ítem No. 52

Los accidentes de tránsito me generan estrés.

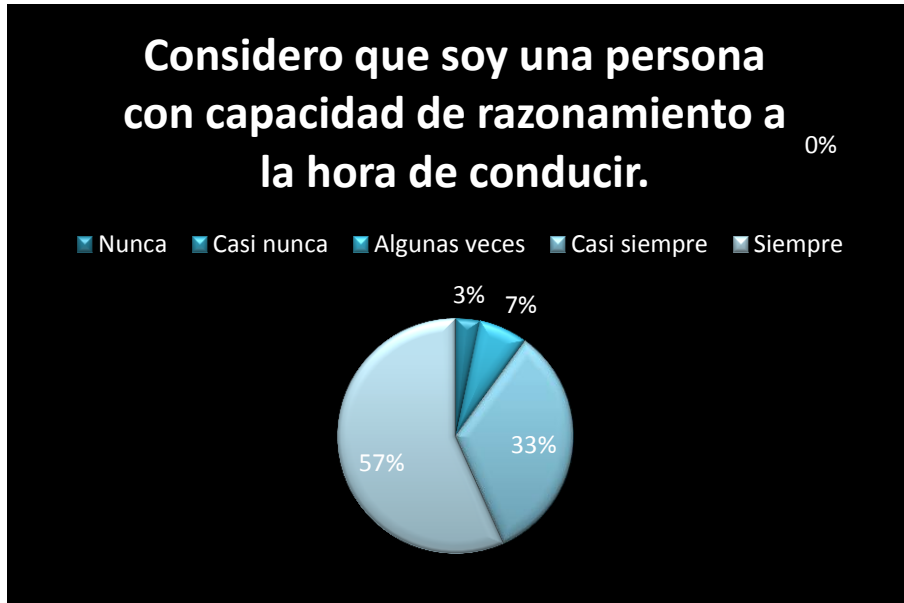
■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	4	11	2	13

Según estadística realizada, los accidentes de tránsito me generan estrés 13 personas contestaron siempre con un 43%; casi siempre 2 que equivale a un 7%; algunas veces 11 que es equivalente a un 37%; casi nunca 4 equivalente a un 13%. Para concluir que el 43% personas contestaron que siempre los accidentes de tránsito generan estrés con un equivalente de 13 personas de 30 encuestados.

Ítem No. 53



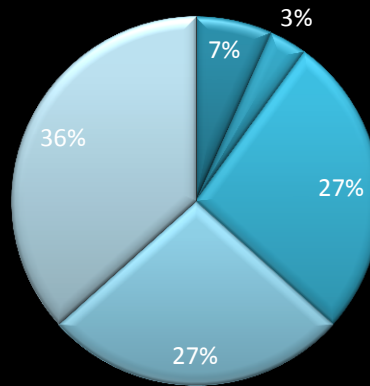
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	2	10	17

Según encuesta realizada, se considera que es una persona con capacidad de razonamiento para conducir, 17 personas contestaron siempre con un 57%; casi siempre 10 que equivale a un 33%; algunas veces 2 que es equivalente a un 7% y nunca 1 que es equivalente al 3%. Se puede concluir que 57% de las personas tienen la capacidad para conducir el equivalente es de 17 personas.

Ítem No.54

Soy persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduzco.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ siempre



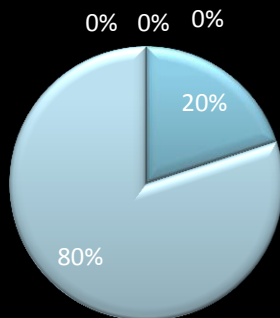
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	1	8	8	11

Según estudio realizado, es una persona tolerante cuando conduce, 11 personas contestaron siempre con un 36%; casi siempre 8 que equivale a un 27%; algunas veces 8 que es equivalente a un 27%; casi nunca 1 que es equivalente al 3% y nunca 2 que es equivalente al 7%. Para concluir que el 36% de las personas encuestadas contestaron que si son tolerantes cuando conducen el equivalente es 11 personas.

Ítems No 55

Cree que las personas deben gozar de salud a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



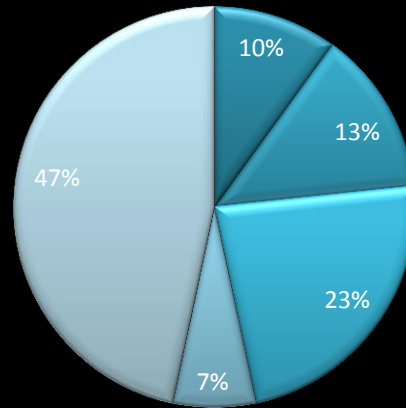
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	6	24

Según estadística, cree que las personas deben de gozar de salud en el momento de conducir, encontramos 24 siempre lo que equivale al 80 %; casi siempre 6, lo que equivale al 20%. Se puede concluir que las personas si deben gozar de salud para conducir ya que el 80% dijo que si, equivalente a 24 personas de las 30 encuestadas.

Ítems N° 56

Me abstengo de conducir en horas pico.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



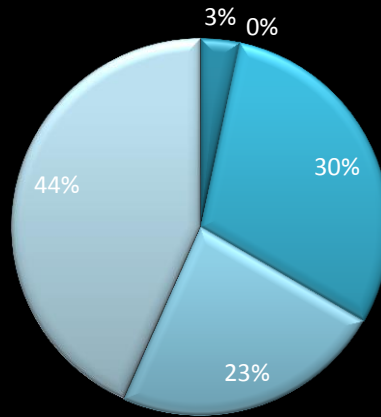
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	4	7	2	14

Según encuesta realizada a 30 personas, se encontró que 14 personas las cuales equivalen al 47%; se abstiene de conducir en horas pico, 7 personas algunas veces, equivalen al 23%; 4 personas 13% casi nunca, 3 personas equivalen al 10%; y casi siempre 2 equivalen al 7%. Concluyendo de esta manera que 14 personas se abstienen de conducir en horas pico.

Ítems N° 57

Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



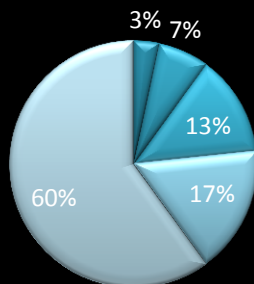
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	9	7	13

Según la estadística de 30 personas encuestadas, 13 personas el cual equivale al 44%; responden que siempre las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores, 9 algunas veces equivale al 30%; 7 casi siempre equivalen al 23%; nunca 1 equivale a 3%; y la posibilidad de casi nunca muestra como resultado 0 que equivale a 0%; por lo que se puede decir que algunos accidentes si aumentan por el estrés en los conductores, pues 13 de 30 dicen siempre.

Ítems No 58

El estado de las carreteras influye en mi desempeño cuando conduzco un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



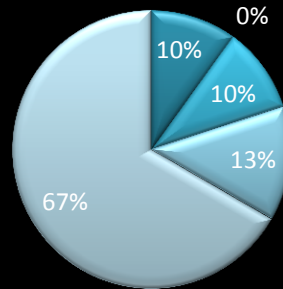
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	2	4	5	18

De acuerdo al resultado de la estadística en el instrumento aplicado a 30 personas 18 que equivalen al 60% de ellas, dicen que el estado de las carreteras influye en su desempeño de conducción 5 personas que equivalen al 17%; contestan que casi siempre, 4 personas equivalen al 13%; algunas veces, 2 que equivalen al 7%; dicen casi nunca y por ultimo 1 equivale a 3%; nunca, por lo que se puede concluir que para el 60%; el estado de las carreteras si influye en su desempeño como conductor de vehículo.

Ítems No 59

Me abstengo de conducir vehículos en estado de embriaguez.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



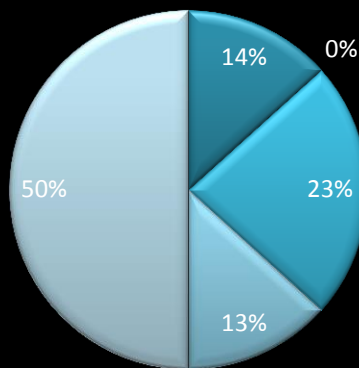
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	0	3	4	20

Según el ítems de la encuesta aplicada a 30 conductores accidentados 20 que equivalen al 67%; dicen que siempre se abstiene de conducir vehículos en estado de embriaguez, 4 equivalen a un 13%; contestan casi siempre, 3 equivalen al 10%; algunas veces, nunca 3 equivalen al 10%; y 0 casi nunca por lo que se puede concluir que 20 de 30 personas si se abstienen de conducir en estado de embriaguez.

Ítems No. 60

Me abstengo de conducir vehículos cuando me encuentro trasnochado.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



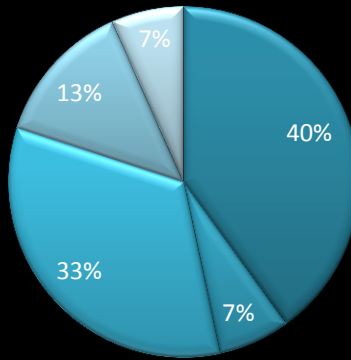
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	0	7	4	15

Según el ítems de la encuesta aplicada a 30 conductores accidentados 15 que equivalen al 50%; dicen que siempre se abstiene de conducir vehículos cuando se encuentran trasnochados, 7 equivalen a un 23%; contestan algunas veces, 4 equivalen al 14%; casi siempre, nunca 4 equivalen al 13%; y 0 casi nunca por lo que se puede concluir que 15 de 30 personas si se abstienen de conducir vehículos cuando se encuentran trasnochados.

Ítem No. 61

Realizo jornadas extenuantes de conducción.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



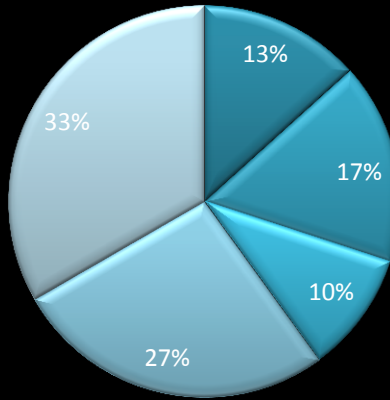
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
12	2	10	4	2

En la encuesta realizada se puede observar, que de las 30 personas encuestadas 12 equivalen al 40%; que nunca realizan jornadas extenuantes de conducción, 10 algunas veces que equivalen al 33%; 4 contestan casi siempre equivalen al 13%; 2 de ellas que equivalen al 7%; dicen siempre y casi nunca 2 que equivalen a un 7%. Por lo cual se concluye 10 personas algunas veces realizan jornadas extenuantes de conducción.

Ítems No. 62

Realizo jornadas cortas de conducción.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



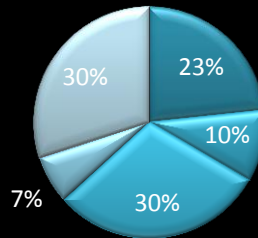
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	5	3	8	10

En la encuesta realizada se puede observar, que de las 30 personas encuestadas 10 equivalen al 33%; que siempre realizan jornadas cortas de conducción, 8 casi siempre que equivalen al 27%; 5 contestan casi nunca equivalen al 17%; 4 de ellas que equivalen al 13%; dicen nunca y algunas veces 3 que equivalen a un 10%. Para concluir que 10 personas realizan jornadas cortas de conducción.

Ítems No. 63

Cuando conduzco un vehículo cerca de mi lugar de residencia, no tomó las precauciones de seguridad.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



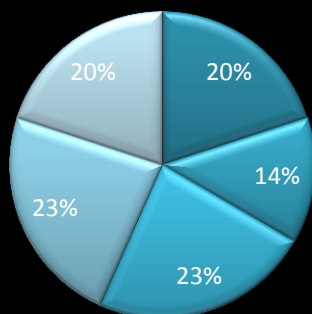
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
7	3	9	2	9

En la encuesta realizada a 30 conductores que han sufrido accidentes de tránsito se evidencia que 9 personas que equivalen al 30%; de los cuales siempre cuando conducen un vehículo cerca del lugar de residencia toman precauciones de seguridad, por lo que se puede decir que una cantidad igual de 9 personas que equivalen a otro 30%; dicen que algunas veces, 7 que equivalen a 23% nunca toma precauciones, 3 casi nunca que equivalen a 10%; y 2 personas que equivale a un porcentaje mínimo de 7% casi siempre lo hacen.

Ítems No.64

Excedo la velocidad cuando observo la carretera sola.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



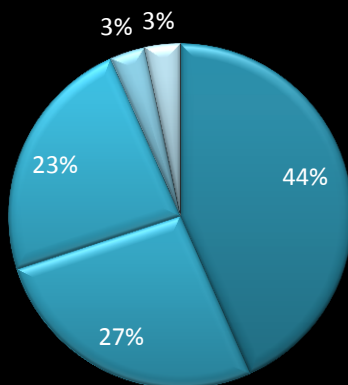
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	4	7	7	6

De acuerdo al ítems, excedo la velocidad cuando observo la carretera sola hay unas diferencias muy mínimas en el porcentaje puesto que 7 personas que equivalen a un porcentaje del 23%; dicen que lo hacen algunas veces, al igual que otras 7 personas con igual porcentaje de 23%; dicen que casi siempre exceden la velocidad, 6 personas que equivalen a un 20%; siempre exceden la velocidad y oras 6 personas que equivalen a otro 20%; dicen que casi nunca lo hacen y para concluir 4 que equivale a un 14%; de las 30 personas encuestadas las cuales nunca exceden la velocidad.

Ítems No. 65

Aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
13	8	7	1	1

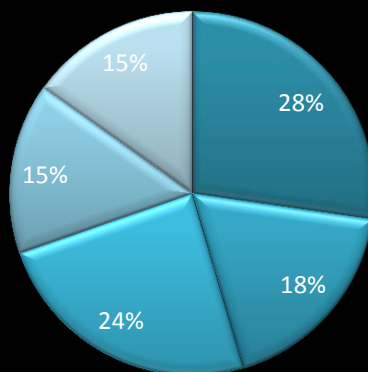
Según los ítems, aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado, 13 personas que equivalen a un porcentaje del 44%; dicen que nunca, 8 casi nunca equivale a 27%; 7 algunas veces equivale 23%; 1 que equivale a 3% contesto casi siempre y 1 dice siempre equivale a 3%; para concluir que 13 personas de 30 no aumenta la velocidad del vehículo cuando están enojados.

ASPECTO COGNITIVO

Ítems No.66

Busco información sobre las normas de tránsito.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



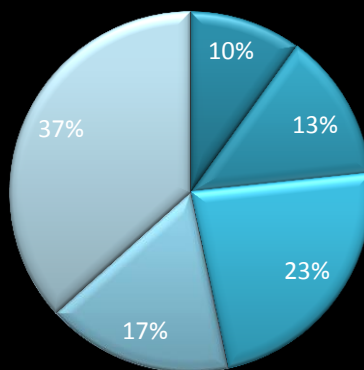
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
9	6	8	5	5

Según los ítems, busco información de las normas de tránsito 9 personas que equivalen al 28%; dicen que nunca, 8 que equivalen 24%; dicen algunas veces, casi nunca 6 que equivale a 18%; casi siempre 5 que equivale al 15%; y por ultimo 5 siempre que equivale a 15%. Para concluir que 9 personas de 30 nunca buscan información.

Ítems No.67

Conozco los derechos de los demás y los míos en las vías.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas Veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



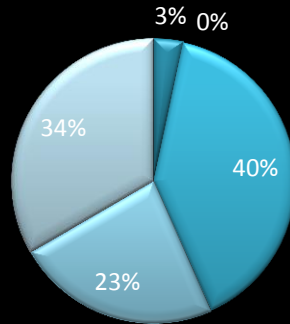
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	4	7	5	11

Según el ítems, conozco los derechos de los demás y los míos en las vías 11 personas que equivalen a un 37%; dicen que siempre, algunas veces 7 que equivalen a un 23%; 5 casi siempre que equivalen a un 17%; casi nunca 4 que equivalen a un 13%; 3 contestan que nunca lo que equivale a un 10%. Para concluir que de 30 personas encuestadas 11 dicen siempre conocen los derechos de ellos y los demás en las vías.

Ítems No.68

Mi experiencia como conductor me genera un conocimiento amplio en las vías

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



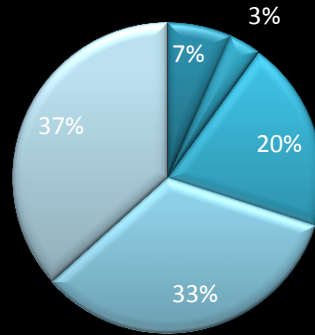
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	12	7	10

Según el ítem, mi experiencia como conductor me genera un conocimiento amplio en las vías de 30 personas encuestadas 12 que equivalen a un 40%; contestan algunas veces, siempre 10 que equivalen a un 34%; 7 que equivalen a un 23%; dicen casi siempre, 1 nunca que equivalen a un 3%;y casi nunca 0 que por ende equivale a un 0%; para concluir que 12 personas tienen conocimiento amplio en las vías.

Ítems No.69

Los conocimientos que adquiere un conductor son empíricos

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



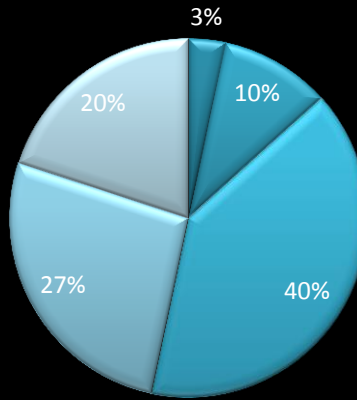
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	1	6	10	11

Según estudio realizado para saber si los conocimientos que adquiere un conductor son empíricos, 11 que equivale a un 37%; responden siempre, 10 contestan casi siempre que equivale a un 33%; algunas veces dicen 6 que equivalen a un 20%; 2 nunca que equivale a un 7%; y 1 que equivale a un 3%; contestan casi nunca. En conclusión de 30 personas encuestadas 11 dicen que los conocimientos son empíricos.

Ítems No. 70

Los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



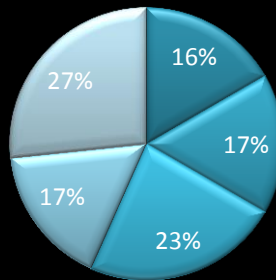
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	3	12	8	6

Según estudio realizado para saber si los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal, 12 que equivale a un 40%; responden algunas veces, 8 contestan casi siempre que equivale a un 27%; 6 que equivale a un 20%; dicen que siempre, casi nunca 3 que equivalen a un 10%; y 1 que equivale a un 3%; dice que nunca. Por lo que se puede concluir que de 30 personas encuestadas dicen que los conocimientos algunas veces son de educación forma.

Ítems No. 71

No me parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



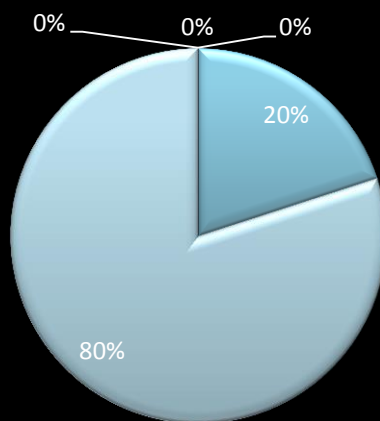
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
5	5	7	5	8

Según estudio realizado con el ítems a no me parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad, 8 personas que equivalen a un 27%; dicen que siempre, algunas veces 7 que equivalen a un 23%; dicen algunas veces, 5 que equivalen a un 17%; casi siempre, casi nunca 5 que equivale a un 17%; y nunca 5 que equivale a un 16%. En conclusión de 30 personas encuestas le parece importante estar actualizadas con respecto a la accidentalidad.

Ítems No. 72

Me parece importante conocer las señales de tránsito.

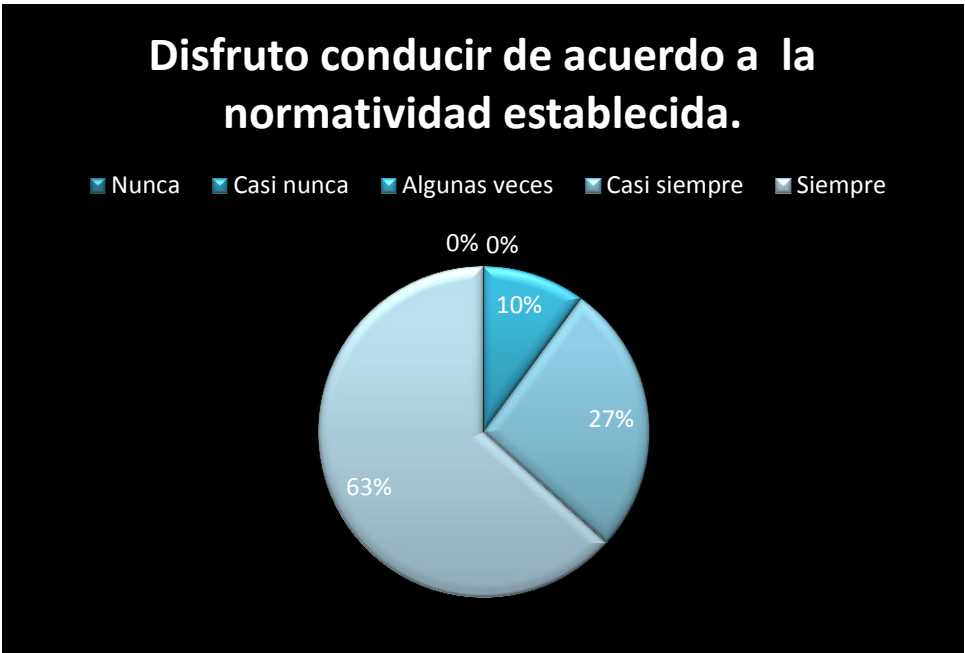
■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	6	24

Según encuesta realiza a 30 personas accidentadas que conducen vehículo, sobre si es importante conocer las señales de tránsito 24 personas que equivalen a un 80%; dicen que siempre, 6 que equivalen a un 20%; contestan casi siempre, algunas veces 0, casi nunca 0 y finalmente nunca y de igual manera nos reporta 0 con equivalente 0%; en las 3 respuesta. Para concluir se puede decir que 24 personas dicen que siempre es importante conocer las señales de tránsito.

Ítems No. 73



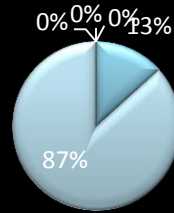
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	3	8	19

Según encuesta realizada sobre si disfruto conducir de acuerdo a la normatividad establecida, 19 personas que equivalen a un 63% dicen siempre, casi siempre 8 que equivalen a un 27%; algunas veces 3 que equivalen 10%; nunca 0 y casi nunca 0 que equivalen a un 0%. En conclusión de 30 personas 19 disfrutan conducir de acuerdo a la movilidad.

Ítems No. 74

Creo que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



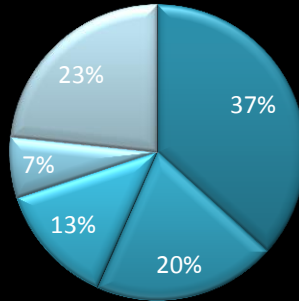
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	4	26

De acuerdo a encuesta realiza a 30 personas, sobre creo que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo 26 que equivale a un 87%; 4 casi siempre que equivale a un 13%; algunas veces o, casi nunca 0, y nunca 0 para un equivalente 0%; para concluir que 26 personas contestan siempre es importante conocer las normas de tránsito.

Ítems No. 75

Creo que el nivel educativo influye a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



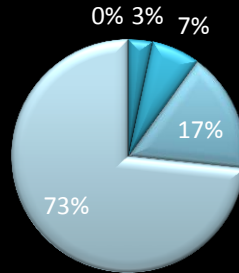
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
11	6	4	2	7

Según estudio realizado, sobre si creo que el nivel educativo influye a la hora de conducir un vehículo a 30 personas encuestadas 11 que equivalen a un 37% contestan nunca, casi siempre 7 que equivalen a un 23%; casi nunca 6 que equivalen a un 20%; a algunas veces que equivalen a un 13% y casi siempre 2 que equivalen a un 7%. Para concluir que 11 personas piensan que el nivel educativo influye al conducir.

Ítems No. 76

Se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



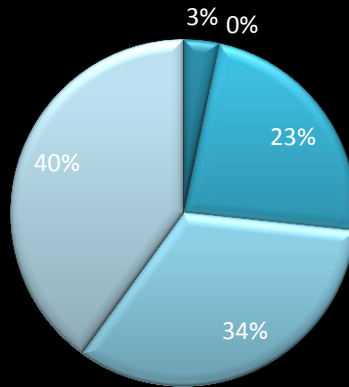
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	2	5	22

De acuerdo al ítems, se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito, se encuesta a 30 personas de las cuales 22 que equivalen a un 73%; dicen siempre, casi siempre 5 que equivale a un 17%; 2 algunas veces que equivalen a un 7%; casi nunca 1 que equivale a un 3%; y nunca 0 que equivale a 0%. En conclusión a 22 personas piensa que siempre se debe educar peatones y conductores.

Ítems No.77

Me considero una persona ágil al volante

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



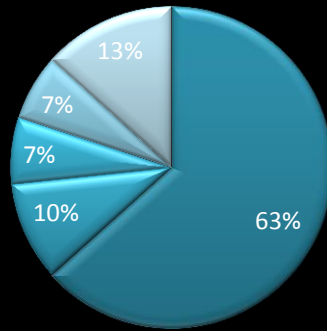
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	7	10	12

Según estudio realizado sobre si considera una persona ágil a volante en 30 personas 12 que equivalen a un 40%; contestaron siempre, 10 casi siempre que equivalen a un 34%; 7 algunas veces que equivalen a un 23%; nunca 1 que equivale un 3%; y casi nunca 0 que equivale a un 0%. Para concluir que 12 personas siempre se consideran ágil al volante.

Ítems No.78

Está bien que las personas consuman energizantes antes de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



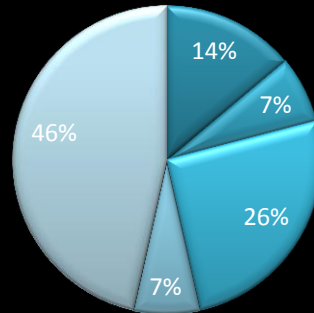
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
19	3	2	2	4

Según estadística de encuesta realizada a 30 personas, si está bien que las personas consuman energizantes antes de conducir un vehículo, 19 personas contestan nunca que equivalen a un 63%; 4 siempre que equivalen a un 13%; casi nunca 3 que equivalen a un 10%; casi siempre 2 que equivale a un 7% y algunas veces 2 que equivale a un 7%. En conclusión 19 personas dicen que nunca está bien que los conductoras consuman energizantes.

Ítems No.79

Los energizantes influyen en el estado de alerta del conductor.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	3	11	3	7

De acuerdo a las encuesta realizada, a 30 personas sobre si los energizantes influyen en el conductor en el estado de alerta del conductor 11 que equivalen a un 46%; dicen algunas veces, siempre 7 que equivalen a un 26%; 6 nunca que equivalen a un 14%; casi nunca 3 que equivalen a un 7%; y casi siempre 3 que equivale a un 7%. Para concluir que 11 personas opinan que algunas los energizantes si influyen en el estado de alerta en los conductores.

Ítems No. 80



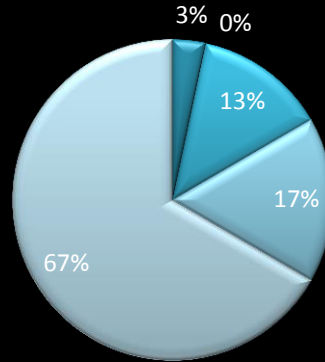
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	6	20

Según encuesta realizada, a 30 personas con respecto si 5 copas de licor no afecta la capacidad cognitiva a la hora de conducir un vehículo 20 personas contestaron siempre lo que equivale a un 65%; casi siempre 6 que equivalen a un 19% algunas veces 4 que equivalen a un 13%; casi nunca 0 y nunca 0 que equivalen a 0%. Por lo que se puede concluir que 20 personas afirman que 5 copas de licor si afectan la capacidad cognitiva a la hora de conducir.

Ítems No. 81

Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



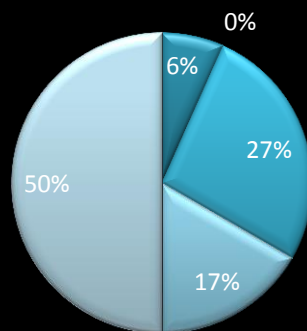
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	4	5	20

De acuerdo a la respuesta de 30 personas sobre si los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol, 20 personas contestaron siempre que equivale a un 67%; casi siempre 5 que equivale a un 17%; algunas veces 4 que equivalen a un 13%; nunca 1 que equivale a un 3%; y casi nunca 0 que equivale a 0%. Para concluir que 20 personas asocian los accidentes de tránsito con el consumo de alcohol.

Ítems No. 82

Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancia psicoactivas.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas Veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



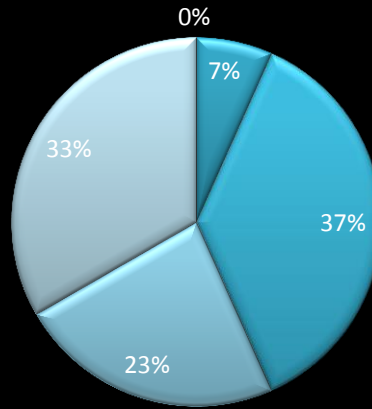
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	0	8	5	15

De acuerdo a la respuesta de 30 personas sobre si los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancias psicoactivas, 15 personas contestaron siempre que equivale a un 50%; algunas veces 8 que equivale a un 27%; casi siempre 5 que equivalen a un 17%; nunca 2 que equivale a un 6%; y casi nunca 0 que equivale a 0%. Para concluir que 15 personas asocian los accidentes de tránsito con el consumo de sustancias psicoactivas.

Ítems No.83

El aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



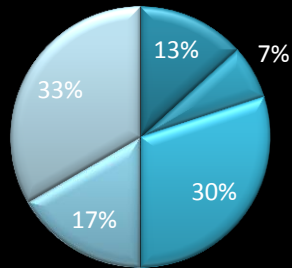
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	11	7	10

Según la respuesta la respuesta de 30 personas en el ítems, sobre si el aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular, 11 personas contestaron algunas veces que equivale a un 37%; siempre 10 que equivale a un 33%; casi siempre 7 que equivalen a un 23%; casi nunca 2 que equivale a un 7%; y nunca 0 que equivale a 0%. Para concluir que 11 personas dicen que algunas veces los el aspecto climático influye en la accidentalidad.

Ítems No. 84

Un factor de distracción es la belleza física de una persona.

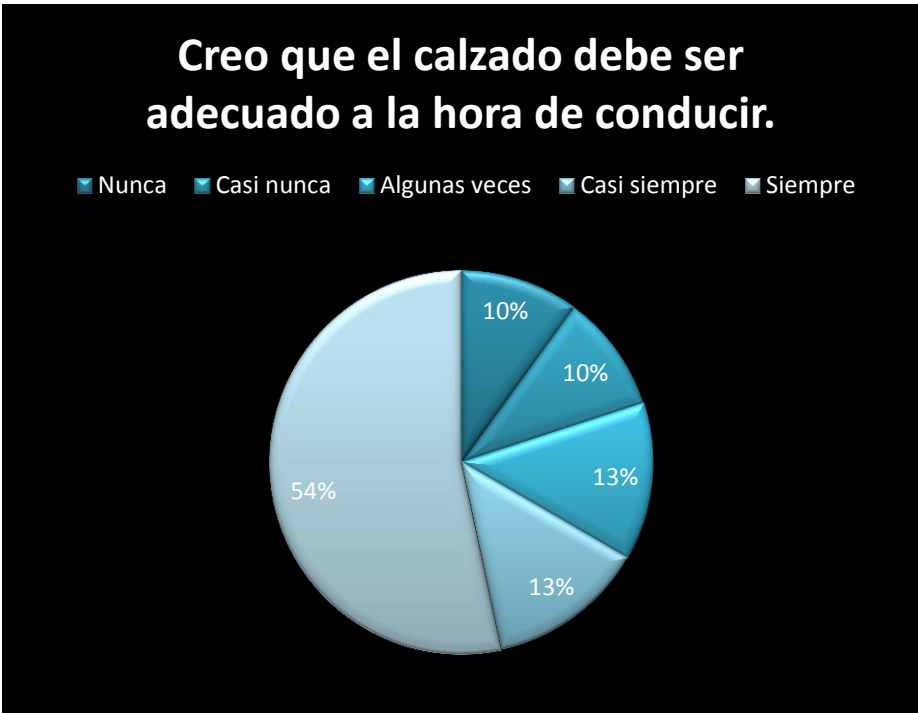
■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	2	9	5	10

Según estudio realizado en 30 personas, sobre si un factor de distracción es la belleza física de una persona 10 contestaron siempre lo que equivale a un 33%; algunas veces 9 que equivalen a un 30%; casi siempre 5 que equivale a un 17%; nunca 4 que equivale a un 13%; y casi nunca 2 que equivale a un 7%; Como conclusión se puede decir que según 10 personas la belleza física si es distracción para quien conduce un vehículo.

Ítems No. 85



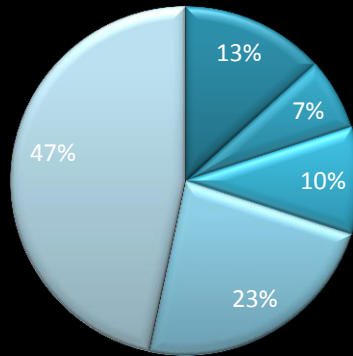
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	3	4	4	16

Según el ítems, creo que el calzado debe ser adecuado a la hora de conducir de 30 personas encuestas 16 contestaron siempre que equivalen a un 54%; 4 algunas veces que equivalen a un 13%; casi siempre 4 que equivale a un 13%; casi nunca 3 que equivalen 10%; y nunca 3 que también equivale a un 10%. En conclusión 16 personas dicen que siempre el calzado debe ser adecuado en la hora de conducir un vehículo.

Ítems No. 86

Creo que se debe conducir con vestuario adecuado.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



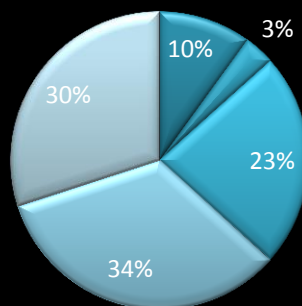
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	2	3	7	14

Según el ítems, se debe conducir con vestuario adecuado de 30 personas encuestas 14 contestaron siempre que equivalen a un 47% 7 casi siempre que equivalen a un 23%; nunca 4 que equivale a un 13%; algunas veces 3 que equivalen 10%; y casi nunca 3 que equivale a un 7%. En conclusión 14 personas dicen que siempre el vestuario debe ser adecuado en la hora de conducir un vehículo.

Ítems No. 87

La falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo.

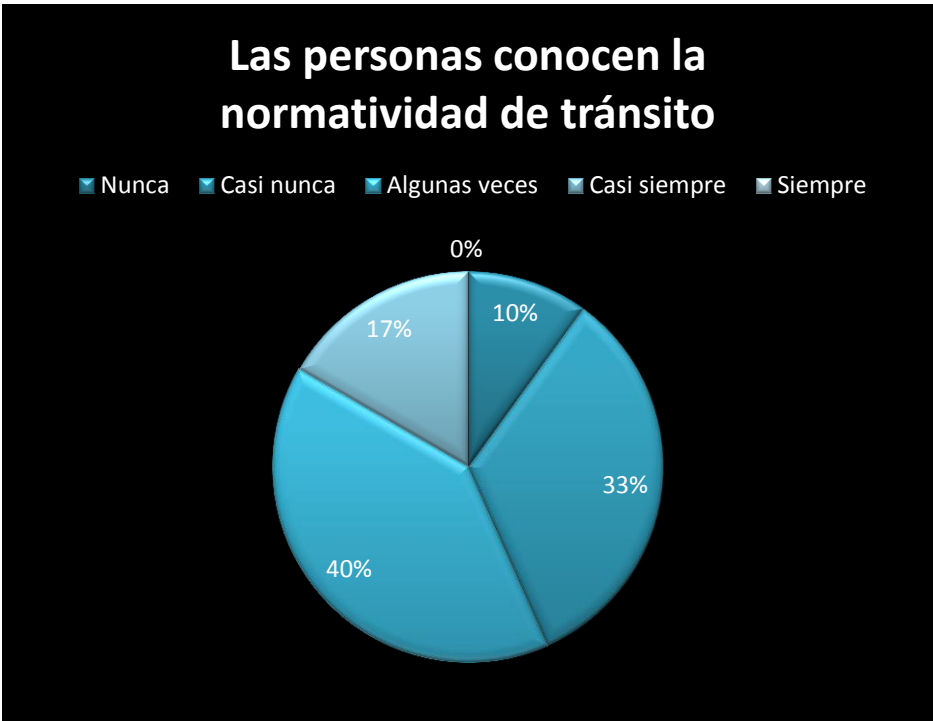
■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas Veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	1	7	10	9

Según encuesta realizada, sobre si la falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo, 10 personas dicen casi siempre que equivale a un 34%; siempre 9 que equivale a un 30%; algunas veces 7 que equivalen a un 23%; 3 nunca que equivale a un 10%; y casi nunca 1 que equivale a un 3%. Como conclusión se puede decir que 7 personas opinan que la falta de valores genera accidentes de tránsito.

Ítems No. 88



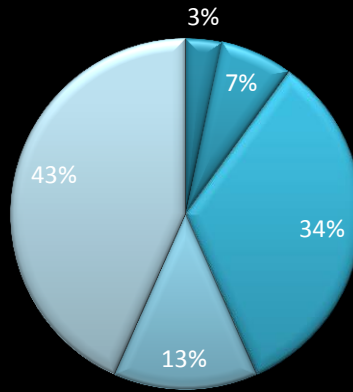
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	10	12	5	0

De acuerdo a la encuesta realizada a 30 personas sobre si las personas conocen la normatividad de tránsito, 12 personas contestan algunas veces que equivale a un 40%; casi nunca 10 que equivale a un 33%; casi siempre 5 que equivale a un 17%; nunca 3 que equivale a un 10%; siempre 0 que equivale a un 0%. Para concluir se puede decir que el total de 12 personas aportan que algunas veces las personas tienen conocimiento de la normatividad.

Ítems No.89

Aplico la normatividad vial a la hora de conducir.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



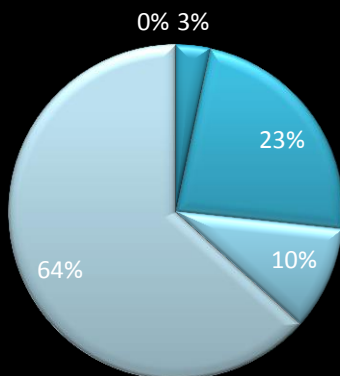
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	2	10	4	13

Según encuesta aplica a 30 persona con respecto a si aplico la normatividad vial a la hora de conducir, 13 personas dicen siempre que equivale un 43%; algunas veces 10 que equivalen a un 34%; 4 casi siempre que equivale a un 13%; casi nunca 2 que equivale a un 7%; y nunca 1 que equivale a un 3%. Se puede concluir 13 personas aplican la normatividad.

Ítems No.90

Acostumbro usar el casco y chaleco reflector, cuando me movilizo en moto.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	7	3	19

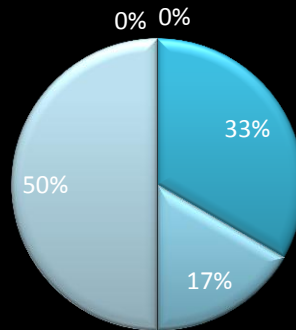
Según encuesta realizada a 30 personas sobre si acostumbran a usar casco y chaleco reflector cuando se moviliza en moto, a lo que 19 contestaron siempre, que equivalen a un 64%; algunas veces 7 que equivalen a un 23%; casi siempre 3 que equivalen a un 10%; y nunca o que equivale a un 0%. Por lo que se puede concluir que 19 personas siempre utilizan casco y chaleco.

ESFERA OCUPACIONAL

Ítems No. 91

El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



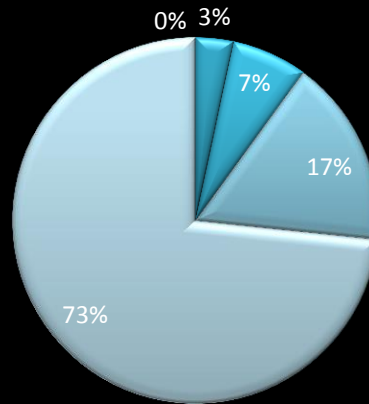
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	10	5	15

Según encuesta aplicada a 30 personas con respecto al ítems, el estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente siempre contestaron 15 personas las cuales equivalen a un 50%; algunas veces 10 que equivale a un 33%; 5 casi siempre que equivale a un 17%; casi nunca 0 y nunca 0 que equivalen a un 0%. En conclusión se puede decir que la ocurrencia de accidentes se precipita por el estrés en conductores.

Ítems No. 92

El afán genera imprudencia en los conductores.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



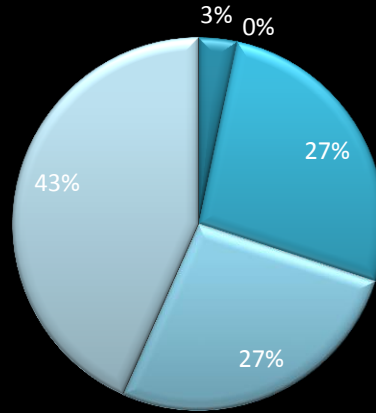
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	2	5	22

Según encuesta aplicada a 30 personas con respecto al ítems, el afán genera imprudencia en los conductores, siempre contestaron 22 personas las cuales equivalen a un 73%; casi siempre 5 que equivale a un 17%; 2 algunas veces que equivale a un 7%; casi nunca 1 que equivale a un 3%; y nunca 0 que equivalen a un 0%. En conclusión se puede decir que 22 personas dicen siempre el afán en las personas que conducen si generan accidentes.

Ítems No. 93

La fatiga laboral incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



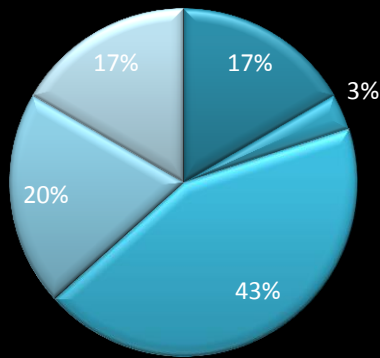
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	8	8	13

Se realizó encuesta a 30 personas para conocer si la fatiga laboral incide en las personas a la hora de conducir un vehículo, 13 personas contestaron siempre que equivale a un 43%; casi siempre 8 que equivalen a un 27%; 8 algunas veces que equivalen a un 27%; 1 nunca que equivale a un 3%; y casi nunca 0 que equivale a un 0%. En conclusión se puede decir que 13 personas siempre la fatiga laboral inciden a la hora de conducir.

Ítems No. 94

Las situaciones económicas interfieren en la persona al momento de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



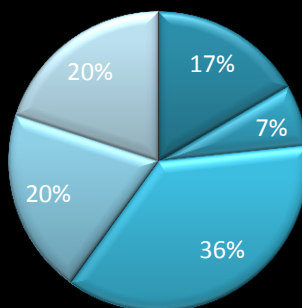
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
5	1	13	6	5

Según encuesta realizada a 30 personas se quiere conocer si las situaciones económicas interfieren en la persona en el momento de conducir un vehículo de las cuales 13 dicen que algunas veces que equivalen a un 43%; casi siempre 6 que equivalen a un 20%; 5 siempre que equivale a un 17%; nunca 5 que equivale a un 17%; y casi nunca 1 que equivale a un 3%. Para concluir 13 personas dicen que algunas veces la situación económica influye en el momento de conducir.

Ítems No. 95

El clima laboral incide cuando conduzco.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



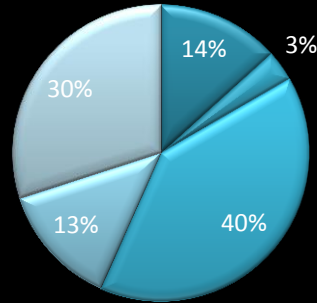
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
5	2	11	6	6

Según encuesta realiza a 30 personas sobre el clima laboral incide cuando conduzco, 11 personas contestaron que algunas veces que equivalen a un 36%; casi siempre 6 y siempre 6 que equivalen a un 20%; nunca 5 que equivalen a un 17%; y casi nunca 2 que equivale a un 7%. Se puede concluir que para 11 personas algunas vece el clima laboral si afecta.

Ítems No.96

La carga laboral me genera estrés al conducir

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



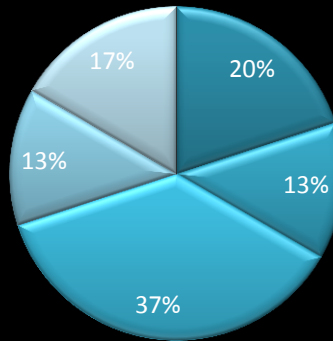
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	1	12	4	9

De acuerdo a encuesta aplicada a 30 personas sobre si la carga laboral me genera estrés al conducir, para 12 algunas veces que equivalen a un 40%; siempre 9 que equivalen a un 30%; casi siempre 4 que a un 14%; nunca 4 que equivale a un 13%; y casi nunca que equivale a un 3%. En conclusión 12 personas dicen que la carga laboral algunas veces les genera estrés.

Ítems No. 97

Los fracasos laborales me afectan a la hora de conducir un vehículo.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre



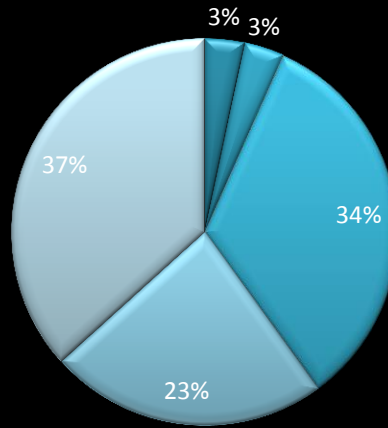
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	4	11	4	5

Según encuesta aplicada a 30 personas sobre si los fracasos laborales me afectan a la hora de conducir un vehículo, 11 dicen que algunas veces que equivale a un 37%; nunca 6 que equivale a un 20%; siempre 5 que equivalen a un 17%; casi nunca 4 que equivale a un 13%; y 4 casi siempre que equivale a otro 13%. Se puede concluir que para 11 personas los fracasos laborales si inciden a la hora de conducir.

Ítems No. 98

Las extensas jornadas laborales influyen a la hora de conducir.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre
 ■ Siempre

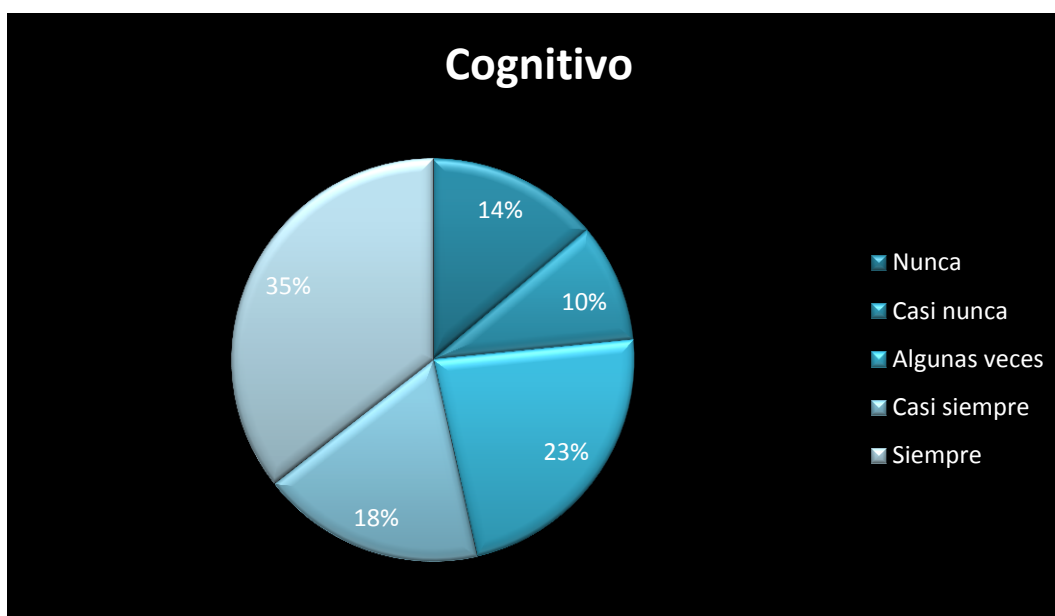


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	1	10	7	11

De acuerdo a estudio realizado sobre si las extensas jornadas laborales influyen a la hora de conducir en 30 personas, 11 contestaron siempre que equivale a un 37%; 10 algunas veces que equivale a un 34%; casi siempre 7 que equivale a un 23%; casi nunca 1 al igual que nunca los cuales equivalen a un 3%. Por lo que se puede concluir que para 11 persona siempre conducir después de extensas jornadas laborales afectan.

3- Factores Psicológicos

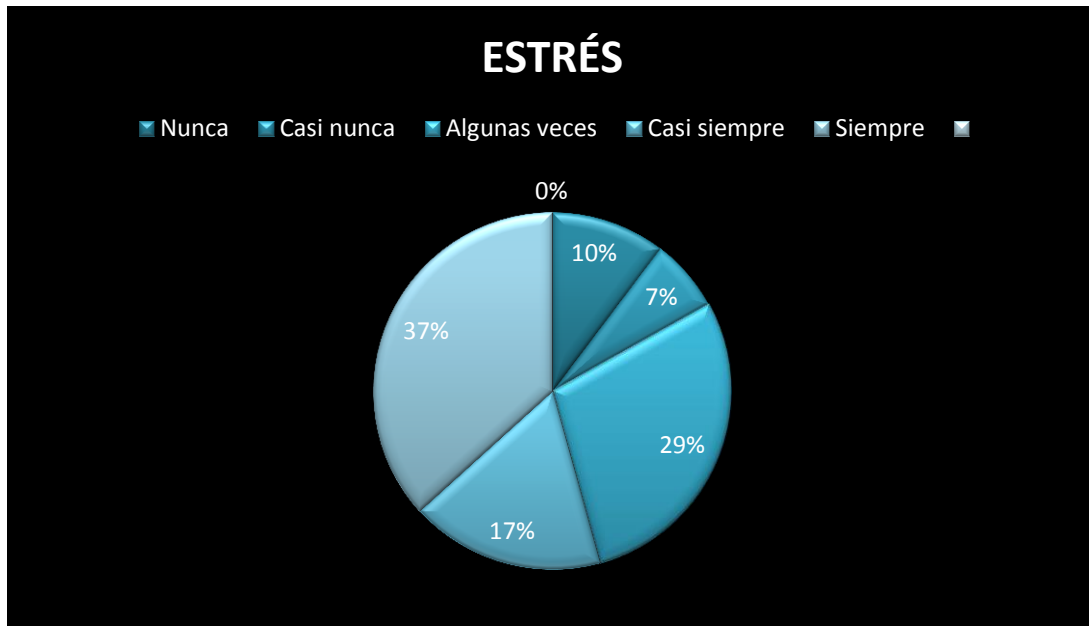
GRAFICAS DE CONCLUSIONES



Grafica # 1

Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
81	56	135	105	208

El área cognitiva fue evaluada a través de los ítems comprendidos entre el 30 al 48 y el promedio de la puntuación de estos corresponde a: el 35% siempre, 18% casi siempre, el 23% algunas veces; el 10% casi nunca y el 14% no tiene conocimiento de todas las normas de tránsito. El conocimiento frente a las normas de tránsito y a la movilidad, Morín (1999) hace especial referencia a la memoria como proceso cognitivo que genera errores. Su análisis lo realiza como consecuencia de la vinculación de la memoria con la afectividad del sujeto en la selectividad de la información asimilada. De esta forma una persona puede aprender conductas beneficiosas que le favorezcan, (ayuden a relacionarse, a defenderse, a adaptarse a ciertos ámbitos, entre otros) y conductas inadaptadas o inconvenientes para sí mismo.



Grafica # 2

Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
47	30	131	80	167

Según encuestas realizada el 37% dijeron que el estrés es un factor que afecta en el momento de los accidentes, 17% casi siempre; el 29% algunas veces; casi nunca 7%; nunca 10%; se puede explicar según el pensamiento de Marín (1999) cómo una reacción psicofisiológica, (mente-cuerpo), que despierta fatiga en los sistemas del organismo a tal grado que genera un mal funcionamiento y daños corporales en el ser humano.



Grafica # 3

Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
16	21	43	39	120

Según estadísticas realizadas, en las conductas de evitación el 50% siempre son precavidas para conducir, el 16% casi siempre: algunas veces 18%; casi nunca con un 9% y nunca con un total de 7% para un total de 30 personas encuestadas. Se puede decir que hay una cifra significativa de personas que tiene hipersensibilidad a la evolución negativa. La distinción “pertinente” entre la “racionalización” como construcción mental que sólo atiende a lo general y a la “racionalidad” se atiende simultáneamente a lo general y a lo particular, permite definir lo que él denominó “conocimiento pertinente”, que siempre es y al mismo tiempo general y particular. Morín, (1999).



Grafica # 4

Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
14	8	32	26	100

Según encuestadas realizadas en el municipio de Acacias-Meta, el 56% de las personas que no tienen en cuenta las normas de tránsito; 14% casi siempre; otro 18% algunas veces; el 4% casi nunca y otro 8% que no las cumplen. Morín apunta que una vez que tomamos una decisión, comienza a operar el concepto ecología de la acción y se desencadena una serie de acciones y reacciones que afectan al sistema global y no podemos predecir. Pero no se nos educó para la incertidumbre. Morín, (1999) la toma de dicciones inadecuadas de como actúa el ser humano en su entorno suele ser contraproducente y riesgoso.



Grafica # 5

Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	siempre
40	6	21	26	87

Según resultados encontrados, el 48% de los accidentes son por sustancia psicoactivas; casi siempre 15%; algunas veces 12%, casi nunca el 3%; y nunca dijeron el 22%. El consumo de sustancias psicoactiva se considera un problema que repercute tanto en el sector social, económico, político y la salud. Según OMS (2009) las personas mueren como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y nada menos que otros 50 millones sufren traumatismo como consecuencia del consumo de alcohol.

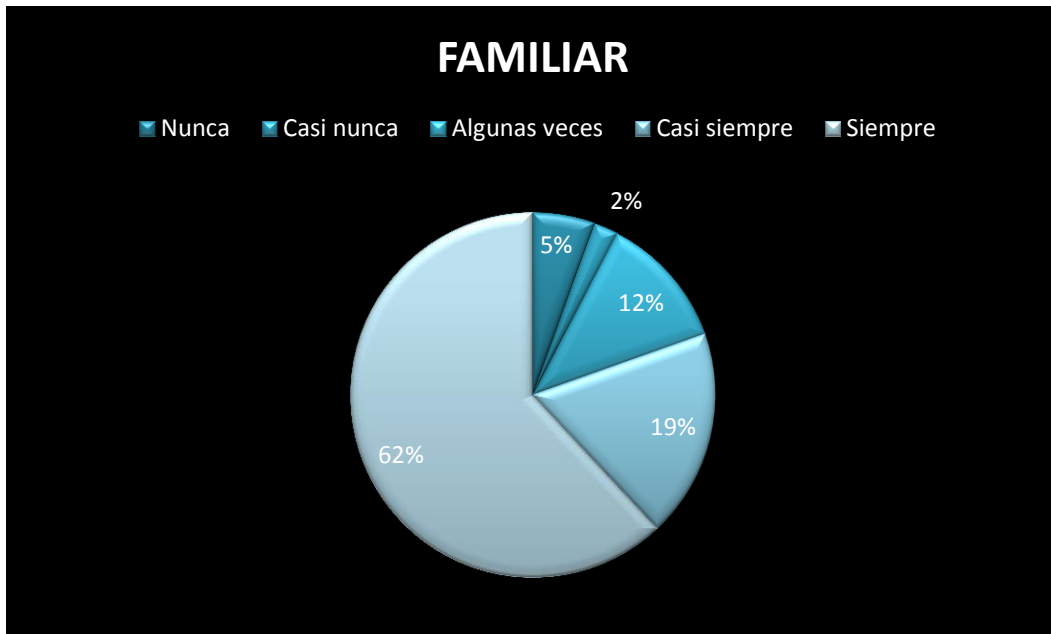


Grafica # 6

Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	siempre
35	17	52	36	100

Según encuestas realizada sobre los accidentes de tránsito, el 42% dijeron siempre tienen precauciones cuando conducen un vehículo; casi siempre 15%; algunas veces 22%; casi nunca 7% y nunca 14%. Concluyendo que para evitar los accidentes de tránsito se deben tener precauciones, como el control de velocidades necesarias, cinturón de seguridad, el sistema de puntos establecidos para los conductores, las multas establecidas entre otras intervenciones vienen desarrollándose en el país. : el bucle individuo-especie sustenta la necesidad de enseñar la ciudadanía terrestre; porque la humanidad ya no es una noción abstracta y distante, ya se ha convertido en algo concreto y próximo que interactúa y tiene obligaciones planetarias. Morín, (1999).

4. Factores Sociales



Grafica # 7

Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	siempre
5	2	11	17	57

De acuerdo a la encuesta realizada frente la accidentalidad, se puede decir siempre con un 62% la parte familiar influye en el comportamiento del conductor o peatón seguido del 19% de casi siempre, algunas veces 12%; casi nunca 2% y nunca el 5%; se puede decir que: Diferentes factores intervienen en la manera como se lleva acabo las relaciones entre la pareja, los hijos y la familia, estos factores abarcan desde la educación de la familia origen de cada miembro de la pareja, su escolaridad, sexo, edad, ingresos, expectativas y situaciones no esperadas; De igual manera Morín coincide con pautas de la psicología donde aborda la necesidad de comprender las condiciones bioantropológicas (aptitudes del cerebro-mente humana), condiciones socioculturales (cultura que permite los diálogos e intercambio de ideas).



Grafica # 8

Nunca	Casi nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
55	35	112	78	140

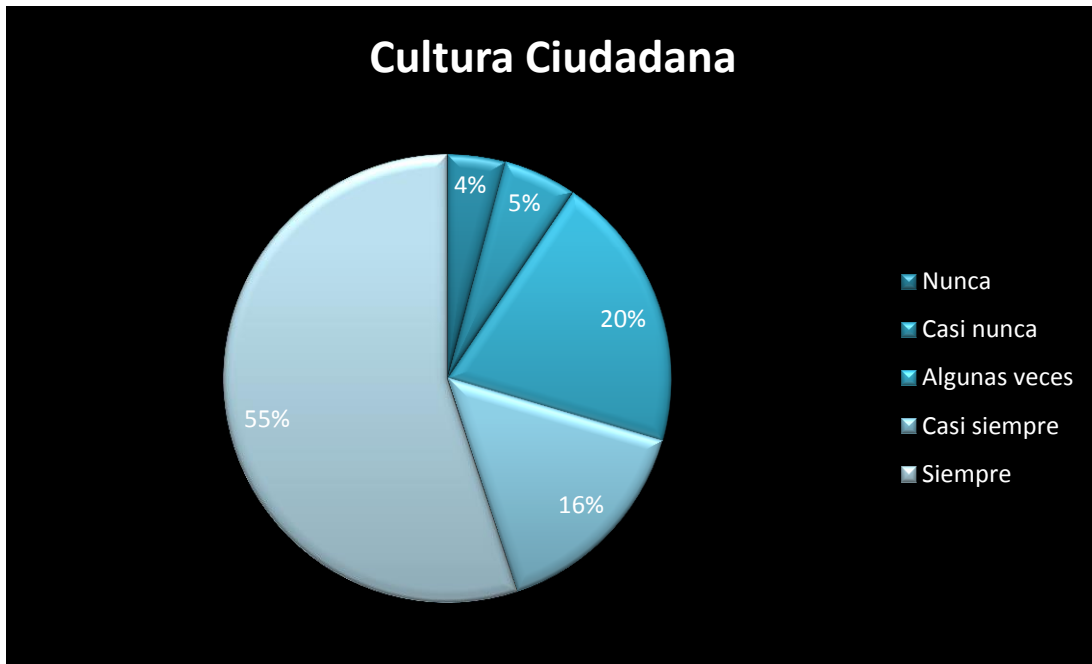
Según encuesta realizada muestra que la opción siempre con un 33% el comportamiento en el entorno social de las personas encuestadas, seguido de un 19% casi siempre; algunas veces el 27%; casi nunca con un 8%; nunca 13%. Morín (1999) verificó que comunicación no implica comprensión Por eso la enfatiza en la comprensión de manera directa como es la interpersonal e intergrupala y La comprensión a escala planetaria, De ahí, que los grandes enemigos de la comprensión sean el egoísmo, el etnocentrismo y el socio centrismo que por lo general es donde se ve envuelta el ser humano.



Grafica # 9

Nunca	Casi nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
10	10	16	17	27

De acuerdo a la encuesta realizada se puede observar que la opción siempre con un 34% muestra la afectación que tiene lo laboral en el conductor, seguido de casi siempre con un 21%; algunas veces 20%; casi nunca con un 13% y nunca con 12%; por lo que se puede decir que: Los factores que causan fatiga son los laborales y extra laborales, son de gran importancia, por lo que han sido considerados por los autores como relevantes para comprender este fenómeno. Según Mulder (1980) en la aparición de la fatiga laboral, se suman varias causas; entre ellas se encuentran los factores relativos a las condiciones físicas (ruido, temperatura, iluminación).



Grafica # 10

Nunca	Casi nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	24	91	70	250

Según encuesta realizada sobre los accidentes de tránsito, el mayor porcentaje es el de siempre con resultado del 55%; casi siempre 16%; algunas veces 20%; casi nunca 5%; y nunca el 4%; frente a las normas de urbanidad que deben tener en cuenta los conductores y peatones para que aporten a la movilidad. De acuerdo a la definición de cultura ciudadana, la cual es aquella que surge del ejercicio del operar de la existencia colectiva, del existir con otros, del convivir, del vivir con, del participar, del hacer parte de, que es la única forma posible de existencia humana. Morín (1999).

5. Factores Psicológicos



Grafica # 11

Desapego a la norma	Evitación	Sustancia psicoactivas	Enfrentamiento	Stress	Cognitiva
56%	50%	48%	42%	37%	35%

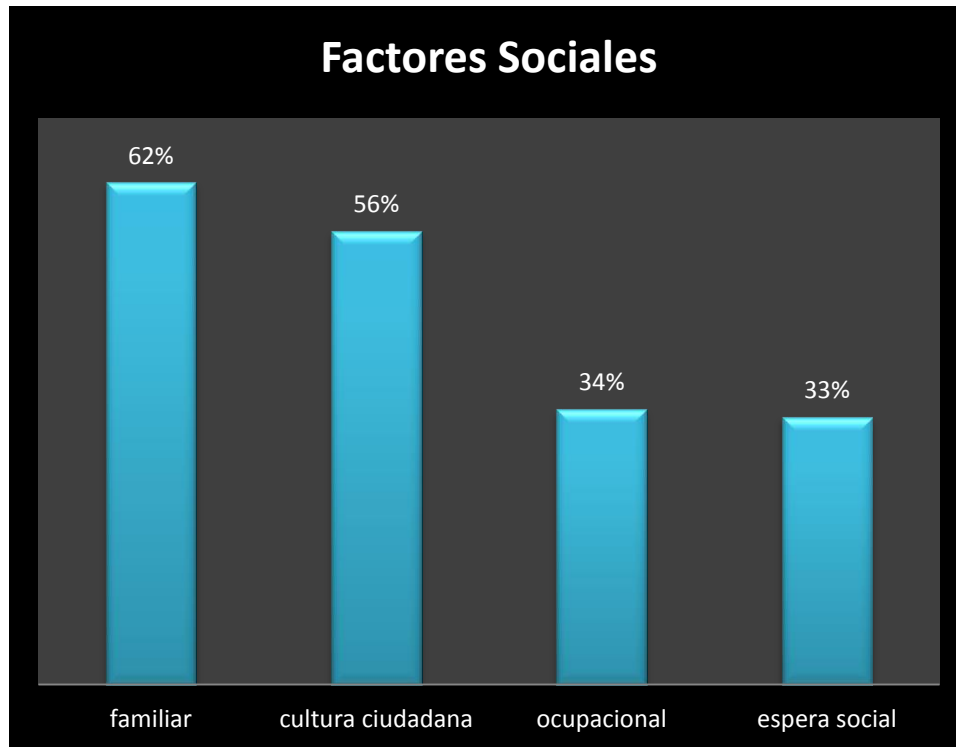
De acuerdo a los resultados del instrumento aplicado donde se evaluaron los ítems a través de 7 categorías se evidencia las conductas negativas frente a lo que es la cultura ciudadana, pues si se tiene en cuenta que las conductas repetitivas realizada por las personas son aprendidas por quienes hasta a hora se están formando en una sociedad en este caso se hace referencia al ejemplo que se le está dando a niños y jóvenes los cuales en su momento lo más probable es que muestren un desapego a las normas de tránsito, cadena que muestra una serie de acciones y reacciones que afectan al sistema global y no podemos predecir. Morín (1999).

Entre estos factores que se encuentra la evitación con una cifra significativa de personas que tiene hipersensibilidad a la evolución negativa en su accionar diaria, de igual manera se observa con gran preocupación el uso de sustancias psicoactivas, pues si se relaciona con el desapego a

las normas de tránsito son como se mencionó en el texto anterior conductas desfavorables frente al desarrollo de una sociedad, la categoría de enfrentamiento también es objeto de preocupación pues muestra un porcentaje considerable de actitudes que desarrollan los conductores y peatones.

Haciendo referencia a la categoría del estrés se puede decir es una reacción psicofisiológica, (mente-cuerpo), Morín (1999). Generalmente experimenta el ser humano y que solo él está en capacidad de recepcionar, de alguna manera se puede decir en lo cognitivo; el desconocimiento de normas de tránsito y deberes en los conductores van desencadenando un fenómeno que afecta la comunidad, pues el ser humano a un no a capotado que la movilidad la hacen todos los quienes participan en ella, además que para poder vivir sanamente en comunidad se debe convivir con los demás seres humanos.

SOCIAL



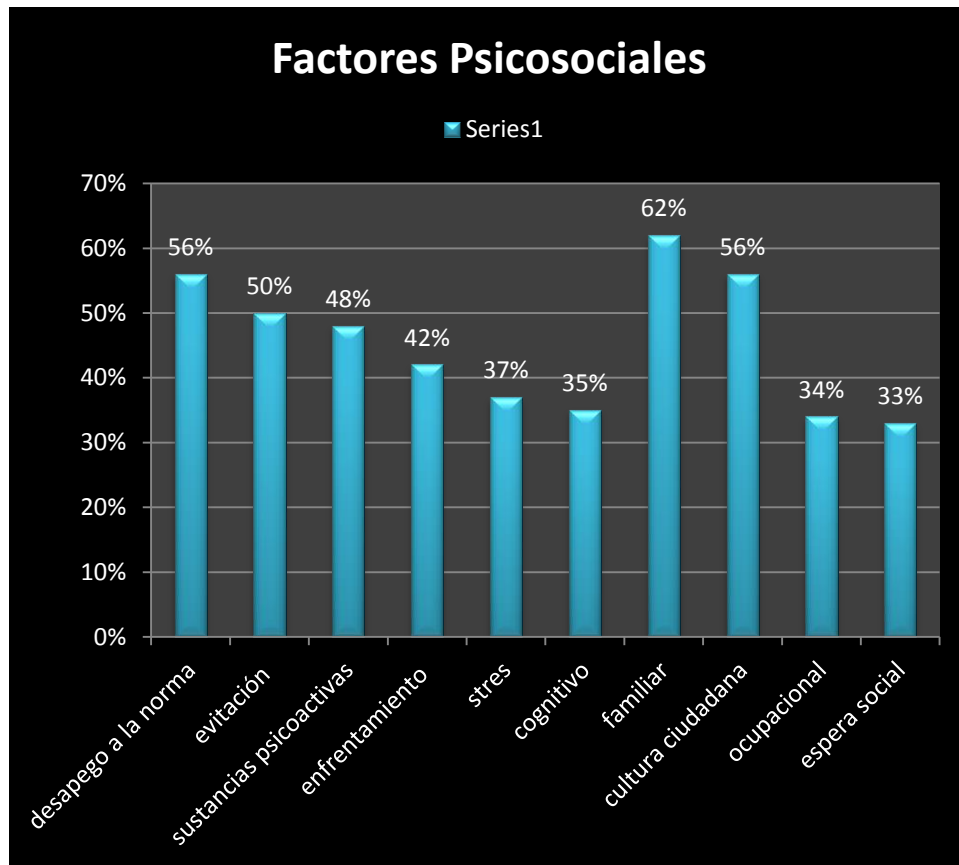
Grafica # 13

Familiar	Cultura ciudadana	Ocupacional	Esfera social
62%	56%	34%	33%

Según los resultados del instrumentó aplicado la categoría de la familia nos muestra que es uno de los factores que afectan ya sea de manera positiva o negativa a la hora de conducir un vehículo, pues son diferentes factores intervienen en la manera como se lleva acabo las relaciones entre la pareja, los hijos y la familia, Morín (1999) coincide con pautas de la psicología donde aborda la necesidad de comprender las condiciones bioantropológicas (aptitudes del cerebro-mente humana), condiciones socioculturales (cultura que permite los diálogos e intercambio de ideas) que son las cuales permiten una estabilidad emocional en él humano.

De acuerdo a los datos obtenidos se hace referencia a la cultura ciudadana conductas del ser humano que afecta la movilidad y por ende la sociedad por esta razón surge del ejercicio del operar de la existencia colectiva, del existir con otros, del convivir, del vivir con, del participar,

del hacer parte de, que es la única forma posible de existencia humana. Morín (1999). Al igual que la influencia que tiene las fatigas laborales en los conductores pues en estas se encuentran relacionada la necesidad de satisfacción laboral la cual permite la realización del ser humano y por ende la contribución a la amovilidad, pues cada acción del ser humano se ve reflejado en el torno social como en su contexto propio ya sea familiar o laboral.



Grafica # 15

Familia r	Desapego a la norma	Cultura ciudadana	Evitaci3n	Sustancias psicoactiv as	Enfrenta miento	Stress	cogniti vo	Ocup acion al	Esfer a social
62%	56%	56%	50%	48%	42%	37%	35%	34%	33%

Según resultados obtenidos se puede analizar los factores psicosociales que están asociados a los accidentes de tránsito de Acacias Meta, pues estos inciden de manera directa en los conductores y peatones, la categoría familiar del aspecto social muestra cómo influye en el ser humano el tener una estabilidad esta vialidad emocional, pues el ser humano a diario está cargado de emociones que en algunos momentos se hacen para el difíciles de controlar, también se hace de manera importante la necesidad de enfatizar en la búsqueda de alternativas que contrarresten por decirlo así el desapego a las norma que muestran los que hacen parte de este municipio pues estas son causantes de ayudar a aumentar las estadísticas de accidentalidad.

El ser humano necesita entender que es un ser que está en la obligación de ayudar a construir y no a destruirse o destruir la sociedad en que vive, pues esta la hacen todos con sus diferentes circunstancias que general mente viene con el día a día se hace referencia al pensamiento de Morín (1999) El horizonte planetario es fundamental en la educación de hoy y del futuro: el desarrollo de un auténtico sentimiento de pertenencia a nuestra tierra.

Por lo que se puede decir que una estrategia educativa podría ayudar modificar pensamientos erróneos que emergen en la comunidad es importante pensar que una sociedad es construida en este caso por quienes hacen parte de la movilidad, independientemente si es peatón o conductor con el auto más caro o menos costoso la relevancia de esa investigación es que son los seres humanos quienes son afectados directamente ya sea de manera emocional, psicológica, moral o económica de este municipio que cada día se expande en el área comercial y turístico.

CONCLUSIONES

- ❖ Se identificaron factores psicológicos asociados a accidentes de tránsito en el municipio de Acacias Meta, en dos aspectos: lo psicológico y social.

- ❖ Factores psicológicos atribuibles en los conductores de Acacias-Meta como son:
 - ✓ El desapego a la norma: es una acción de conductores y peatones que desencadena acciones y reacciones que afectan el sistema global.

 - ✓ las sustancias psicoactivas: Afecta el sistema nervioso, cognitiva y los sentidos del ser humano.

 - ✓ las conductas de evitación:

 - ✓ Enfrentamiento: Respuestas de acción positivas por parte de conductores y peatones que permitan resolver las crisis personales.

 - ✓ estrés: Afectación que generalmente viven a diario el conductores y peatones siendo esta una respuesta entre el organismo y medio ambiente Palmero.

 - ✓ Cognitivo: Hace referencia a la forma que conductores y peatones aplican las normas de tránsito, se puede pensar en una retroalimentación de las mismas que fomenten el desarrollo humano en conjunto y no de manera individual.

- ❖ Factores sociales:
 - ✓ familiar: La cual se analiza como factor importante que incide en la accidentalidad de los conductores en Acacías Meta pues estas generan fatiga en los conductores.
 - ✓ cultura ciudadana donde el ser humano es individualista.
 - ✓ ocupacional la afectación ya sea por las extensas jornadas, cargas, o fracasos laborales.
 - ✓ aspecto social: Donde las aptitudes y lo sociocultural de conductores y peatones afectan la movilidad, por lo que se hace importante el dialogo e intercambios de ideas sobre el hombre y el conocimiento de sí mismo.

Los factores psicosociales asociados a los accidentes de tránsito en el municipio de Acacias Meta, de acuerdo a las categorías de análisis seleccionadas se encontró que:

- ❖ En el aspecto psicológico: se encontró la mayor puntuación en desapego a la norma con 56%, evitación 50, sustancias psicoactivas 48 , enfrentamiento 42%, estrés 37 %, cognitivo 30%. Lo cual evidencia que el desapego a la norma está asociado de manera significativa a los accidentes de tránsito ocurridos en el municipio de Acacías Meta, seguido de evitación que de manera paradójica evidencia precaución, está asociado en los accidentes; el uso de sustancias psicoactivas se encuentra como el tercer factor psicológico asociado a este fenómeno seguido del estrés y lo cognitivo.
- ❖ Para percibir la cotidianidad del ser humano de acuerdo al pensamiento de Morín, se debe situar en el universo y, al mismo tiempo, separarlo de él: la humanidad debe reconocerse en su humanidad común y, al mismo tiempo, reconocer la diversidad cultural implícita en todo lo humano. De manera que códigos y signos relevantes en su comportamiento dan cuenta de la individualidad con que se concibe a sí mismo, descalificando de manera inconsciente la interdependencia con su entorno, por lo que crea espacios de vulnerabilidad en la misma en donde se ve expuesto de manera permanente.

- ❖ El conocimiento del ser humano ha de ser contextualizado: al preguntar quiénes somos debemos preguntar dónde estamos, de dónde venimos y a dónde vamos, según Morín (1999). La singularidad enriquece y fortalece la diferencia de la persona en el nicho o nichos en los que interactúa, y se nutre del medio ambiente interhumano con gestos, actitudes, comportamientos entre otros básicos en la construcción colectiva de la seguridad vial.

- ❖ Así sintetiza el ser y el desarrollo de lo humano en un conjunto de tríadas o bucles con las cuales explica lo global y lo individual de la especie: a. Cerebro-mente-cultura; b. Razón-afecto-impulso; c. Individuo-sociedad-especie. Para concluir que la educación deberá mostrar el destino individual, social, global de todos los humanos y nuestro arraigamiento como ciudadanos de la tierra. Morín, (1999). Dichos bucles evidencian la dinámica permanente en que vive ser humano, en donde la transformación es cristalizada a través de la acción ética que se propone desde este planteamiento.

- ❖ Según Morín los seres humanos se encuentran estrechamente vinculados entre sí y en el ambiente, por lazos de tipo biológicos, económico, espiritual, político, cultural etc. Por lo que se puede decir que la interacción de los seres humanos con los otros y el medio ambiente, todo su contexto y entorno social. Idea que lleva a proponer un cambio en el ser humano individualista de los habitantes de Acacias Meta que por su accionar en la vida que no le permite integrarse a los otros conjuntos o sistemas en aras de introyectar normas que permitan una mejor convivencia y cultura ciudadana.

- ❖ En el presente estudio se evidencia que, en Acacias Meta son relevantes las conductas o individualidad que muestran los conductores y peatones a la hora de asumir la movilidad vehicular, pues se puede decir cada persona actúa de acuerdo a su necesidad de existencia y no a la de su contexto. Como es el desacato a las normas de tránsito, el conducir bajo el efecto de sustancias psicoactivas categorías que han ayudado a aumentar las cifras de accidentalidad en dicho municipio.

- ❖ es importante pensar en una retroalimentación educación que permita entender las relaciones mutuas y las influencias reciprocas entre todas las partes y todo el mundo con el que se interactúa, pues en la sociedad está muy de moda el mundo individualista que sacrifica el interés común frente a los beneficios individuales, por lo que se pensaría en la idea constructiva y colectiva para la comunidad del municipio de Acacias Meta «Se trata de convertir la especie en una humanidad, el planeta en una casa común para la diversidad humana». (Morín, 1999)
- ❖ Los habitantes de Acacias Meta necesitan comprender que el ser humano necesita del otro para interactuar y vivir, y reflexionar sobre la condición de ciudadano, del ser humano que debe solidario, responsable arraigado con su territorio o ciudad, pues se puede evidenciar que hace falta más calidad humana entre los mismos habitantes del municipio para valorarse y respetar sus vidas entre ellos mismos.

ASPECTO SOCIAL:

- ❖ La familia puntúa con 62%; ocupacional 34%; cultura ciudadana 55% y lo social con 33%; de acuerdo a estos porcentajes relacionados frente al aspecto social, el pensamiento de Morín plantea la necesidad de una ética válida para todo el género humano como una exigencia de nuestro tiempo, además de las éticas particulares. Retoma el bucle individuo-sociedad-especie como base para el establecimiento de una ética de futuro y confirma que en el bucle individuo-sociedad se origina el deber ético de enseñar la democracia como consenso y aceptación de reglas democráticas.
- ❖ Se evidencia frente a la norma vial, el ser humano responde culturalmente a la presencia de figuras de autoridad en las que se ve vulnerado frente a mediadas sancionatorias, comportamiento que es caldo de cultivo de riesgo para la comunidad, pues de lo contrario actúa según sus circunstancias.
- ❖ A nivel antropológico la sociedad vive para el individuo, el cual vive para la sociedad y el individuo vive para especie, son las culturas y la sociedad las que permiten la realización de los individuos y son las interacciones entre los individuos los que permiten la perpetuidad de la cultura y el auto organización de la sociedad. Pues se puede evidenciar que los comportamientos o conductas de los conductores o peatones, son los causantes de la accidentalidad las cuales generan daños personales, psicológicos, materiales entre otros,

teniendo en cuenta que es el mismo ser humano quien debe actuar de manera razonable frente a las circunstancias causadas por la cotidianidad de la vida.

- ❖ La cultura está constituida por el conjunto de los saberes, saber hacer, reglas, normas, interdicciones, estrategias, creencias, ideas y valores que son transmitidos de generación en generación, reproduciéndose en cada individuo controla la existencia de la sociedad manteniendo la complejidad psicológica y social de los seres humanos, por lo que se ve la importancia de aportar educativamente desde la primera infancia pues desde allí se aportaría a futuro a la tranquilidad de transitar por las calles de Acacias Meta.

- ❖ Se logró la aplicación de un instrumento tipo escala Likert compuesto por 98 ítems, 10 categorías distribuidas de la siguiente manera 6 del aspecto psicológico y 4 sociales, este instrumento fue elaborado sobre los parámetros que rige su diseño al igual que la validación por expertos, por lo que se puede decir que se identificaron los factores psicosociales en los accidentes de tránsito de Acacias-Meta.

- ❖ Este instrumento permitió conocer las diferentes factores psicosociales que afectan a la comunidad en el momento de conducir un vehículo, en lo Psicológico se encontró: Las sustancias psicoactivas entre ellas el consumo de alcohol, stress, desapego a la norma vial, y el conocimiento de las normas de tránsito, las conductas de enfrentamiento y evitación, los cuales afectan a las personas que conducen vehículos ya sean estos moto, carro o bicicleta.

- ❖ En el aspecto social se analiza como factor importante las relaciones familiares que incide en la accidentalidad de los conductores en Acacias-Meta, donde también hace parte de este resultado la cultura ciudadana, lo ocupacional y el aspecto social los cuales

interfieren de manera importante en la capacidad de reacción en el momento de conducir un vehículo.

- ❖ Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, según la legislación de tránsito de cada país.
- ❖ De acuerdo al instrumento aplicado se observan algunas conductas o comportamientos inadecuados en los conductores frente a las normas de tránsito al igual que los peatones por lo que se puede decir que se necesita más compromiso por parte de los entes gubernamentales y por ende tránsito y transporte que son quienes les compete hacer respetar las normas.

DISCUSIÓN

Para alcanzar los objetivos de este estudio se planteó tomar como referencia el aporte de conductores accidentados de Acacías Meta como ya se mencionó en la introducción, pues quien más que ellos para aportar a la búsqueda de factores psicosociales que son atribuibles a la accidentalidad, pues se toma como referencia los 1098 accidentes ocurridos en dicho municipio de los años 2007 al 2012 información que se obtuvo por ITT la cual es confiable para esta investigación, la cual permite un acercamiento a través de la aplicación de un instrumento tipo escala Likert don se observan actitudes y aspectos cognitivos, es importante resaltar el interés de las personas y la preocupación de ellos mismos por ocurrido pues de haber sucedido el siniestro razón ante la importancia de una nueva oportunidad.

La oportunidad de la que hablan los conductores se puede asociar con una retroalimentación de conocimientos, sensibilización, ética, cultura ciudadana como la aporta Morín (1999) teniendo en cuenta que nunca es tarde para educarse y aportar a la sociedad.

Por su parte, Gómez (2006) evaluó los factores a nivel familiar en un grupo de conductores que podían ser causa de aparición de fatiga y accidentalidad vial. Se encontró que la pérdida de un ser querido, el nacimiento de un hijo, los conflictos conyugales, la infidelidad del conductor, infidelidad de la pareja, la separación y la distancia de la familia, eran factores extra laborales que aumentan la aparición de fatiga en los conductores, por lo que se puede asociar el resultado obtenido donde la categoría de la familia enmarca con un 62% de influencia a la hora de conducir vehículos.

De acuerdo a los resultados obtenidos a través de la aplicación del instrumento escala Likert se define se asocia la teoría de Gómez (2006) donde la familia incide en el comportamiento del ser humano a la hora de conducir un vehículo ya sea para actuar de manera correcta o incorrecta, de acuerdo a como este viviendo sus emociones, pues nadie puede hacer control de ellas más que quien la vive en el momento.

Por lo consiguiente se encuentra la Cultura Ciudadana en la que la preocupación del ser humano es individual y no en sentido común Según Morín (1999) donde no se ve la preocupación del uno por el otro, falta de colaboración y servicio por las demás como se muestra en esta investigación los conductores muy poco ejercen la cultura ciudadana Teniendo en cuenta que la cultura es un modo indispensable de ordenar la realidad para poder entenderla, conducirse en ella, sobrevivir y poder convivir con los demás seres humanos. Silíceo, Casares y González (2000).

La cultura ciudadana está asociada al aspecto social, frente al tema de movilidad, pues allí el sentido de responsabilidad y el conocimiento a la hora de conducir un vehículo, debe procurar seguridad evitando el riesgo está latente dado que están expuestas las condiciones físicas, psicológicas y económicas de una sociedad.

Para lo psicológico. Según Wilde describe la teoría en síntesis psicológica de este modo: “De hecho, la seguridad está en la gente, o no está en ningún aparte”, y también así: “La posibilidad de la seguridad radica dentro del ser humano, no en las máquinas o ambientes hechos por el hombre”, toda persona enfrenta un riesgo depende de ella, como lo acepte o como lo

perciba; el alcohol por ejemplo es un depresor que afecta el sistema nervioso central, que daña irreversiblemente las células cerebrales, afecta sentimientos, pensamientos y memoria de los conductores y en los del municipio de Acacías, no es la excepción.

Cambios en la visión, pérdida de coordinación muscular, perdiendo la estabilidad en el conductor. Por lo que se puede decir que las sustancias psicoactivas sigue siendo un factor importante de accidentalidad según la OMS (2007), este ocupa uno de los primeros lugares que inciden en los accidentes de tránsito.

El estrés que se presenta en horas pico, dado por los quehaceres de la vida diaria como la carga laboral, el desapego a las normas vial ya que en muchos casos no se cumplen con las leyes establecidas, Según Parkert, Manstead y Stradling tanto los conductores, y los peatones manifiestan una intención conductual que refleja claramente una decisión (consciente por lo tanto) de infringir la norma; se encuentra lo cognitivo la cual es falta de conocimiento de las normas de tránsito por lo que se puede pensar en el horizonte planetario es fundamental en la educación de hoy y del futuro: el desarrollo de un auténtico sentimiento de pertenencia a nuestra tierra, considerada por Morín (1999) como la última y primera patria, es imprescindible para el desarrollo de la conciencia antropológica, ecológica, cívica y espiritual.

Independiente de la manera en que las personas aprenden a conducir y el desconocimiento de las normas de tránsito, la falta de cultura ciudadana, el desapego a las normas de tránsito entre otros que son factores que influyen en la accidentalidad se debe aportar de manera estratégica en lo importante que es contribuir a la movilidad y a la sociedad que se pertenece por lo que se toma como referencia el pensamiento de Morín (1999) “Enseñar la comprensión significa enseñar a no reducir al ser humano a una o varias de sus cualidades que son múltiples y complejas”. No podemos “etiquetar” las personas, ellas están más allá de la “etiqueta”.

Acacias Meta es un municipio que está en constante desarrollo el cual merece y necesita que se le aporte de manera considerable y significativa frente a lo que es realmente la cultura ciudadana

la importancia de contribuir a la sociedad el respeto por sí mismo y por las demás personas, se puede pensar en un proyecto que dé inicio en los colegios donde se aplique lo 7 saberes de la educación según Morín (1999) pensando en el futuro de un municipio el cual ya está nominado como la segunda ciudad del departamento del Meta.

Desde la teoría psicológica de Bandura, habla del aprendizaje social, modelo o aprendizaje cognitivo social dice que el ser humano aprende por observación basado en una situación social en las que al menos participan dos personas, por ende se puede pensar en retroalimentar los conocimientos y enseñar a las personas que apenas dan inicio a su vida en esta sociedad.

RECOMENDACIONES

- ❖ Para alcanzar una convivencia en paz y tranquila que aporte a la movilidad, se debe retroalimentar la importancia de las normas de tránsito, ya que la sociedad se hace en conjunto.
- ❖ El aporte desde las diferentes disciplinas, para lograr la retroalimentación de conocimientos para que se vean reflejados en la cultura ciudadana de los habitantes de Acacias Meta.
- ❖ Construir unos proyectos los cuales sean aplicados a conductores y que sean certificados como requisitos para conducir un vehículo.
- ❖ Asignar un área en la pedagogía dónde se dote al estudiante de derechos y deberes con la sociedad partiendo de como, por qué y para que se deben respetar las normas de tránsito y todo lo que en este tema concierne pues al estudiante se educa en distintas áreas pero en las que realmente son las necesarias como para proteger sus vidas y las de los demás.

BIBLIOGRAFÍA

Morín, Edgar, (año) Los siete saberes necesarios para la educación del futuro. Ed. UNESCO. Páginas 60. Francia. 1999. Traducción de Vallejo-Gómez, Mercedes. Univ. Pontificia Bolivariana. Medellín-Colombia.

Llera, María, (2005) Convivencia y cultura: Dos pilares fundamentales del derecho policivo, revista de derecho, Num.23, julio, 2005, pp. 240-259, universidad del norte.

Bravo, Pablo A, Bravo Sonia M, Porras Beatriz, Valderrama Jaime, Erazo Ángel, Bravo Luis Eduardo, (2005) Prevalencia de sustancias psicoactivas asociadas con muerte violentas en Cali, vol. núm.3, Julio-Septiembre, 2005, pp.146-152 Universidad del Valle Colombia.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28336303>

Dorantes Rodríguez, Carlos Héctor y Matus García, Graciela Lorena, (año). El estrés y la ciudad. Revista del centro de investigación. Universidad la Salle, vol. 5, núm. 18
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=34251807>

Quithberg Alex, Miranda J. Jaime y Ebel Beth. Revista peruana de Medición experimental y salud pública, vol., 27, núm., 2, 10 PP. 248-254 instituto Nacional de Salud Perú
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36319368014>

Morín, E, (2010), consideraciones básicas del pensamiento Complejo del pensamiento de Edgar Mo, Revista electrónica Educare, vol. XIV, núm. 1, enero-junio 2010, pp, 67-75, Universidad Nacional Costa Rica.

<http://redalyc.org/articulo.oa?id=194114419007>

Moyano Díaz, Emilio, (1997). Teoría del comportamiento Planificado e intención de infringir en peatones, estudios de Psicología, 2 julio-diciembre, 1997.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26120208>

Torres Velásquez, Laura Evelia, Ortega Silva Patricia, Garrido Garduño Adriana, Reyes Luna, Adriana Guadalupe, (2007). Dinámica familiar en familias con hijos e hijas, 28 de diciembre, Revista intercontinental de psicología y educación, vol. núm. 2, julio-diciembre, 2008, pp. 31-56, Universidad Intercontinental de México.

<http://www.redalyc.org/home.oa>

Morín, E, (2007). La cabeza bien puesta Buenos Aires Argentina ediciones buena edición.

<http://es.scribd.com/doc/43009388/Morin-1999-La-Cabeza-Bien-Puesta>

-Rosón Fernández Antonio, (2009) Julio, noticias jurídicas. La reforma de los delitos contra la seguridad vial. La L.O. 15/2007s.

<http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho%20de%20Trafico/200907-30210568904701.html>

CONCEPTOS

[-dic.academic.ru/dic.nsf/esp_rus/22795/chofer](http://dic.academic.ru/dic.nsf/esp_rus/22795/chofer)

[-Manual autoescuela - Definiciones generales - TodoTest](#)

www.todotest.com/manual/manual.asp

[- Comunidad - Wikipedia, la enciclopedia libre](#)

es.wikipedia.org/wiki/Comunidad

http://www.sanitas.es/sanitas/seguros/es/particulares/biblioteca-de-salud/psicologia/prepro_o80026.html

<http://definicion.de/social/#ixzz2Qjz6r2ne>

http://esmeralda-mishobbies.blogspot.com/2007/02/qu-es-la-familia_17.html

<http://helid.digicollection.org/en/d/Jh0187s/5.2.html>

<http://definicion.de/cognitivo/#ixzz2Qk6xdBgR>

<http://es.thefreedictionary.com/ocupacional>

http://es.wikipedia.org/wiki/Concepci%C3%B3n_de_salud_en_Psicolog%C3%ADa_cognitivo_-_conductual#Concepto_de_salud_desde_la_Teor.C3.ADa_Cognitivo_Conductual

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=34251807>

ANEXOS

Villavicencio, 03 de abril del 2013

Doctora

Norma Constanza Molina Bernal

Decana de la facultad de Ciencias Artes y Humanidades

Universidad Nacional Abierta y Distancia

Acacias Meta

Con base al instrumento presentado por: Blanca Álzate Ramírez, Carmen López Rincón, Dora Ruth Romero Alvares y Luz Angélica Sánchez Triviño, Psicólogas en formación de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD) , instrumento que fue aplicado a conductores del Municipio de Acacias Meta y Vista Hermosa sobre el tema de Investigación **FACTORES PSICOSOCIALES EN ACCIDENTES DE TRANSITO.** (Cuestionario Escala de Laikert)

En cuanto a la población escogida para aplicar el instrumento es adecuado ya que mide las actitudes y el comportamiento de los conductores y los riesgos que se presentan a diario en las vías de estos Municipios.

El instrumento aplicado consiste en un conjunto de Ítems mediante afirmaciones o juicios que pueden ser favorables o desfavorables, positivos o negativos de los individuos y que incluyen todo lo relacionado con el desconocimiento en las normas de tránsito y la gran accidentabilidad que se presentan a diario en las diferentes vías.

La investigación realizada se ha ocupado de identificar las situaciones que aumentan la probabilidad de una distracción y que están relacionados con las fallas atencionales en la conducción, y son causa frecuente de accidentes debido a la distracción, como

la realización de una tarea secundaria a la conducción o alteración producto de la fatiga, el estrés, la imprudencia, el consumo de alcohol o de drogas.

Con base en el instrumento aplicado y la interpretación de las preguntas realizadas en el cuestionario, permitirá medir el grado de conocimiento que tienen los conductores sobre las diferentes normas de tránsito y el cuidado que se debe tener en las vías.

Atentamente

Liliana Cruz Baquero

C.C 40.383.374 de Villavicencio

Psicóloga T.P 133108

Vista Hermosa, 31 de Marzo de 2013

Doctora
NORMA CONSTANZA MOLINA BERNAL
Decana de la facultad de Ciencias Artes y Humanidades
Universidad Nacional Abierta y a Distancia
Acacias, Meta

Cordial saludo Dra. Constanza

De manera atenta me permito presentar informe sobre el instrumento escala likert que será aplicado por las psicólogas en formación BLANCA ALZATE RAMIREZ Y LUZ ANGELA SANCHEZ TRIVIÑO, CARMEN LOPEZ RINCON DORA RUTH ROMERO ALVAREZ, a conductores del Municipio de Vista Hermosa y Acacias Meta, sobre el tema de investigación FACTORES PSICOSOCIALES EN ACCIDENTES DE TRANSITO..

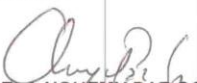
De acuerdo a su pertinencia cada ítem tiene relación con el objeto de estudio, fundamentan parte importante en la investigación sobre accidentes de tránsito y su relación con actitudes y comportamientos de riesgo en conductores, se incluyen situaciones relacionadas con los factores psicosociales asociados a la ocurrencia en los accidentes de tránsito desde varios aspectos, los atribuibles al ser humano como son: consumo de SPA, los estados de ánimo como la depresión, el estrés, la imprudencia y todo lo relacionados con el desconocimiento de las normas de tránsito.

En cuanto a la población, es la adecuada para aplicar este instrumento y corresponde a conductores que tienen experiencia en el ejercicio dentro del municipio.

Por último, la escala incluye ítems relacionados con los estereotipos que pueden tenerse sobre ciertos grupos de conductores —taxistas, conductores de vehículos urbanos, rurales y otros conductores particulares. Adicionalmente las 98 preguntas permiten recoger datos socio-demográficos e información relacionada con los factores que intervienen en la seguridad vial, tales como la edad, el sexo, el número de accidentes de tránsito que ha tenido, el nivel de conocimiento que tienen en su profesión y la percepción de seguridad que tienen para manejar.

De esta manera la interpretación de los puntajes obtenidos con este cuestionario, permitirá medir el nivel de conocimiento que tienen los conductores sobre el tema que se investiga.

Atentamente.


ANGELA NOHEMY PAZ GONZALEZ
C.C. 51.697.208 DE BOGOTÁ
PSICOLOGA TP. PS070298

Acacias, 20 de Marzo de 2013

Doctora
NORMA CONSTANZA MOLINA BERNAL
Directora Trabajo de Grado
Cead, Acacias

Asunto: Validación Instrumento

Cordial saludo

Acerca del instrumento: Escala Likert que será aplicada a conductores de vehículos del municipio de Vistahermosa y Acacias Meta.

El instrumento evidencia especificidad, pertinencia dado que la caracterización aborda aspectos relevantes de la población objeto de estudio; fundamentan en la investigación sobre accidentes de tránsito y su relación con actitudes y comportamiento de riesgo en conductores, se incluyen situaciones relacionadas con los Factores psicosociales en Accidentes de Tránsito.

Se evidencian items de diferentes tipos, que para efectos de sistematización y análisis de los resultados deben ser tenidos en cuenta.

Será aplicado por las psicólogas en formación Carmen Rosa López Rincón, Dora Ruth Romero Álvarez, Luz Ángela Sánchez Triviño, Blanca Álzate Ramirez.

Cordialmente,



Dorian Lopez Bejarano
Psicóloga

Consentimiento Informado

Yo _____ identificado (a) con C.C. número _____ de _____ concedor (a) del **Instrumento de evaluación de factores psicosociales asociados accidentes de tránsito en el municipio de Acacías Meta, con el fin de llevar a cabo una investigación** sobre esta temática, autorizo la tabulación y publicación de los resultados a través de un artículo científico, el cual será insumo para diseñar un programa de atención psicosocial.

El trabajo se realizará a partir de la fecha hasta abril 30- 2013, la información será confidencial y dada a conocer al interesado de manera especial y socializada en las organizaciones facilitadoras, en aras de construir una comunidad responsable en la convivencia vial.

De acuerdo a lo informado por escrito comprendo y autorizo el día ____ de marzo del 2013 en ACACIAS META.

Firma a conformidad