

FACTORES PSICOSOCIALES ASOCIADOS A ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL
MUNICIPIO DE VISTA HERMOSA META.

Trabajo realizado como requisito para optar al título de
PSICOLOGÍA

Luz Ángela Sánchez Triviño (Código 28977301)

Blanca Álzate Ramírez (código 39181964)

Asesora:

Asesora: Dra. Norma Constanza Molina

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

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN DEL PROYECTO	10
INTRODUCCIÓN.....	14
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.	18
OBJETIVOS DEL PROYECTO	18
Objetivo General.....	18
Objetivos Específicos	19
JUSTIFICACIÓN.....	19
MARCO REFERENCIAL	22
Marco Teórico	22
Marco Conceptual.....	30
Marco Legal.....	33
ALCANCES Y LIMITACIONES	35
DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN	35
Enfoque Metodológico	35
Tipo de investigación	36
Población y muestra	36
TÉCNICAS Y RECOLECCIÓN DE DATOS Y TÉCNICAS DE INSTRUMENTO.....	37
PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....	37
RESULTADOS	38
CATEGORÍAS DE ANÁLISIS	38
Factores Psicológicos	142

Factores Sociales	¡Error! Marcador no definido.
CONCLUSIONES	159
DISCUSION	¡Error! Marcador no definido.
BIBLIOGRAFIA	166
ANEXOS	168

TABLA DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Estructura de la población por género	39
Gráfica 2. Estructura de la población por estado civil.....	39
Gráfica 3. Estructura de la población por nivel educativo	40
Gráfica 4. Estructura de la población por tipo de vehículo que conduce	41
Gráfica 5. Estructura de la población por formación en escuela de conducción.....	42
Gráfica 6. Estructura de la población por rango de edades	43
Gráfica 7. Ítem 1. Respeto a los peatones.....	44
Gráfica 8. Ítem 2. Uso del cinturón de seguridad.....	45
Gráfica 9. Ítem 3. Responsabilidad a la hora de conducir.....	46
Gráfica 10. Ítem 4. Conducción en condiciones de traspaso.....	47
Gráfica 11. Ítem 5. Cuidado a la hora de conducir.....	48
Gráfica 12. Ítem 6. Conducción bajo medicamentos.....	49
Gráfica 13. Ítem 7. Respeto por las normas de Tránsito.....	50
Gráfica 14. Ítem 8. Conducción del Vehículo en estado de embriaguez.....	51
Gráfica 15. Ítem 9. Imprudencia de los peatones.....	52
Gráfica 16. Ítem 10. Influencia de la Edad.....	53
Gráfica 17. Ítem 11. Imprudencia de los menores de edad	54
Gráfica 18. Ítem 12. Distracción al Conducir.....	55
Gráfica 19. Ítem 13. Desafío del Riesgo con la Velocidad	56
Gráfica 20. Ítem 14. Imprudencia como mayor causa de accidentalidad.....	57
Gráfica 21. Ítem 15. Influencia de la cultura en la actividad de conducir.....	58
Gráfica 22. Ítem 16. Imprudencia de los peatones como causa de accidentes.....	59

Gráfica 23. Ítem 17. Relación del Estrato Socioeconómico alto con la ocurrencia de accidentes de tránsito.....	60
Gráfica 24. Ítem 18. Relación del Estrato Socioeconómico medio con la ocurrencia de accidentes de tránsito.....	61
Gráfica 25. Ítem 19. Relación del Estrato Socioeconómico bajo con la ocurrencia de accidentes de tránsito.....	62
Gráfica 26. Ítem 20. Seguridad Vial por presencia de policía de tránsito.....	63
Gráfica 27. Ítem 21. Cumplimiento de labor por la policía de tránsito.....	64
Gráfica 28. Ítem 22. Acuerdo con las sanciones de tránsito.....	65
Gráfica 29. Ítem 23. Acuerdo con educación a través de comparendos.....	66
Gráfica 30. Ítem 24. Influencia del valor de los comparendos en el comportamiento de los conductores.....	67
Gráfica 31. Ítem 25. Imprudencia en la vía como factor de accidente.....	68
Gráfica 32. Ítem 26. Personas conduciendo mientras hablan por celular.....	69
Gráfica 33. Ítem 27. Influencia de los demás conductores en la seguridad en la vía.....	70
Gráfica 34. Ítem 28. Comportamiento como mecanismo de prevención de accidentes de tránsito.....	71
Gráfica 35. Ítem 29. Accidentalidad de acuerdo al género.....	72
Gráfica 36. . Ítem 30. Accidentalidad de acuerdo al género.....	73
Gráfica 37. Ítem 31. Influencia de las creencias religiosas al conducir.....	74
Gráfica 38. Ítem 32. Indiferencia frente a la forma de conducir de los demás.....	75
Gráfica 39. Ítem 33. Escogencia de conductor elegido.....	76
Gráfica 40. Ítem 34. Necesidad de aportar en conjunto a la seguridad vial.....	77
Gráfica 41. Ítem 35. Necesidad de capacitación en normas de tránsito a los peatones.....	78

Gráfica 42. Ítem 36. Necesidad de hacer comparendos pedagógicos a los peatones.	79
Gráfica 43. Ítem 37. Inseguridad a la hora de conducir un vehículo.....	80
Gráfica 44. Ítem 38. Inseguridad por presencia de semovientes en las vías.	81
Gráfica 45. Ítem 39. Influencia de los estados emocionales al momento de conducir.....	82
Gráfica 46. Ítem 40. Influencia de la depresión al momento de conducir.....	83
Gráfica 47. Ítem 41. Lentitud de la persona al momento de conducir.	84
Gráfica 48. Ítem 42. Aumento de los accidentes de tránsito por causa del estrés.....	85
Gráfica 49. Ítem 43. Importancia para la familia.	86
Gráfica 50. Ítem 44. Importancia para la familia.	87
Gráfica 51. Ítem 45. Incidencia de la estabilidad familiar al momento de conducir.....	88
Gráfica 52. Ítem 46. Influencia de las situaciones afectivas al momento de conducir.....	89
Gráfica 53. Ítem 47. Precaución al conducir cuando se lleva la familia a bordo.	90
Gráfica 54. Ítem 48. Exigencia al momento de conducir.	91
Gráfica 55. Ítem 49. Revisión del vehículo antes de conducir.	92
Gráfica 56. Ítem 50. Vigencia de los documentos reglamentarios para conducir.	93
Gráfica 57. Ítem 51. Valoración periódica del estado de salud.....	94
Gráfica 58. Ítem 52. Estrés generado por los accidentes de tránsito.....	95
Gráfica 59. Ítem 53. Capacidad de razonamiento a la hora de conducir.	96
Gráfica 60. Ítem 54. Tolerancia ante la cotidianidad de conducir.....	97
Gráfica 61. Ítem 55. Necesidad de gozar de salud al momento de conducir un vehículo....	98
Gráfica 62. Ítem 56. Conducción en horas pico.	99
Gráfica 63. Ítem 57. Percepción de aumento de accidentes por estrés en los conductores.	100
Gráfica 64. Ítem 58. Influencia del estado de las vías en el desempeño de los conductores.	101

Gráfica 65. Ítem 59. Abstención de conducir en estado de embriaguez.	102
Gráfica 66. Ítem 60. Abstención de conducir en estado de trasnocho.....	103
Gráfica 67. Ítem 61. Realización de jornadas extenuantes de conducción.....	104
Gráfica 68. Ítem 62. Realización de jornadas cortas de conducción.	105
Gráfica 69. Ítem 63. Toma de preocupaciones al conducir cerca de la vivienda.	106
Gráfica 70. Ítem 64. Aumento de la velocidad en la carretera sola.....	107
Gráfica 71. Ítem 65. Aumento de la velocidad con el enojo.	108
Gráfica 72. Ítem 66. Búsqueda de información sobre normas de tránsito.....	109
Gráfica 73. Ítem 67. Conocimiento de derechos y deberes en las vías.	110
Gráfica 74. Ítem 68. Conocimiento sobre el tema de vías a partir de la experiencia.	111
Gráfica 75. Ítem 69. Conocimientos empíricos sobre vías.....	112
Gráfica 76. Ítem 70. Conocimientos adquiridos a través de educación formal.....	113
Gráfica 77. Ítem 71. Percepción de la importancia de estar actualizado con respecto a la accidentalidad.	114
Gráfica 78. Ítem 72. Percepción de la importancia de conocer las señales de tránsito.	115
Gráfica 79. Ítem 73. Percepción de conducir de acuerdo a la normatividad.....	116
Gráfica 80. Ítem 74. Percepción del conocimiento que deben tener las personas al conducir.	117
Gráfica 81. Ítem 75. Percepción de la influencia del nivel educativo al conducir.	118
Gráfica 82. Ítem 76. Percepción de la importancia de educar conductores y peatones.....	119
Gráfica 83. Ítem 77. Percepción de agilidad al volante.....	120
Gráfica 84. Ítem 78. Percepción del consumo de energizantes al conducir.	121
Gráfica 85. Ítem 79. Influencia de los energizantes en el estado de alerta del conductor..	122

Gráfica 86. Ítem 80. Percepción del consumo de alteración en la capacidad cognitiva a la hora de conducir por consumo de 5 copas de licor.....	123
Gráfica 87. Ítem 81. Ocurrencia de accidentes de tránsito por consumo de alcohol.....	124
Gráfica 88. Ítem 82. Ocurrencia de accidentes de tránsito por consumo de SPA.....	125
Gráfica 89. Ítem 83. Influencia del aspecto climático en la accidentalidad vehicular.	126
Gráfica 90. Ítem 84. Belleza física como factor de influencia al momento de conducir. ..	127
Gráfica 91. Ítem 85. Percepción de tener un calzado adecuado al conducir.	128
Gráfica 92. Ítem 86. Percepción de tener un vestuario adecuado al conducir.....	129
Gráfica 93. Ítem 87. Falta de valores como factores de ocurrencia de accidentes de tránsito.	130
Gráfica 94. Ítem 88. Conocimiento de las normas de tránsito.	131
Gráfica 95. Ítem 89. Aplicación de la normatividad vial al conducir.	132
Gráfica 96. Ítem 90. Uso elementos de protección al conducir motocicletas.	133
Gráfica 97. Ítem 91. Estrés como factor de ocurrencia de un accidente de tránsito.....	134
Gráfica 98. Ítem 92. El Afán como generador de imprudencia en los conductores.	135
Gráfica 99. Ítem 93. Incidencia de la fatiga laboral al conducir.	136
Gráfica 100. Influencia de la situación económica al conducir.....	137
Gráfica 101. Ítem 95. Influencia del clima laboral al conducir.	138
Gráfica 102. Ítem 96. Influencia de la carga laboral al conducir.	139
Gráfica 103. Ítem 97. Influencia de los fracasos laborales al conducir.....	140
Gráfica 104. Ítem 98. Influencia de las extensas jornadas laborales al conducir.	141
Gráfica 105. El Factor Cognitivo.	143
Gráfica 106. El Estrés como factor determinante.....	144
Gráfica 107. La Evitación como factor determinante.....	145

Gráfica 108. El Desapego a la norma vial como factor determinante.....	146
Gráfica 109. SPA como Factor determinante.....	147
Gráfica 110. Las situaciones de enfrentamiento como factor determinante.....	148
Gráfica 111. Factores sociales.....	149
Gráfica 112. Cultura ciudadana.....	150
Gráfica 113. El Factor Ocupacional.....	151
Gráfica 114. La familia como factor determinante.....	152
Gráfica 115. Factores psicológicos.....	153
Gráfica 116. Factores sociales.....	154

RESUMEN DEL PROYECTO

La presente investigación tiene como finalidad determinar los factores psicosociales que influyen en los accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta, tomando como base los informes de accidentes viales ocurridos durante los años 2011 y 2012 en el área urbana y rural. Los datos fueron obtenidos de los registros que reposan en la Inspección de Policía y de tránsito, que reflejan en su totalidad 234 casos, cuya mayoría vincula a conductores de motocicletas de sexo masculino.

La investigación sobre los factores psicosociales en accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta, se aborda desde la propuesta de (Roberto Hernández Sampieri, 1991), 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 234 accidentes de tránsito ocurridos desde el año 2011 al año 2012.

En la metodología, trabaja la parte cualitativa en aras de describir los factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito y en la cuantitativa recopilar datos cuantificables que sirvan como soporte estadístico para establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población objeto de estudio. (Hernández , 2003; p.5)

La muestra fueron treinta personas accidentadas; el instrumento aplicado fue una escala de tipo Likert de 98 ítems la cual fue validada por expertos, validez 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.

Los datos estadísticos son clave para el análisis de los factores psicológicos y sociales de la población, los primeros correspondientes a causales atribuibles al factor humano, como el alcoholismo, consumo de SPA, estrés, desapego a la norma vial, las situaciones emocionales; y los segundos atribuibles a los accidentes en la vía y cultura ciudadana, los cuales intervienen de manera directa para que estos sucedan.

En los resultados obtenidos, sobre los factores psicológicos se determinó que los conductores perciben y reportan como principales causas de los accidentes de tránsito, en su orden de frecuencia los siguientes: Cognitivo 29%, las sustancias psicoactivas en un 26%, evitación 14%, enfrentamiento 12%, estrés 10% y desapego a la norma vial 9%.. Con un mayor porcentaje el factor cognitivo.

De acuerdo a los factores sociales relacionados con los accidentes de tránsito se evidencia en un porcentaje significativo del 75%, como principal causa del alto índice de accidentalidad, la falta de capacitación y preparación para conducir estos vehículos. Sólo el 17% de los conductores hicieron un curso para aprender a manejar, mientras que el 83 % restante aprendió sólo, o por indicaciones de un amigo o familiar. (Empíricos).

Palabras clave: Transito: Accidentes de tránsito, factores, psicosociales, alcohol, estrés, sustancias psicoactivas, familiar, social, ocupacional, vehículo y norma vial.

PROJECT SUMMARY

The present investigation is aimed at determining the psychosocial factors that influence traffic accidents in the municipality of Vista Hermosa Meta, based on the reports of road accidents that occurred during 2011 and 2012 in urban and rural areas. Data were obtained from the records that lie in the Police Inspectorate and transit, which reflect the full 234 cases, the majority of motorcycle riders linking male.

Research on psychosocial factors in traffic accidents in the municipality of Vista Hermosa Meta, is approached from the proposal (Roberto Hernandez Sampieri, 1991), included in the research psychology and subjectivity Psychology program of mixed methodology of descriptive transversal; covered a population of 234 traffic accidents since 2011 to 2012.

In the methodology, the qualitative work in order to describe the psychosocial factors associated with traffic accidents and the quantitative collect quantifiable data to serve as statistical support to pinpoint behavior patterns of a population under study. (Hernandez, 2003, p.5)

The sample consisted of thirty people injured, the instrument was applied Likert scale of 98 items which was validated by experts, validity through which evaluated the proposed analysis categories among which are, from the psychological: stress , confrontation, avoidance, use of psychoactive substances, cognitively, detachment to the standard road and, from a social-family, civic culture and social aspect.

The statistics are key to the analysis of social and psychological factors of the population, the first corresponding to causal attributable to human factors such as alcoholism, SPA, stress, detachment from the standard road emotional situations, and the seconds attributable to road accidents and civic culture, which directly involved so that they happen.

In the results, on the psychological factors was determined that drivers perceive and report the main causes of traffic accidents, in the following order of frequency: Cognitive 29%, psychoactive substances by 26%, 14% avoidance, confrontation 12%, 10% and detachment stress the standard vial 9%. With a higher percentage cognitive factor.

According to social factors related to traffic accidents is evidenced by a significant percentage of 75%, as the main cause of the high rate of accidents, lack of training and preparation to drive these vehicles. Only 17% of drivers did a course to learn to drive, while the remaining 83% just learned, or indications of a friend or relative. (Empirical).

Keywords: Traffic: Traffic accidents, factors, psychosocial, alcohol, stress, psychoactive substances, family, social, occupational, vehicle and road standard.

INTRODUCCIÓN

El propósito del presente estudio es determinar los factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta, según los informes de la Inspección de Policía del Municipio por la ocurrencia de estos sucesos, desde el año 2011 al año 2012, se registraron 234 accidentes de tránsito, la mayoría provocados por conductores de motocicletas de género masculino, predominando el factor comportamental y social del ser humano, relacionada con la falta de atención y cultura ciudadana.

Los accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta, siguen siendo uno de los problemas con resultados severos que afectan no solamente a quien sufre el accidente, sino que involucra a las familias en todos los contextos, familiares, sociales y económicos.

Las causas más comunes de accidente de tránsito en el presente estudio, se encuentran relacionadas con: el estrés, las sustancias psicoactivas, el desapego a la norma vial, la falta de señalización, presencia de semovientes en la vía y ausencia de una adecuada campaña de información ciudadana.

En el municipio de Vistahermosa no existen estudios formales en relación con la accidentalidad que sirvan de base para una intervención de las autoridades de tránsito. En este sentido, es importante la realización de esta investigación que permita identificar los factores psicosociales asociados a la accidentalidad en el Municipio, y de esta forma

estimular el diseño de intervenciones desde la política pública dirigidas a la prevención de las muertes violentas por dicha causa.

La metodología para la presente investigación es desde un enfoque, de tipo descriptivo, transversal, mediante un instrumento escala de tipo likert la cual consta de 98 ítems que permitió evaluar 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.

De esta manera el presente estudio resulta ser necesario y pertinente para otras investigaciones en área de la psicología, debido a que el factor humano es responsable en su mayoría en la ocurrencia de accidentes de tránsito, tomando como muestra para esta investigación el total de las personas involucradas en accidentes de tránsito durante los años 2011 y 2012.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito representan un creciente problema de salud pública a nivel Mundial, el tema tiene especial significación en el Municipio de Vistahermosa Meta, localidad en la que infringir una norma de tránsito es común, ya que las condiciones culturales y geográficas del Municipio no exigen “aparentemente” la utilidad de medidas de seguridad mínimas como es el uso de casco, transitar en la vía correcta o el sobrecupo de vehículos, además de la falta de reductores de velocidad y la ausencia de agentes de tránsito.

Según los informes de la Inspección de Policía del Municipio por la ocurrencia de estos sucesos, desde el año 2011 al año 2012, se registraron 234 accidentes de tránsito, la mayoría provocada por conductores de motocicletas de género masculino, predominando el factor comportamental y social del ser humano, relacionada con la falta de atención y cultura ciudadana.

En entrevista realizada al Comandante de Policía del Municipio de Vista Hermosa, respecto a la problemática de accidentalidad por accidentes de tránsito que vive la región y revisados los informes por cada ocurrencia de accidentabilidad que reposan en la base de datos de Policía Judicial, se destacaron como factores predominantes en la ocurrencia de estos incidentes, el consumo de alcohol, sustancias psicoactivas, el mal estado de las vías y el desconocimiento de las normas de tránsito; aunado a esto se encontraban otros factores tales como la edad y el género, estos con mayor incidencia de accidentabilidad en los jóvenes entre 13 y 29 años y los adultos mayores de 40 años en su mayoría conductores de motocicletas de sexo masculino.

La cultura de los usuarios de estos vehículos muestra modelos de conducta inadecuada, como transporte de más de 2 personas en una moto, no respetar las normas de tránsito, exceder límites de velocidad, no transitar por su carril, adelantar en espacios reducidos, no utilizar dispositivos de iluminación, ropas reflectivas, cascos y elementos de protección personal, manejo de estos vehículos sin la debida capacitación.

A pesar de la magnitud y complejidad que reviste esta situación son pocas las Autoridades de Transito que han tomado la iniciativa de llevar a cabo programas en forma

activa que estén orientados a la promoción prevención y control de los accidentes de tránsito, donde participen múltiples actores de la población y desarrollen estrategias que permitan minimizar esta situación.

Los tipos de accidentes de tránsito más frecuentes en el periodo estudiado son las colisiones y los arrollamientos. Es importante considerar, que la ocurrencia de un accidente lleva a generar varias circunstancias no solo cuando se producen daños en la salud sino también las consecuencias fatales las cuales en su mayoría dejan secuelas físicas y psicológicas; así mismo los costos que acarrearán con la atención médica y rehabilitación, deficiencias temporales o en su defecto permanentes como la pérdida de la capacidad productiva y demás gastos económicos y judiciales.

De acuerdo a la OMS (2005), el 50% de la mortalidad vinculada con accidentes de tránsito está asociada al consumo de alcohol. El alcohol hace que quien conduce tenga un deterioro en su función psicomotora y la capacidad para conducir con seguridad, ya que disminuyen las funciones cognitivas, perceptivas y motoras, de manera que en cuanto mayor es el consumo, mayor es la pérdida de estas funciones.

Según Chaparro (1999), citado por Lisandro (2008), *los factores que pueden influir en los accidentes se agrupan en tres grandes grupos, los relacionados con el conductor, con la vía y con el vehículo. Señala que es importante las características individuales de la persona tales como edad, género, consumo de alcohol y/o de sustancias psicoactivas previo al hecho de fatiga, sueño, problemas emocionales e inestabilidad afectiva.*

De acuerdo con el filósofo Edgar Morín, (citado por Larquin 2011) *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.*

Todos estos factores anteriormente relacionados, permiten conocer la magnitud del problema de los accidentes de tránsito ocurridos en el Municipio y la necesidad de promover acciones por parte de las Entidades Gubernamentales para reducir el riesgo de accidentabilidad en las vías, tanto en el área urbana como rural.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

¿Cuáles son los factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta?

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Objetivo General

Determinar los factores de riesgo psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta.

Objetivos Específicos

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

Identificar los factores sociales atribuibles a los accidentes de tránsito, vial y cultura ciudadana.

JUSTIFICACIÓN

La importancia de determinar los factores psicosociales en la accidentabilidad del Municipio de Vistahermosa Meta, obedece a varios aspectos entre los cuales se pueden relacionar los siguientes:

Primero no existen estudios formales que ejerzan un debido control para prevenir el riesgo de accidentes por parte de las entidades de tránsito, la mayoría de los conductores son empíricos no han tenido una debida formación en la educación vial, la cultura de los conductores es inadecuada, la mayoría de los vehículos no cumplen con las normas técnicas legales pertinentes, las vías no se encuentran en buen estado y no cuentan con señalización, asociado a esto el Municipio carece de Autoridades de Transito que permitan brindar programas orientados a la promoción prevención y control de los accidentes de tránsito, tanto a los conductores, peatones y pasajeros, quienes deben tener un conocimiento claro de las disposiciones legales que rigen el tránsito tanto en el área urbana y rural.

Otro aspecto importante que no se ha tenido en cuenta en la población general son las leyes de tránsito y sus reglamentos, lo cual es una situación necesaria para poder interaccionar con el sistema vial, las reglas o patrones de comportamiento aplicadas en forma particular deben ser aprendidas plenamente, antes de iniciar el manejo, para de esta forma conocer los deberes y derechos como peatón, conductor o pasajero.

Según Gilbert Ulloa Brenes, (Revista Costarricense 2011) de la Universidad Estatal a Distancia, en su artículo “ *El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural*” la propuesta epistemológica y teórica bosquejada en este artículo pretende que la construcción del campo cultural del tránsito vehículo-peatonal, en tanto objeto de estudio psicocultural, toma como punto de partida las características estructurales que informan de aspectos tales como la ideología, las relaciones, los hábitos y las formas de identificación de los sujetos que participan en él.

En ese sentido, las determinaciones percepto-conceptuales, de quienes participan en este campo, se entienden a partir de la estructura objetiva de relaciones entre los diferentes actores que lo componen y del habitus que conlleva las lógicas prácticas con que esos actores participan.

Estos elementos epistemológicos y teóricos quizá doten a la Psicología de un marco apropiado para incursionar en el estudio del tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista cultural, más allá de los modelos teóricos y epistemológicos cuyo énfasis es de tipo cognitivo-conductual. Este punto de vista contribuiría en el estudio de la forma como las

conductas y los procesos cognoscitivos de los usuarios de carreteras están afectados por las características particulares del campo cultural del tránsito vehículo-peatonal, en cuanto sistema estructurado de las relaciones y la subjetividad de quienes participan.

La Asamblea Mundial de la Salud en 1974, declaró los accidentes de tránsito como un problema mayor de salud pública y desde entonces ha incentivado el planteamiento de campañas dirigidas a la disminución de las muertes por esta causa. Adicionalmente, en el 2000 con la creación de un departamento de prevención de accidentes de tránsito, la OMS adelantó una campaña de 5 años para prevenir estos accidentes. A pesar de que desde hace más de 37 años los accidentes de tránsito son considerados un problema de salud pública mundial, solo hace 16 años en Colombia se realizan campañas a nivel nacional para prevenirlos. Durante este tiempo se han abordado distintos frentes que se han traducido en disminución de la accidentalidad de los peatones que desde el 2005 pasaron del primer al segundo grupo afectado por estos accidentes.

Para el caso concreto, la conservación de la salud pública en el Municipio de Vistahermosa Meta es un derecho, según el código de policía y convivencia ciudadana del Departamento del Meta, en su Art.30 en el Departamento del Meta, deben existir condiciones para que la comunidad goce de buena salud. En este sentido es responsabilidad de las Autoridades Departamentales y Municipales competentes implementar programas y actividades educativas para prevenir los accidentes. Automovilísticos

Es por ello, que La Alcaldía Municipal de Vistahermosa Meta, tiene entre sus

propósitos integrar la seguridad vial, con el fin de lograr una reducción de muertes por esta causa y de esta manera dar cumplimiento a la normatividad vigente. los accidentes son evitables, es necesario el compromiso de diversos actores para lograr un cambio efectivo la responsabilidad de prevenir este tipo de accidentes debe ser resultado de esfuerzos de cada gobierno, la sociedad civil, la empresa privada, la familia y la sociedad en general.

MARCO REFERENCIAL

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

Marco Teórico

Los accidentes de tránsito, 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 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 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.

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 muertes 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.

Según los reportes estadísticos de Medicina Legal, En el 2011, en Colombia, se registraron 5.792 víctimas fatales en accidente de tránsito, cifra que señala un incremento de 1,5 % frente al número de casos registrados para el 2010, y 40.806 víctimas de lesiones no fatales con un aumento de 3,6 % en relación con el año inmediatamente anterior. Los motociclistas ocupan el segundo lugar en mortalidad en accidentes de tránsito, los demás actores viales han reducido estas cifras, no ocurre lo mismo en el caso de las motos. Sólo el

87% de las motocicletas que circulan por Colombia cuentan con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según cifras de FASECOLDA.

Conducir un vehículo es una actividad que requiere altos niveles de concentración y atención, por lo que es necesario que el estado psicofísico de una persona esté en condiciones adecuadas, junto a un vehículo seguro (Cortesi S. 2007; Citado por Quintanilla. 2008). *Esto se debe a que los factores más influyentes y determinantes en los accidentes son mayormente la fatiga, tanto mental, como físicas, los disturbios emocionales, la ebriedad, y el uso de drogas. El desgaste psicofísico muchas veces es menospreciado, debido a que se piensa que el consumo de alcohol como las drogas son los únicos “culpables”, porque no es posible detectarlo fácilmente por las autoridades al momento de un test como podría ser el de alcoholemia.*

El consumo de alcohol poco o mucho, hace que quien conduce tenga un deterioro en su función psicomotora y la capacidad para conducir con seguridad, ya que disminuyen las funciones cognitivas, perceptivas y motoras, de manera que en cuanto mayor es el consumo, mayor es la pérdida de estas funciones.

Según Islam y Mannering (2006) citado por Quintanilla (2008), *“con el aumento de la edad, ciertas características de personalidad van declinando sus potencialidades, como es el caso de las condiciones fisiológicas (oído, vista, reflejos, destrezas y habilidades) y psicológicas (capacidades cognitivas, percepción, atención y concentración).”*

En los estudios revisados se ha observado que el factor edad influye en los accidentes de tránsito siendo de mayor incidencia de accidentabilidad en los jóvenes entre 18 y 29 años y los adultos mayores de 60 años. Las explicaciones que determinan la accidentalidad de estos dos grupos de edad son diferentes en cada uno.

Para Nabi et al. (2004) citado por Quintanilla (2008), *“en el análisis de la personalidad en la conducción interviene un patrón de conducta tipo A, que presenta características particulares de impaciencia, hostilidad, urgencia, insatisfacción y agresión, asociado al incremento de enfermedades del corazón y de estrés, convirtiéndose en un factor de riesgo en la conducción. Estos autores concluyen que el 95% de los conductores tipo A tiene un incremento de riesgo en los accidentes viales.”*

Martha Guevara (1998), señala que en definitiva, el aprendizaje debe considerarse como es definido, es decir, como cambio de conducta o de las capacidades del individuo en función de su madurez. Es un proceso que dura en el individuo desde que nace hasta que muere y en gran forma está determinado por el medio donde este se desarrolla, por lo tanto el aprendizaje es un proceso social, dinámico, pero también individual en algunas ocasiones, debido a que cada individuo tiene su manera particular de aprender y es por este motivo que en todo proceso de instrucción la atención individual juega un papel importantísimo, llevando a hacer más efectivo y eficiente el aprendizaje.

El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito, Existen diversos "estresores" en las carreteras, que en definitiva, propician las

consecuencias negativas; por ejemplo, los obstáculos en las vías públicas (colisiones, huecos en las carreteras y diversos objetos).

Watter y Dyke (1996) citado por Quintanilla (2008), *informan que la edad entre 15 y 44 años es el periodo en el que la causa más común de muerte son los daños ocasionados por accidente de tráfico, violencia doméstica, asaltos y peleas entre otros. Cohen y Potter (1999) señalan que las causas de muerte más frecuentes en adolescentes son la violencia, el suicidio y los accidentes relacionados con vehículos de motor.*

Garza Elizondo et al. (2003) informan que 9 de cada 10 personas se encontraban bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente; Petridow, Bjornstig y Eriksson (1998) señalan que el consumo de alcohol es un factor causal de lesiones en accidentes de tráfico. Asimismo, se ha identificado la presencia de drogas ilegales, alcohol y medicamentos en víctimas de accidentes (Del Río y Álvarez, 2000; Sjorgren, Bjornsting).

En relación 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, 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).

Desde una perspectiva filosófica, el escritor Edgar Morín, citado por Larquin (2011), 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 recordamos experiencias, vivencias y datos que nos resultan significativos, mientras desechamos aquellos que valoramos como negativos, nocivos o insignificantes, pudiéndose hablar entonces de una selectividad de la información, lo que determina los resultados del estudio del mundo real. Defiende la simbiosis entre lo mejor de la civilización occidental y las aportaciones extremadamente ricas de las demás civilizaciones.

Defiende una política ecológica basada en las energías renovables, en transportes menos contaminantes; peatonalización de las ciudades, desarrollo de las agriculturas tradicionales y biológicas. Trata del problema del agua, de la necesidad de asegurar su calidad y el abastecimiento, para lo cual propone el control público de la misma y convertirla en derecho humano.

En economía, propugna que el pensamiento político abandone el economicismo actual, y con él la idea del crecimiento sostenible, y propone hasta diecisiete reformas: medidas de regulación, fomento de economías de proximidad, desarrollo de mutuas y cooperativas, microcréditos, comercio justo, bancos solidarios; reforma de la empresa, en las relaciones entre las personas que la componen y por la introducción de la dimensión ética en su quehacer diario. También explica cómo disminuir las desigualdades Norte-Sur, qué tenemos que tener en cuenta para intervenir en el Sur o, mejor dicho, intercambiar con ellos.

En este sentido el autor compara el devenir de nuestro planeta con una nave movida por cuatro motores incontrolados: ciencia, técnica, economía y afán de lucro. Por esto, la nave tendría una altísima probabilidad de sufrir catástrofes. De ahí que el objetivo del libro sea enunciar la vía que puede salvar a la humanidad.

El enfoque del pensamiento complejo según Morin (citado por Pereira 2010) parte de la idea de que cualquier elemento del mundo no es un objeto aislado, sino que forma parte de un sistema mayor que lo contiene, por lo que se encuentra en constante interacción con otros elementos del sistema, así como con el sistema completo. Desde este enfoque, las sociedades, los individuos, incluso el universo se consideran “sistemas complejos”, sujetos a múltiples relaciones e interacciones entre sus componentes y con otros sistemas.

Así, dentro de esta perspectiva sistémica o dentro de lo que hemos denominado “epistemología de la complejidad”, se parte del hecho de que en todo grupo humano (desde

la familia y amigos, hasta el sistema mundial), sus componentes los seres humanos se encuentran estrechamente vinculados, entre sí y con el ambiente, por lazos de tipo biológico, económico, espiritual, político, cultural, etc. La epistemología de la complejidad supone, pues, una interacción entre seres humanos (unos con otros) y entre seres humanos y medio ambiente (contexto), interacción sin la cual resulta imposible comprender nuestro lugar y nuestro papel en el universo.

Ésta es una tesis central defendida por el enfoque de la complejidad, la cual, en el planteamiento de Morín, implica importantes inferencias. Según este autor, la falta de la “visión global” producto del pensamiento complejo implica la pérdida de conciencia respecto de nuestra verdadera condición humana, es decir, nuestra condición de personas que habitan un mundo y que mantienen lazos afectivos, espirituales, sociales, económicos, etc., con otros.

Según Morin, nuestra vida supone una multiplicidad de relaciones así como una diversidad de ámbitos en los que se desenvuelve. Tomar conciencia de esa multiplicidad es lo que nos permite desarrollarnos como sujetos humanos en un sentido integral del término y no sólo como simples objetos. Así, una visión diferente del mundo basada en el pensamiento complejo supone un cambio en la manera en que afrontamos la vida. Sin embargo, la visión de mundo defendida por el pensamiento de la complejidad no ha sido la que ha prevalecido en la historia de occidente o al menos desde el inicio de la modernidad.

Para Morin, la supremacía de la racionalidad científica moderna analítica, mecánica y reduccionista tuvo como catastrófico resultado la creación de una visión del mundo

“simplificada” y mecánica. Como consecuencia de la aplicación del método analítico, las ciencias crearon la visión del mundo en la que los objetos “simples” y aislados constituyen lo esencial, y en la que las relaciones y la interacción pasan a un segundo plano. Así, la ciencia moderna, con sus métodos de investigación, nos han hecho creer que el mundo es tan sólo “la suma de las partes” y no un conjunto complejo de múltiples elementos en constante interacción.

Marco Conceptual

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. Código Nacional de Tránsito (ley 769/2002).

Psicológico: explora conceptos como la percepción, la atención, la motivación, la emoción, el funcionamiento del cerebro, la inteligencia, la personalidad, las relaciones personales, la consciencia y la inconsciencia. La Psicología emplea métodos empíricos cuantitativos de investigación para analizar el comportamiento. Revistas, javerianacali.edu.co.

Cognitivo: hace referencia a la facultad de procesar información a partir de la

percepción, el conocimiento adquirido. Un buen estado cognitivo supone el buen estado del cerebro (habilidad para razonar, recordar, aprender, planificar y adaptar). Ciertas actitudes, estilos de vida y ejercicios mejoran el estado cognitivo. Y los ejercicios mentales son la clave. Según recientes estudios, dedicarse a tareas como tocar cello, malabarismos, idiomas y conducir, expande el sistema neural y mejora su comunicación interna. En otras palabras, es posible alterar el estado físico del cerebro mediante nuevas destrezas. : Roderick Gilke.

Estrés: es una reacción fisiológica del organismo en el que entran en juego diversos mecanismos de defensa para afrontar una situación que se percibe como amenazante o de demanda Incrementada.

Sustancias psicoactivas: Se le llama así a cualquier sustancia, natural o artificial, que altera el organismo. Actúan sobre el sistema nervioso central. Son llevadas al cerebro por el torrente sanguíneo y luego se distribuye por el tejido cerebral alterando sus funciones. Estas sustancias son entre otras: cocaína, bazuco, alcohol etc.
www.sedbogota.edu.co/.

Cultura ciudadana: Es el conjunto de valores, actitudes, comportamientos y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, impulsan el progreso, facilitan la convivencia y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

Desapego a la norma vial: Ausencia de las normas viales, causas que provocan el aumento de la siniestralidad vial.

Evitación: en psicología, forma parte, junto con el escape, de un procedimiento básico del condicionamiento instrumental. La evitación implica la no aparición de un estímulo aversivo. El sujeto ha de dar una respuesta antes de la aparición del estímulo aversivo, con lo que este no llega a ocurrir. Normalmente, antes de la aparición del estímulo aversivo el sujeto recibe un estímulo discriminativo que le advierte que debe dar la respuesta.

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.

Factores Sociales son aquellas cosas que afectan a los seres humanos en su conjunto.

Familiar es el elemento natural, universal y fundamental de la sociedad, y tiene derecho a la protección de la sociedad y del Estado. Los lazos principales que definen una familia son de dos tipos: vínculos de afinidad derivados del establecimiento de un vínculo reconocido socialmente, como el matrimonio que, en algunas sociedades, sólo permite la unión entre dos personas mientras que en otras es posible la poligamia, y vínculos de consanguinidad, como la filiación entre padres e hijos o los lazos que se establecen entre

los hermanos que descienden de un mismo padre. También puede diferenciarse la familia según el grado de parentesco entre sus miembros.

Ocupacional: actividad multidisciplinaria que promueve y protege la salud de los trabajadores. Esta disciplina busca controlar los accidentes y las enfermedades mediante la reducción de las condiciones de riesgo.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Marco Legal

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

En desarrollo del artículo 24 de la Constitución, según el cual “todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad de los habitantes, especialmente de los peatones y discapacitados”, se sancionó la ley 769 de 2002, por la cual

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

El párrafo 1 del artículo 4 de la ley 769 de 2002, estableció que el Ministerio de Transporte debía elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad vial en Colombia, establecida desde entonces como la segunda causa de muerte violenta en el país. El Ministerio, mediante resolución 4101 de diciembre de 2004, adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2004-2008 Hacia una Nueva Cultura de Seguridad Vial, como política nacional con un programa central en dos dimensiones: la gestión y promoción de la seguridad vial en “usuarios vulnerables” y la gestión y promoción para la construcción de comunidades seguras.

El plan contiene programas de soporte institucional y de apoyo. En los de soporte institucional se destacan la administración y gestión de la seguridad vial desde el nivel nacional hasta el nivel local, regulación y reglamentación de la normatividad en tránsito y transporte relacionada con la seguridad vial, control y seguimiento a la seguridad vial, y financiamiento del sistema de seguridad vial. En los de apoyo se destacan los de prevención, atención y tratamiento de la accidentalidad. Es en este último en el que la investigación en seguridad vial es el eje estructural.

ALCANCES Y LIMITACIONES

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

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

La principal limitación es el acceso a la información al no contar con estadísticas formales de todas las ocurrencias relacionadas con los accidentes de tránsito y la poca información a lo que respecta determinar factores psicológicos.

DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

Enfoque Metodológico

La presente investigación sobre los factores psicosociales en accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa Meta, se aborda desde el planteamiento de Sampieri Roberto, mediante un enfoque mixto. En el proceso de la investigación se recolectaron y

se analizaron datos cuantitativos y cualitativos, para responder al planteamiento del problema, fundamentado en un esquema deductivo y lógico. El objetivo de esta investigación fue determinar los factores psicosociales en accidentes de tránsito.

Tipo de investigación

En la presente investigación, se consideró un estudio descriptivo, transversal ya que en lo descriptivo se busca especificar propiedades, características y rasgos importantes del fenómeno de estudio e indagar la incidencia y los valores en que se manifiesta uno o más variables en un grupo de personas. El desarrollo del proyecto se aborda a partir de la investigación descriptiva la 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. Descriptivo: se pretende hacer estudio de este tipo puesto que el objetivo es describir actitudes, comportamientos, acciones de los conductores y peatones que transitan en el Municipio de Vistahermosa Meta.

Población y muestra

La población es la comunidad del Municipio de Vista Hermosa Meta entre los 18 a 60 años de edad en hombres y mujeres que han sufrido accidentes de tránsito. Se tomarán estos rangos de edades según el reporte estadístico de prevalencia del año 2011 al 2012 en la Inspección de Policía y de tránsito y transporte de Vistahermosa Meta, para evaluar la actitud frente a los factores psicosociales que inciden a ocasionar accidentes de tránsito en Vistahermosa Meta.

TÉCNICAS Y RECOLECCIÓN DE DATOS Y TÉCNICAS DE INSTRUMENTO

De acuerdo con Hernández 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 insertó la investigación. El instrumento debe ser validado y confiable o de lo contrario no serán resultados confiables.

2- Aplicar el instrumento 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.

PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para el análisis de la información obtenida de los accidentes de tránsito se realizó una descripción general de las características de los accidentes que se produjeron en el año 2011 hasta el año 2012, describiendo, los factores psicosociales en accidentes de tránsito, como el factor humano y social, características como sexo y edad en la ocurrencia de los accidentes de tránsito tanto en el área rural como urbana.

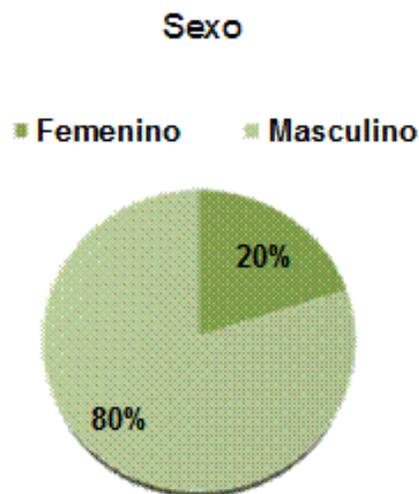
RESULTADOS

En el presente estudio se aplicó como instrumento una encuesta de tipo Likert cuyo contenido tiene el propósito de explorar los factores psicosociales asociados a los accidentes de tránsito en Vista Hermosa Meta, a través de las variables psicológicas, entre las que se encuentran elementos como el consumo de alcohol, de sustancias psicoactivas, estrés, enfrentamiento, evitación desapego a la norma vial; y en lo social, el factor ocupacional, familiar, cultura ciudadana. Se formularon 98 ítems cerrados dirigidos a la población de Vista Hermosa Meta.

La muestra corresponde a 30 personas que han tenido relación directa con accidentes de tránsito.

1. Caracterización

Generalidades demográficas



	Femenino
Masculino	
24	6

Gráfica 1. Estructura de la población por género

De acuerdo con la gráfica es posible evidenciar que para las encuestas realizadas sobre Factores Psicosociales en accidentes de tránsito, se encontraron 6 personas de sexo femenino que equivalen al 20% de la muestra y 24 son personales del sexo masculino, el equivalente al 80%.

Lo anterior permite concluir que el mayor porcentaje de representatividad en la incidencia de accidentes de tránsito en el municipio de Vistahermosa Meta, lo tienen los hombres con un valor significativo del 80%.



Casado	Unión libre	Soltero
6	19	5

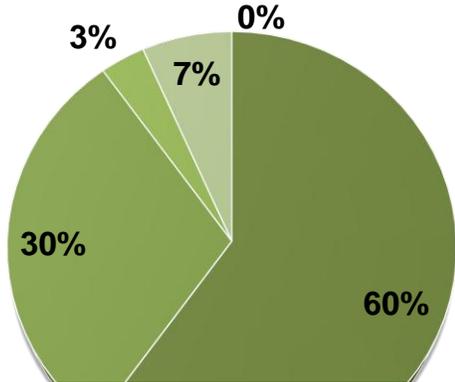
Gráfica 2. Estructura de la población por estado civil

De las personas accidentadas en el municipio de Vistahermosa Meta, se encontró que 6 son casados y esto equivale al 20%, 5 son solteros lo que equivale al 17%, y 19 están

en unión libre equivalente al 63%. Concluyendo así que la mayor incidencia en cuanto al estado civil de las personas accidentadas es Unión Libre.

Nivel Educativo

■ Primaria ■ Secundaria ■ Tecnico ■ Universitario ■ |



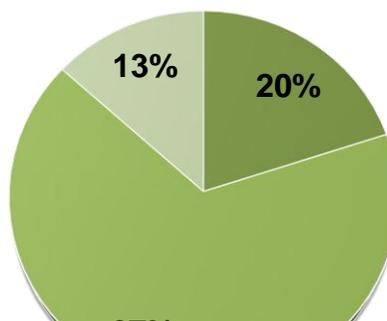
Primaria	Secundaria	Técnico	Universitario	Post gradual
18	9	1	2	0

Gráfica 3. Estructura de la población por nivel educativo

Teniendo en cuenta la tabla anterior, se encontraron diferentes niveles de escolaridad: En educación básica primaria 18 personas, lo cual que equivale a un 60%; en educación básica secundaria 9 personas, lo cual equivale a un 30%; en técnico 1 persona, lo cual equivale a un 3% y en universitario 2 personas, lo cual equivale a un 7%. Se puede concluir que el mayor porcentaje de representatividad en cuanto al nivel educativo corresponde a educación básica secundaria.

Tipo de vehículo que conduce

■ Moto ■ Carro ■ Carro y moto

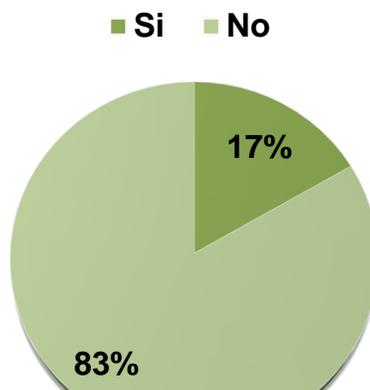


Moto	Carro	Carro y moto
6	20	4

Gráfica 4. Estructura de la población por tipo de vehículo que conduce

La tabla anterior, presenta qué tipo de vehículos se encontraron inmersos en accidentes de tránsito, y según los datos proporcionados se encontró que en moto 6 personas, lo cual equivale a un 20%, en carro 20 personas, lo cual equivale a un 67%, y en moto y carro 4 personas, lo que equivale a un 13%. Por lo cual se puede concluir que el vehículo que más se conduce son los carros con un 67% de representatividad.

Recibió formación en escuela de conducción

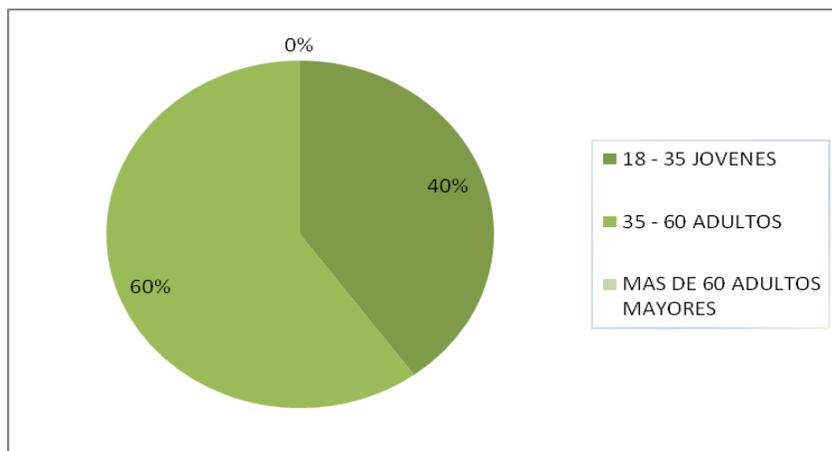


Si	No
5	25

Gráfica 5. Estructura de la población por formación en escuela de conducción.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, y según información recolectada 5 personas recibieron formación en escuelas de conducción y esto equivale a un 17% y 25 personas reportaron que NO han recibido ningún tipo formación en escuelas de conducción, esto equivale al 83%, lo cual permite concluir que debido a que no todas las personas recibieron formación en una escuela de conducción, este puede ser un fuerte factor de incidencia, puesto que el 83% es un valor representativo para los accidentes de tránsito.

Rango de Edades



18 – 35 anos	35 – 60 anos	Adultos Mayores
12	18	0

Gráfica 6. Estructura de la población por rango de edades

Para el análisis de los datos suministrados, en cuanto a las edades, se establecieron unos rangos de edad, de 18 a 35 años JOVENES, de 35 a 60 años ADULTOS, y mayores de 60 años ADULTOS MAYORES, lo cual permitirá delimitar más fácilmente la incidencia en las edades de las personas accidentadas.

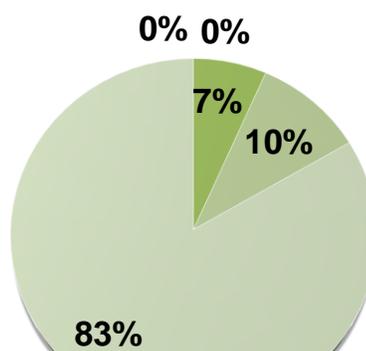
Con los datos obtenidos y de acuerdo con la tabla anterior se puede observar que 12 personas están entre el rango de edad de 18 a 35 años con una representatividad del 40%, 18 personas están entre el rango de edad de 35 a 60 años con una representatividad del 60% y en la tercera edad (mayores de 60 años) 0 personas, lo que permite concluir que el rango de edad en el que más incidencia tienen los accidentes de tránsito es la de 35 a 60 años es decir la edad adulta.

2. Resultados por ítem.

Esfera social

Respeto los peatones

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre



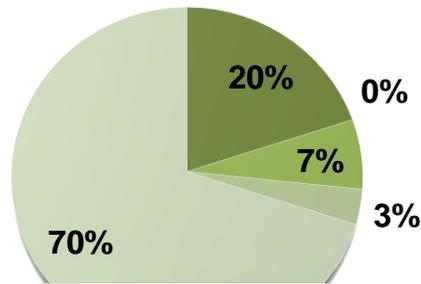
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	2	3	25

Gráfica 7. Ítem 1. Respeto a los peatones

En el abordaje se encontró según las encuestas realizadas, que 25 de los conductores manifestaron que siempre respetan a los peatones, lo cual equivale al 83%, 3 conductores manifestaron que casi siempre respetan a los peatones, lo cual equivale a un 10% y 2 conductores manifestaron que algunas veces respetan a los peatones, lo cual equivale a un 7%; Se concluye que la mayoría, es decir un alto porcentaje de representatividad con el 83%, siempre respetan los peatones.

Acostumbro a utilizar cinturón de seguridad cuando movilizó en el auto.

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

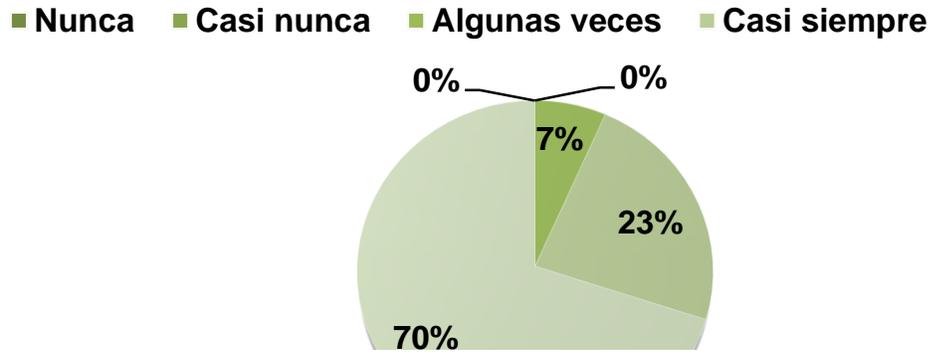


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	0	2	1	21

Gráfica 8. Ítem 2. Uso del cinturón de seguridad

Según encuestas realizadas, para determinar factores psicosociales asociados a los accidentes de tránsito, se encontró: que 21 personas siempre acostumbran a utilizar el cinturón de seguridad, lo cual es equivalente al 70%, una persona casi siempre acostumbra a utilizar el cinturón de seguridad, lo cual es equivalente al 3%, 2 personas algunas veces acostumbran a utilizar el cinturón de seguridad, lo cual equivale a un 7% y 6 personas nunca acostumbran a utilizar el cinturón de seguridad, lo cual equivale al 20%. Se puede concluir que la mayoría de las personas encuestadas acostumbran a utilizar el cinturón de seguridad con un porcentaje representativo del 70%.

Soy responsable a a la hora de conduci

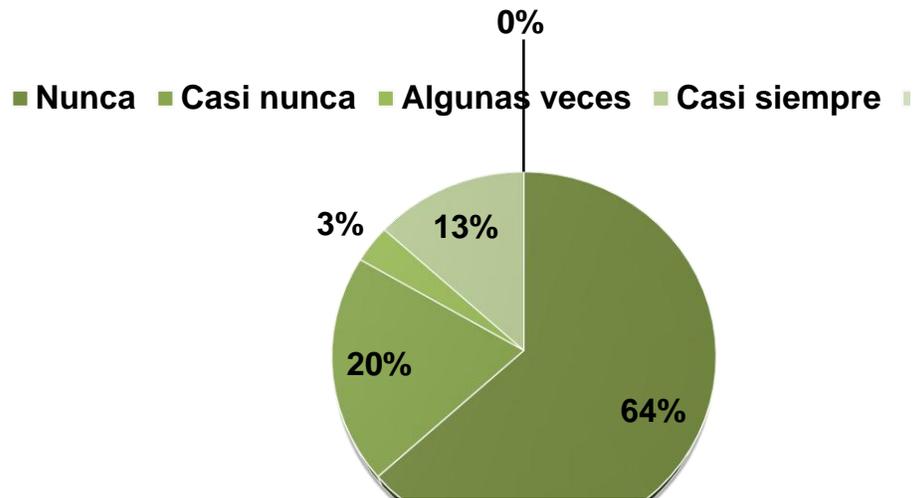


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	2	7	21

Gráfica 9. Ítem 3. Responsabilidad a la hora de conducir

Teniendo en cuenta la tabla anterior, y según información recolectada se encontró que: 21 personas refieren que siempre son responsables a la hora de conducir, lo cual corresponde al 70%, 7 personas casi siempre son responsables a la hora de conducir, lo cual corresponde al 23% y 2 personas algunas veces son responsables a la hora de conducir, lo cual corresponde al 7%. En conclusión la mayoría de los encuestados coinciden que siempre son responsables a la hora de conducir un vehículo con un porcentaje del 70%

Cuando estoy trasnochado, no conduzco vehíc

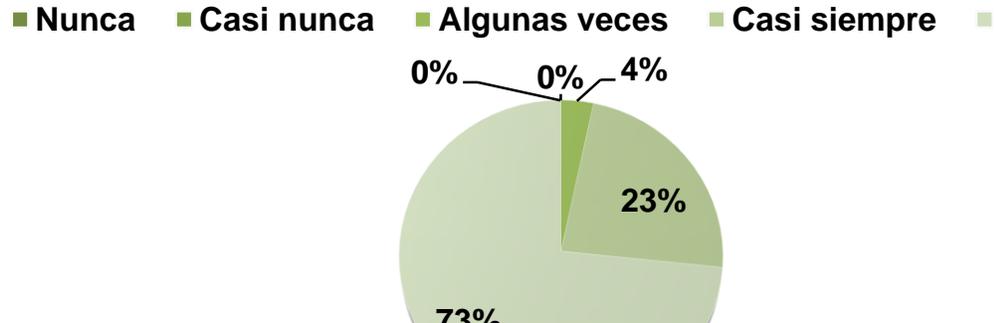


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
19	6	1	4	0

Gráfica 10. Ítem 4. Conducción en condiciones de trasnocho.

Teniendo en cuenta las encuestas realizadas, los conductores cuando están trasnochados no conducen vehículos, casi siempre 4 personas lo que equivale a un 13%, Algunas veces 1 persona lo que equivale a un 3%, Casi nunca 6 personas lo que equivale a un 20% y nunca 19 personas lo que equivale al 64%. Se puede concluir que la mayoría de personas con un porcentaje de representatividad del 64% NO conducen vehículos trasnochados.

Soy cuidadoso a la hora de conducir.



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	7	22

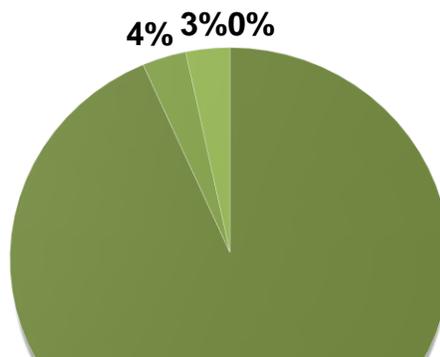
Gráfica 11. Ítem 5. Cuidado a la hora de conducir.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, se pudo observar que según los encuestados, 22 personas refieren que son cuidadosas al conducir lo cual equivale a un 73%, 7 personas refieren que casi siempre son cuidadosas al conducir lo cual equivale a un 23% y 1 persona refirió que algunas veces son cuidadosas al conducir lo cual equivale a un 4%.

Se concluye que la mayoría de los encuestados, con un porcentaje de representatividad del 73% siempre son cuidadosos a la hora de conducir un vehículo.

Conduzco bajo efectos de medicamentos que produ somnolencia.

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



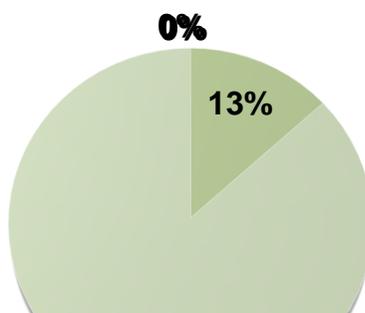
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
28	1	1	0	0

Gráfica 12. Ítem 6. Conducción bajo medicamentos.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, se puede evidenciar que el 93% lo cual hace referencia a 28 casos nunca han conducido bajo efectos de medicamentos que producen somnolencia, el 4% que hace referencia a 1 caso refirió que casi nunca ha conducido bajo efectos de medicamentos que producen somnolencia, y el 3% que hace referencia a 1 caso refirió que Algunas Veces ha conducido bajo efectos de medicamentos que producen somnolencia, concluyendo que 28 personas (es decir el 93%) de las 30 personas encuestadas no conducen bajo el efecto de medicamentos que producen somnolencia.

Contribuyo a la movilidad respetando las normas de tránsito.

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



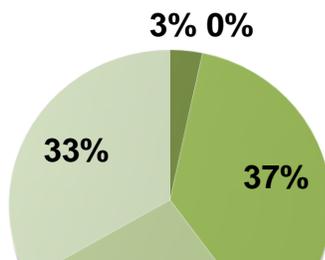
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	4	26

Gráfica 13. Ítem 7. Respeto por las normas de Tránsito.

Según la tabla anterior, 26 personas contribuyen siempre a la movilidad respetando las normas de tránsito que equivale a un 87% y casi siempre 4 personas contribuyen a la movilidad respetando las normas de tránsito que equivale al 13%. Se puede concluir que la mayoría siempre contribuye a la movilidad respetando las normas de tránsito.

Cuando salgo en plan de diversión, a sitios donde pueda consumir bebidas alcohólicas, ¿deja el vehículo en casa.

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



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	11	8	10

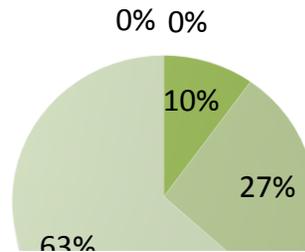
Gráfica 14. Ítem 8. Conducción del Vehículo en estado de embriaguez.

En la tabla anterior, se encontró que 10 personas siempre dejan el vehículo en casa cuando salen en plan diversión, que equivale a un 33%, que 8 personas casi siempre dejan el vehículo en casa cuando salen en plan diversión equivale a 27%, y que 11 personas algunas veces dejan el vehículo en casa cuando salen en plan diversión que equivale al 37% y nunca 1 persona deja el vehículo en casa cuando salen en plan diversión que equivale al 3%.

Se puede concluir que la mayoría de las personas ALGUNAS VECES dejan sus vehículos en casa cuando salen en plan de diversión con un 37%.

La imprudencia de los peatones, es un factor determinante en ocurrencia de los accidentes de tránsito

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



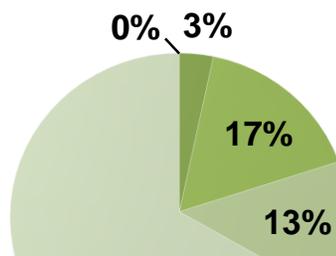
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	3	8	19

Gráfica 15. Ítem 9. Imprudencia de los peatones.

Se evidencia en la tabla anterior que la imprudencia de los peatones es un factor en los accidentes de tránsito, por lo que se encontró que 19 personas dicen siempre, que equivale a un 63%, casi siempre 8 personas que equivale a un 27% y 3 personas algunas veces que equivale a un 10%. Se puede concluir que la mayoría (porcentaje superior al 50%) de personas dice que siempre hay imprudencia por parte de los peatones.

La edad del conductor influye en su desempeño conducir.

■ Nunca
 ■ Casi nunca
 ■ Algunas veces
 ■ Casi siempre

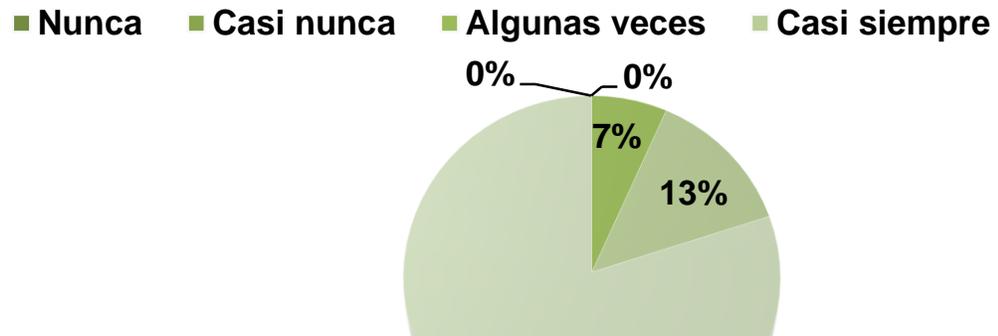


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	5	4	20

Gráfica 16. Ítem 10. Influencia de la Edad

Según los resultados de las encuestas sobre si la edad del conductor influye en el desempeño al conducir, se encontró que 20 personas refieren que siempre lo que equivale a un 67%, 4 personas refieren que casi siempre lo que equivale a un 13%, 5 personas refieren que algunas veces lo que equivale a un 17% y 1 persona refiere que casi nunca lo que equivale al 3%. En conclusión, la mayoría de los encuestados dijo que la edad siempre influye a la hora de conducir un vehículo.

Los menores de edad son imprudentes al conducir un v



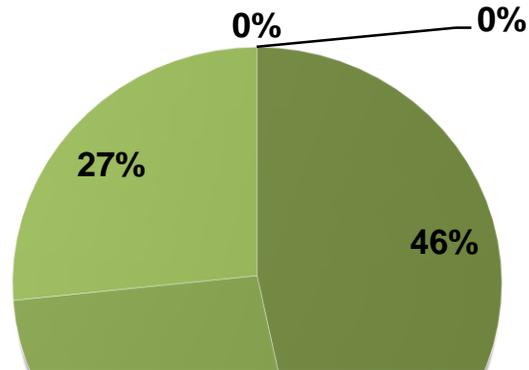
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	2	4	24

Gráfica 17. Ítem 11. Imprudencia de los menores de edad

Según resultados, sobre que los menores de edad son imprudentes al conducir, 24 personas dijeron que siempre, con un 80%, casi siempre 4 personas que equivale a un 13% y algunas veces 2 personas que equivale a un 7%. Concluyendo que los menores siempre (con un porcentaje de 80%) son imprudentes al conducir un vehículo.

Me distraigo con facilidad cuando conduzco

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre



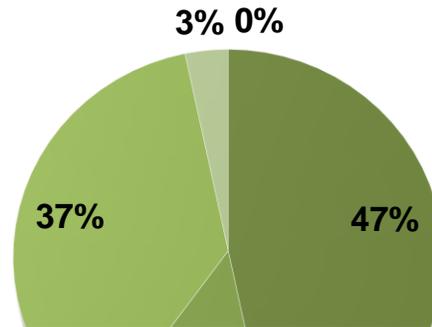
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
14	8	8	0	0

Gráfica 18. Ítem 12. Distracción al Conducir

En la tabla anterior se encontró que, 8 personas contestaron que algunas veces se distraen, el equivalente al 27%, 8 personas contestaron que casi nunca el equivalente a 27% y 14 personas contestaron que nunca y equivale al 46%. Se puede concluir que la mayoría de las personas NO se distraen con facilidad.

Me gusta desafiar el riesgo con la alta veloc.

■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre



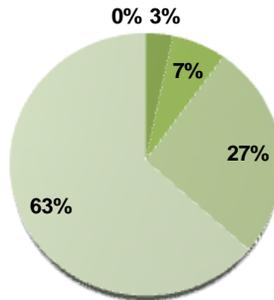
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
14	4	11	1	0

Gráfica 19. Ítem 13. Desafío del Riesgo con la Velocidad

Se encontró, basado en la recolección de la información, con respecto a si les gusta desafiar el riesgo con altas velocidades, 1 persona contestó que casi siempre que equivale al 3%, algunas veces 11 que equivale a 37%, casi nunca 4 que equivale a 13% y nunca 14 que equivale al 47%. Por lo cual se concluye que la mayoría de encuestados nunca desafían el riesgo con altas velocidades en proporción el 47% de los encuestados.

La imprudencia de los conductores es la mayor causa en los accidentes de tránsito.

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



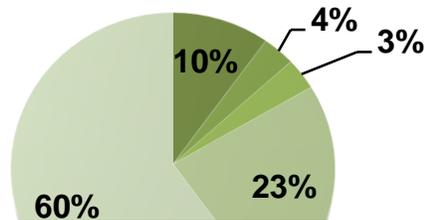
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	2	8	19

Gráfica 20. Ítem 14. Imprudencia como mayor causa de accidentalidad

Los datos nos indican que, 19 personas piensan que la imprudencia de los conductores siempre es la mayor causa de los accidentes de tránsito, lo que equivale a un 63%, casi siempre 8 que equivale a un 27%, 2 algunas veces lo que equivale a un 7% y 1 casi nunca lo que equivale al 3%. En conclusión, la mayoría de personas dicen que siempre la imprudencia de los conductores es la mayor causante de accidentes de tránsito.

La cultura de cada persona influye en su desempeño hora de conducir un vehículo.

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



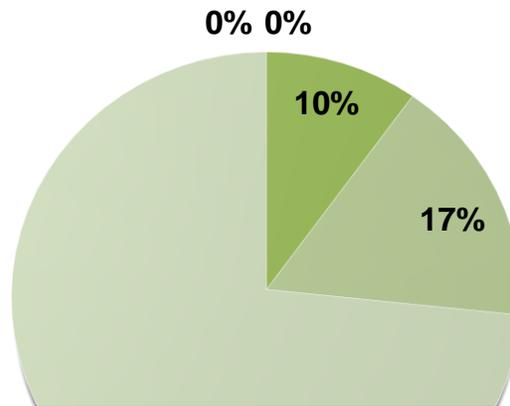
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	1	1	7	18

Gráfica 21. Ítem 15. Influencia de la cultura en la actividad de conducir

En la tabla anterior se encontró lo siguiente, 18 personas dicen que siempre que equivale a un 60%, casi siempre 7 que equivale a un 23%, algunas veces 1 que equivale a un 3%, casi nunca 1 que equivale a un 4% y nunca 3 que equivale a un 10%. En conclusión la mayoría de los encuestados coinciden en que siempre la cultura de cada persona influye en su desempeño a la hora de conducir.

La imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de los accidentes.

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



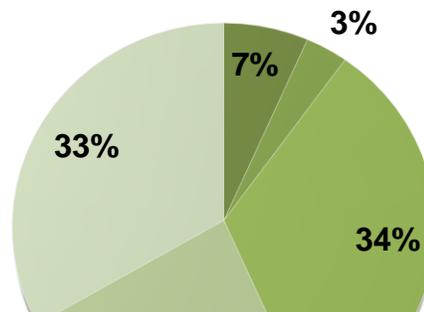
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	3	5	22

Gráfica 22. Ítem 16. Imprudencia de los peatones como causa de accidentes.

En la tabla anterior se encontró lo siguiente, 22 personas dicen que siempre la imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de los accidentes que equivale a un 73%, casi siempre 5 que equivale a un 17%, algunas veces 3 que equivale a un 10%. En conclusión la mayoría de los encuestados coinciden en que siempre la imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de accidentes.

Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico alto son los que más accidentes de tránsito ocasionan

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



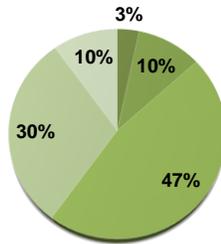
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	1	10	7	10

Gráfica 23. Ítem 17. Relación del Estrato Socioeconómico alto con la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Se encontró, basado en la recolección de información, con respecto, si los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico alto son los que más accidentes de tránsito ocasionan, 10 personas respondieron que siempre que equivale al 33%, casi siempre 7 personas que equivale a 34%, algunas veces 10 personas que equivale a 23%, casi nunca 1 persona que equivale 3% y nunca 2 personas que equivale al 7%. Por lo cual se concluye que la mayoría de encuestados opinan que algunas veces y siempre los conductores a nivel alto son los que más accidentes de tránsito ocasionan.

Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico medio son los que más accidentes de tránsito ocasionan.

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



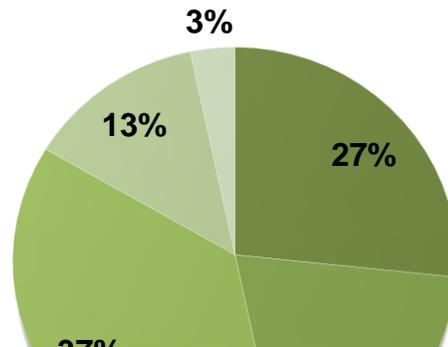
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	3	14	9	3

Gráfica 24. Ítem 18. Relación del Estrato Socioeconómico medio con la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Según los datos de la encuesta realizada, si los conductores que pertenecen al nivel medio son los que más accidentes de tránsito ocasionan, 3 personas respondieron que siempre, lo que equivale al 10%, 9 personas respondieron casi siempre, que equivale al 30%, 14 personas respondieron que algunas veces, lo que equivale al 47%, 3 personas respondieron casi nunca, lo que equivale al 10% y una persona respondió que nunca lo que equivale a 3%. En conclusión, los conductores de nivel socioeconómico medio algunas veces se accidentan.

Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico bajo son los que más accidentes de tránsito ocasionan

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



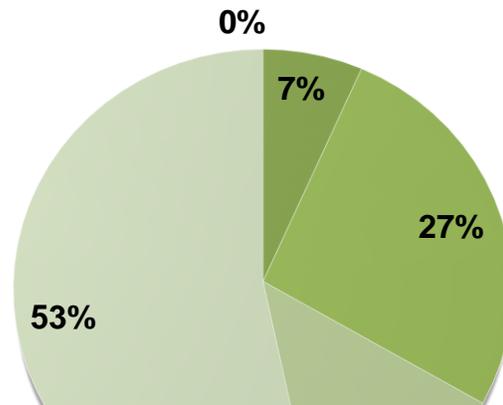
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
8	6	11	4	1

Gráfica 25. Ítem 19. Relación del Estrato Socioeconómico bajo con la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, y según información recolectada sobre si los conductores de nivel socioeconómico bajo son los que más accidentes de tránsito ocasionan, se evidencio que: 1 persona respondió siempre lo que equivale al 3%, casi siempre 4 personas lo que equivale a 13%, 11 personas algunas veces lo que equivale 37%, 6 personas respondieron que casi nunca lo que equivale a 13% y 8 personas respondieron que nunca lo que equivale 27% En conclusión la mayoría de los encuestados respondieron que algunas veces los conductores de nivel socioeconómico bajo son los que más accidentes de tránsito ocasionen

La presencia de policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras.

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



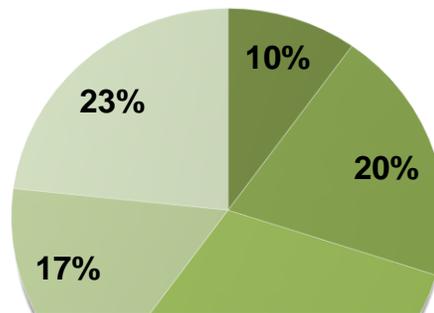
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	8	4	16

Gráfica 26. Ítem 20. Seguridad Vial por presencia de policía de tránsito.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, y según información recolectada sobre si la presencia de policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras los encuestados respondieron: 16 personas respondieron siempre lo que equivale a un 56%, 4 personas respondieron casi siempre lo que equivale 13%, 8 respondieron algunas veces lo q equivale 25%, 2 personas respondieron casi nunca lo que equivale a 6%. En conclusión la mayoría de los encuestados respondieron que siempre la presencia de la policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras

Los agentes de tránsito o policía vial no cumplen su labor.

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



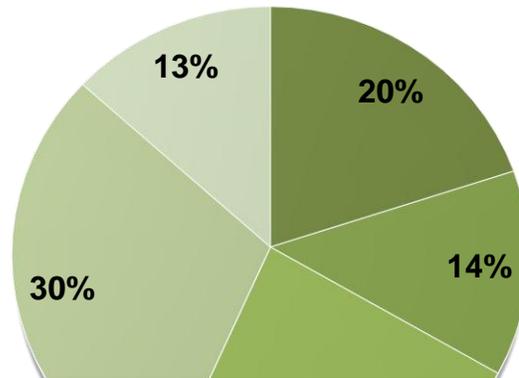
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	6	9	5	7

Gráfica 27. Ítem 21. Cumplimiento de labor por la policía de tránsito.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, y según información recolectada sobre si los agentes de tránsito o policía vial no cumplen con su labor se logró evidenciar que 7 personas respondieron que siempre lo que equivale a 23%, 5 respondieron casi siempre lo que equivale a 17%, 9 personas respondieron algunas veces lo que equivale a 30%, 6 personas respondieron que casi nunca lo que equivale a un 20% y 3 personas respondieron que nunca lo que equivale a 10%. En conclusión la mayoría de los encuestados respondieron que algunas veces los agentes de tránsito o policía vial no cumplen con su labor.

Estoy de acuerdo con las sanciones de tráns

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



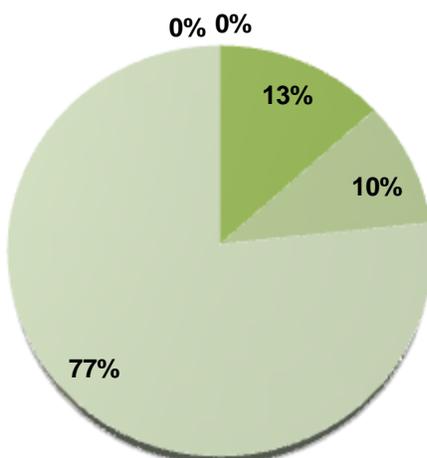
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	4	7	9	4

Gráfica 28. Ítem 22. Acuerdo con las sanciones de tránsito.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, y según información recolectada sobre si estoy de acuerdo con las sanciones de tránsito. Se evidencio que: 4 persona respondió siempre lo que equivale al 13%, casi siempre 9 personas lo que equivale a 30%, 7 personas algunas veces lo que equivale 23%, 4 personas respondieron que casi nunca lo que equivale a 14% y 6 personas respondieron que nunca lo que equivale 20% En conclusión los encuestados respondieron que casi siempre están de acuerdo con las sanciones de tránsito.

Estoy de acuerdo que se eduque a conductores a través de comparendos.

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



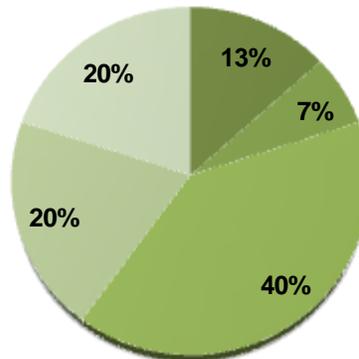
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	3	23

Gráfica 29. Ítem 23. Acuerdo con educación a través de comparendos.

Según los resultados de las encuestas, sobre si está de acuerdo que se eduque a los conductores a través de comparendos, 23 personas contestaron que siempre, que equivale al 77%, casi siempre 3 que es equivalente al 10% y algunas veces 4 que es equivalente a 13%. De esta manera se concluye que siempre están de acuerdo en que se eduque a conductores a través de comparendos.

El precio de los comparendos influye en el comportamiento de los conductores en la vía.

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



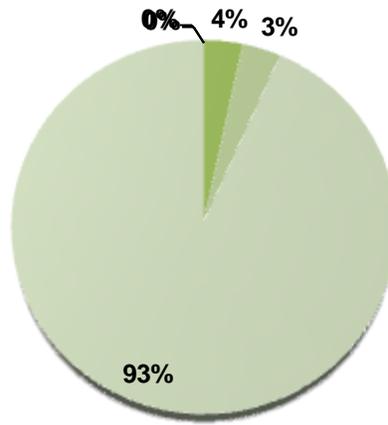
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	2	12	6	6

Gráfica 30. Ítem 24. Influencia del valor de los comparendos en el comportamiento de los conductores.

Según los resultados de la encuesta, sobre si el precio de los comparendos influye en los conductores, 6 personas respondieron que siempre, que equivale al 20%, casi siempre 6 que es equivalente al 20%, algunas veces 12 que es equivalente a 40%, casi nunca 2 personas que equivalen al 7% y nunca 4 que equivale al 13%. Concluyendo, los encuestados están de acuerdo que algunas veces el precio de los comparendos influye en ellos.

Una imprudencia en la vía puede causar accidentes.

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



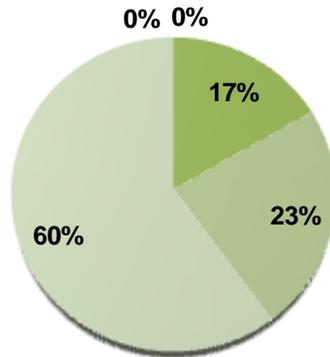
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	1	28

Gráfica 31. Ítem 25. Imprudencia en la vía como factor de accidente.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, y según información recolectada, una imprudencia en la vía puede causar accidentes, los resultados obtenidos arrojaron los siguientes resultados, 28 personas contestaron que siempre una imprudencia en la vía puede causar accidentes, que equivale al 93%, casi siempre 1 que es equivalente al 3% y algunas veces 1 que es equivalente a 4%. En conclusión los encuestados coinciden en que una imprudencia en la vía siempre puede causar accidentes de tránsito.

Conozco personas que conducen vehículo y a la vez hablan por celular.

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



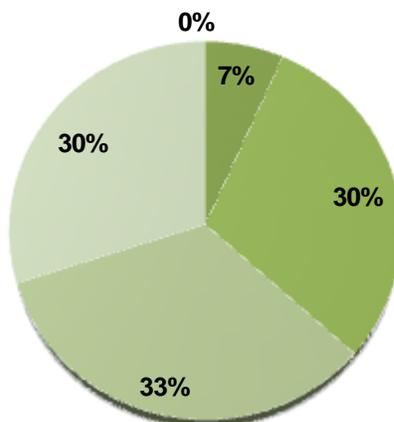
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	5	7	18

Gráfica 32. Ítem 26. Personas conduciendo mientras hablan por celular.

Según los encuestados, 18 personas contestaron que si conocen a personas que conducen y a la vez hablan por celular, que equivale al 60%, casi siempre 7 que es equivalente al 23% y algunas veces 5 que es equivalente a 17%. En conclusión se puede decir que la mayoría de los encuestados si conocen a personas que hablan por celular y conducen al mismo tiempo.

Mi seguridad en las vías depende de los demás conductores.

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



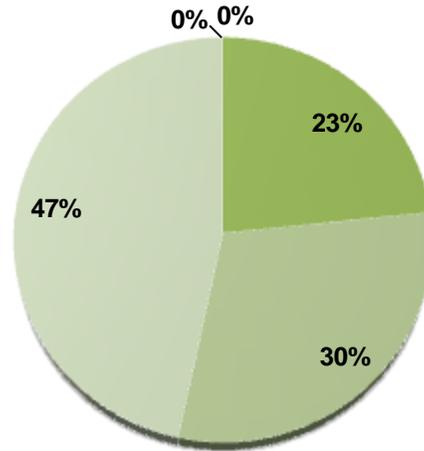
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	9	10	9

Gráfica 33. Ítem 27. Influencia de los demás conductores en la seguridad en la vía.

Según los resultados de las encuestas, sobre si mi seguridad en las vías depende de los demás conductores, 9 personas respondieron que siempre, que equivale al 35%, casi siempre 10 que es equivalente al 31%, algunas veces 9 que es el equivalente a 28% y casi nunca 2 personas que equivale al 6%. Se concluye que casi siempre la seguridad en las vías depende de los demás conductores

Mi buen comportamiento como conductor ayuda a prevenir los accidentes de tránsito.

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



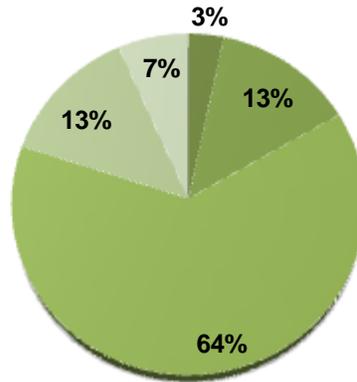
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	7	9	14

Gráfica 34. Ítem 28. Comportamiento como mecanismo de prevención de accidentes de tránsito.

Según los resultados de las encuestas sobre si mi buen comportamiento como conductor ayuda a prevenir los accidentes de tránsito, se encontró que: 14 personas contestaron que su buen comportamiento como conductor siempre previene los accidentes de tránsito, que equivale al 47%, casi siempre 9 que es equivalente al 30% y algunas veces 7 que es equivalente a 23%. En conclusión se puede decir que la mayoría de los encuestados coinciden en que su buen comportamiento como conductores les ayuda a prevenir los accidentes de tránsito.

Considero que las mujeres se accidentan más que los hombres.

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



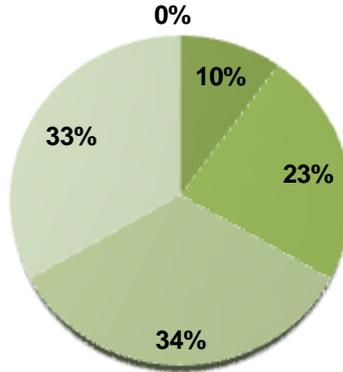
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	4	19	4	2

Gráfica 35. Ítem 29. Accidentalidad de acuerdo al género.

Según los resultados de las encuestas sobre si considera que las mujeres se accidentan más que los hombres, 2 personas contestaron que siempre, que equivale al 7%, casi siempre 4 que es equivalente al 13%, 19 algunas veces que es equivalente a 64%, 4 personas respondieron casi nunca que equivalen al 13% y nunca 1 que equivale al 3%. Se concluye que algunas veces las mujeres se accidentan más que los hombres.

Considero que los hombres se accidentan más que las mujeres.

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



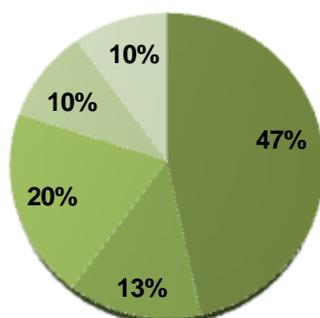
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	3	7	10	10

Gráfica 36. . Ítem 30. Accidentalidad de acuerdo al género.

Según los resultados de las encuestas, sobre si considera que los hombres se accidentan más que las mujeres, 10 personas contestaron que siempre, que equivale al 33%, 10 respondieron casi siempre que es equivalente al 34%, 7 respondieron al 23% y casi nunca 3 personas que equivalen al 10%. En conclusión casi siempre y siempre los hombres se accidentan más que las mujeres.

Las creencias religiosas influyen a la hora de conducir un vehículo.

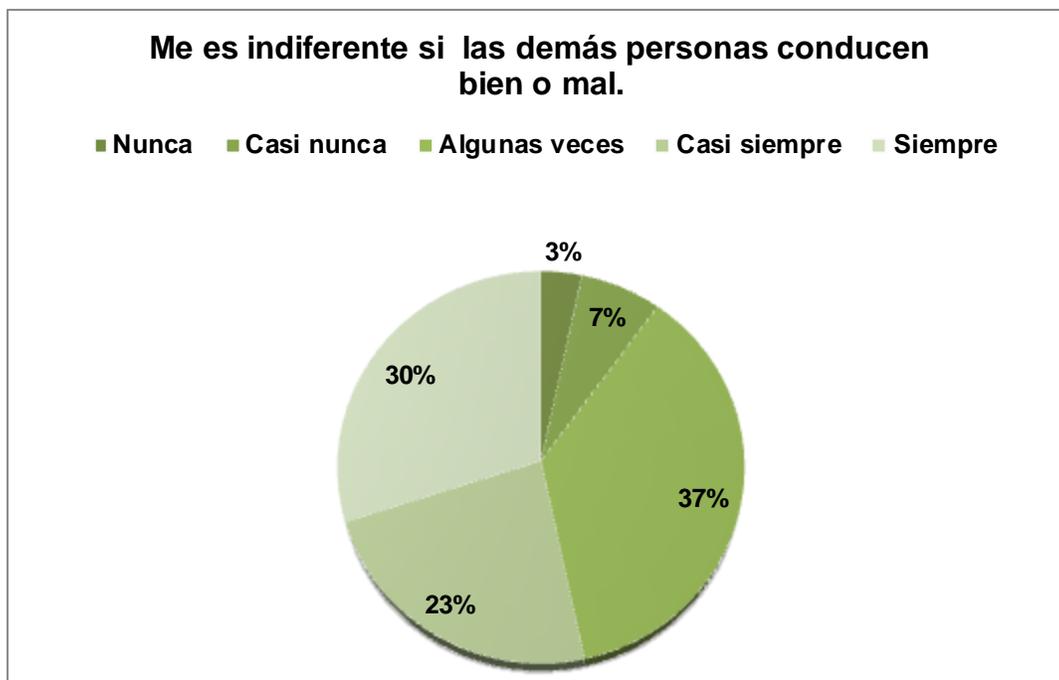
■ Nunca ■ Casi nunca ■ Algunas veces ■ Casi siempre ■ Siempre



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
14	4	6	3	3

Gráfica 37. Ítem 31. Influencia de las creencias religiosas al conducir.

Según los resultados de las encuestas sobre si considera que las creencias religiosas influyen a la hora de conducir. 3 personas respondieron que siempre, que equivale al 10%, 3 personas respondieron casi siempre que es equivalente al 10%, 6 personas respondieron algunas veces que es equivalente a 20%, casi nunca 4 personas que equivalen al 13% y 14 respondieron que nunca que equivale al 47%. Según los encuestados,. Se puede concluir que las creencias religiosas nunca influyen a la hora de conducir.



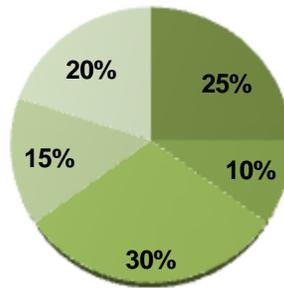
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	2	11	7	9

Gráfica 38. Ítem 32. Indiferencia frente a la forma de conducir de los demás.

Según los resultados de las encuestas sobre si considera que le es indiferente si las demás personas conducen bien o mal se evidencia que: 9 personas contestaron que siempre, que equivale al 30%, 7 personas respondieron casi siempre que es equivalente al 23%, 11 respondieron algunas veces que es equivalente a 37%, casi nunca 2 personas que equivalen al 7% y 1 persona respondió nunca que equivale al 3%. Se puede concluir que a los encuestados algunas veces le es indiferente si las demás personas conducen bien o mal.

Cuando salgo con un grupo de personas a ingerir bebidas alcohólicas, siempre se escoge un conductor elegido.

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



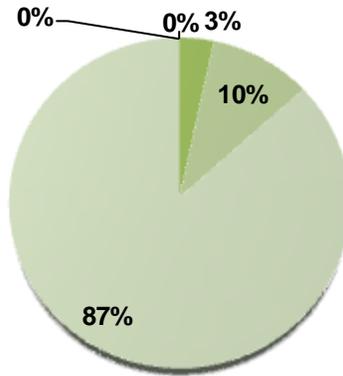
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
10	4	12	6	8

Gráfica 39. Ítem 33. Escogencia de conductor elegido.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, se puede evidenciar que las personas encuestadas opinaron que cuando salen con un grupo de personas a ingerir bebidas alcohólicas, 8 personas contestaron que siempre que salen con un grupo de personas a ingerir bebidas alcohólicas, se escoge un conductor elegido, que equivale al 20%, casi siempre 6 que es equivalente al 15%, algunas veces 12 que es equivalente a 30%, casi nunca 4 personas que equivalen al 10% y nunca 10 que equivale al 25%. En conclusión los encuestados respondieron que algunas veces eligen un conductor al salir a ingerir bebidas alcohólicas.

Es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial.

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



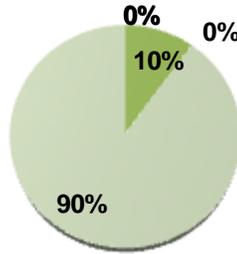
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	3	26

Gráfica 40. Ítem 34. Necesidad de aportar en conjunto a la seguridad vial.

En la tabla anterior, se encontró que 26 personas consideran que siempre es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial que equivale a un 87%, 3 personas respondieron que casi siempre es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial equivalente a un 10%, algunas veces respondo 1 persona equivalente al 3%. Se puede concluir que siempre las personas consideran que es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial.

Se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones.

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



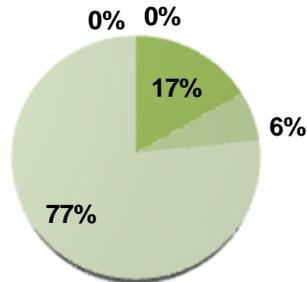
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	3	0	27

Gráfica 41. Ítem 35. Necesidad de capacitación en normas de tránsito a los peatones.

En el abordaje realizado se encontró según las encuestas realizadas, que 27 de los conductores manifestaron que siempre se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones, lo cual equivale al 90%, que 3 conductores manifestaron que algunas veces, lo cual equivale a un 10%, Se concluye que la mayoría, es decir un alto porcentaje de representatividad con el 90% SIEMPRE se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones respetan los peatones.

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
0	0	5	2	23

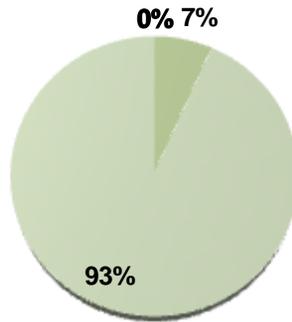
Gráfica 42. Ítem 36. Necesidad de hacer comparendos pedagógicos a los peatones.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, sobre si se deberían hacer comparendos pedagógicos a los peatones que no respeten las normas de tránsito, 23 personas respondieron que siempre, que equivale al 77%, algunas veces 2 personas que equivale al 6% y algunas veces 5 personas que equivale al 17%. En conclusión se puede decir que siempre se deberían aplicar comparendos pedagógicos a los peatones que no respeten las normas de tránsito con un porcentaje de 77%.

Conductas De Evitación

Me siento seguro (a) a la hora de conducir mi vehículo.

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



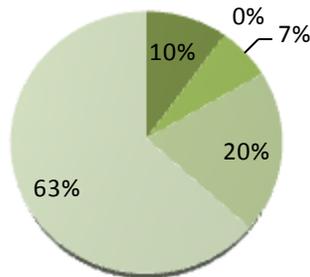
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	2	28

Gráfica 43. Ítem 37. Inseguridad a la hora de conducir un vehículo.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas realizadas, sobre si se siente seguro (a) a la hora de conducir su vehículo 28 de los encuestados respondieron siempre, que equivale al 93% y 2 personas contestaron casi siempre que es el equivalente al 7%. Se puede concluir que la mayoría de los encuestados siempre se sienten seguros a la hora de conducir su vehículo en un porcentaje del 93%.

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

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

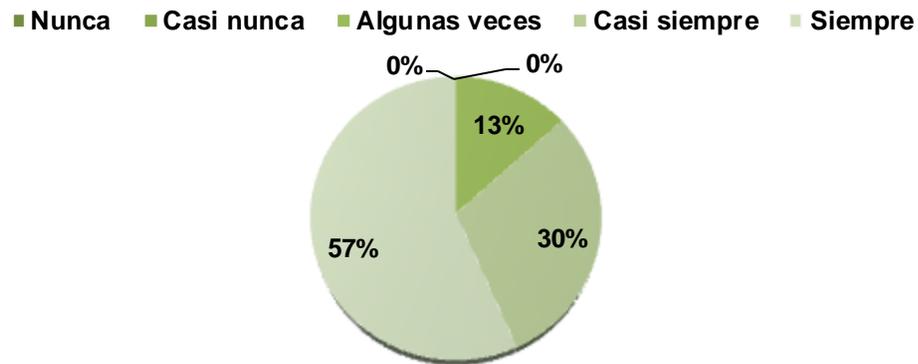


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	0	2	6	19

Gráfica 44. Ítem 38. Inseguridad por presencia de semovientes en las vías.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 19 personas respondieron que la presencia de semovientes en la vía siempre les genera inseguridad al conducir, que equivale al 63%, 2 personas contestaron casi siempre que es el equivalente al 20%, algunas veces 2 personas que equivale al 7% y nunca 3 personas que corresponden al 10%. En conclusión, la mayoría de los encuestados siempre se sienten inseguros con la presencia de semovientes en la vía con un porcentaje de 63%.

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



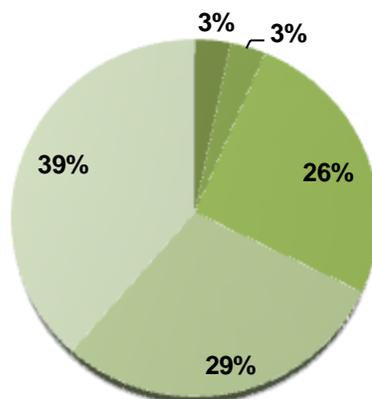
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	9	17

Gráfica 45. Ítem 39. Influencia de los estados emocionales al momento de conducir.

Según las encuestas, sobre si los estados emocionales influyen a la hora de conducir un vehículo, 17 personas manifestaron que siempre el equivalente al 57%, casi siempre 9 personas que equivale al 30% y algunas veces 13 personas que equivalen al 13%. Se concluye que la mayoría de los encuestados coinciden que los estados emocionales siempre influyen a la hora de conducir un vehículo con un porcentaje de 57%.

La depresión influye a la hora de conducir un vehículo.

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



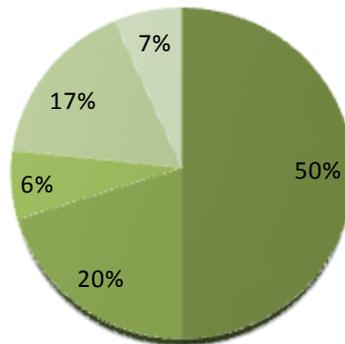
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	1	8	9	12

Gráfica 46. Ítem 40. Influencia de la depresión al momento de conducir.

Según los encuestados, 12 personas contestaron que la depresión siempre influye a la hora de conducir un vehículo, que equivale al 39%, 9 personas respondieron que casi siempre equivalente al 29%, 8 personas respondieron algunas veces que es equivalente a 26%, 1 persona respondió casi nunca que equivale al 3% y 1 persona respondió que nunca que equivale al 3%. Se concluye que la depresión siempre influye a la hora de conducir con un porcentaje del 39%.

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

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



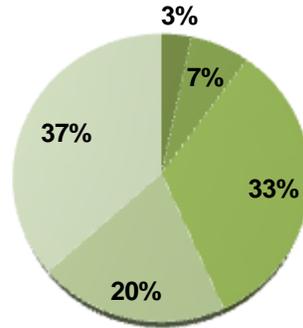
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
15	6	2	5	2

Gráfica 47. Ítem 41. Lentitud de la persona al momento de conducir.

Según los resultados, sobre si se considera una persona lenta a la hora de conducir, 2 personas respondieron que siempre que equivale al 7%, 5 personas respondieron casi siempre que corresponde al 17%, 2 personas algunas veces que equivale al 6%, 6 personas respondieron casi nunca que equivale al 20% y 15 personas respondieron nunca que equivale al 50%. Se puede evidenciar que la mitad de los encuestados coinciden en que nunca son lentos al conducir en un 50% .

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	2	10	6	11

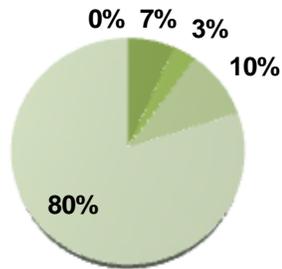
Gráfica 48. Ítem 42. Aumento de los accidentes de tránsito por causa del estrés.

Se puede evidenciar en la encuesta, 11 personas respondieron que los accidentes siempre aumentan por el estrés en los conductores, que es el equivalente al 37%, 6 personas respondieron casi siempre que equivale al 20%, 10 personas respondieron algunas veces que equivale al 33%, 2 personas respondieron casi nunca que equivale al 7% y 1 persona respondió nunca que equivale al 3%. En conclusión se observa que para la mayoría de los encuestados los accidentes de tránsito, siempre pueden aumentar por el estrés en los conductores con un porcentaje del 37%.

Esfera Familiar

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

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



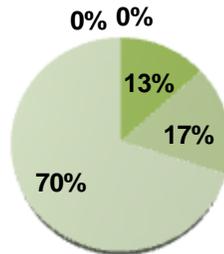
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	1	3	24

Gráfica 49. Ítem 43. Importancia para la familia.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 24 personas respondieron que siempre que conducen su vehículo piensan en lo importante que son para su familia, que equivale al 80%, 3 personas respondieron casi siempre que es el equivalente al 10%, 1 persona respondió algunas veces que equivale al 3% y casi nunca respondieron 2 personas que corresponden al 7%. Concluyendo, cuando se conduce un vehículo siempre se piensa en lo importante que es para su familia con un porcentaje del 80%.

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

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



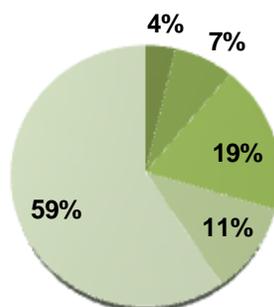
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	5	21

Gráfica 50. Ítem 44. Importancia para la familia.

Según los resultados de las encuestas, sobre si los conflictos familiares influyen a la hora de conducir un vehículo, 21 personas respondieron siempre, que equivale al 70%, 5 personas respondieron casi siempre que es el equivalente al 17% y 4 personas respondieron algunas veces que equivalen al 13. En conclusión los encuestados coinciden en que los conflictos familiares siempre influyen en la persona al conducir un vehículo con un porcentaje del 70%.

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

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



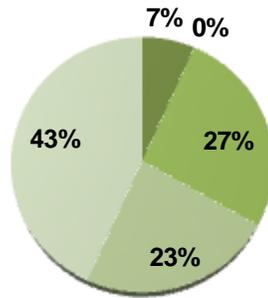
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	2	5	3	16

Gráfica 51. Ítem 45. Incidencia de la estabilidad familiar al momento de conducir.

Teniendo en cuenta los datos de las encuestas, sobre si la estabilidad familiar influye a la hora de conducir un vehículo, 16 personas respondieron siempre, que equivale al 59%, 3 personas respondieron casi siempre que es el equivalente al 11%, 5 personas respondieron algunas veces que corresponden al 19%, 5 personas respondieron casi nunca que equivalen al 19 y 1 persona respondió nunca equivalente al 4%. Concluyendo, la mayoría de los encuestados coincidieron en que la estabilidad familiar siempre influye a la hora de conducir un vehículo con un porcentaje del 59%.

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

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



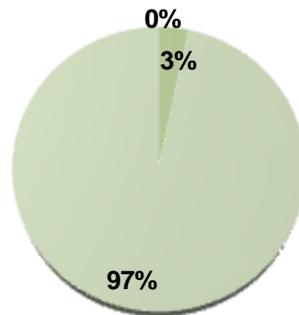
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	0	8	7	13

Gráfica 52. Ítem 46. Influencia de las situaciones afectivas al momento de conducir.

Según los encuestados, 13 personas respondieron que siempre las situaciones afectivas influyen al conducir un vehículo, el equivalente al 43%, 7 personas respondieron casi siempre que corresponden al 23%, 8 personas respondieron algunas veces que equivalen al 27% y nunca respondieron 2 personas que equivalen al 7%. En conclusión los encuestados opinan que las situaciones afectivas siempre influyen en la persona al conducir un vehículo con un porcentaje del 43%.

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	0	1	29

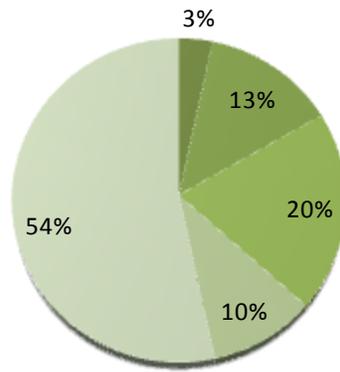
Gráfica 53. Ítem 47. Precaución al conducir cuando se lleva la familia a bordo.

A partir de los resultados de las encuestas, 29 personas respondieron que siempre son más cuidadosos cuando conducen con su familia a bordo, el equivalente al 97% y 1 persona respondió que casi siempre lo hace, lo que equivale al 3%. Se puede concluir que cuando se conduce con la familia a bordo se es más responsable y cuidadoso con un porcentaje del 97%.

Conductas De Enfrentamiento

Soy extremadamente exigente a la hora de conducir.

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



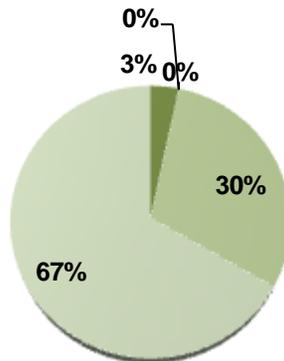
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	4	6	3	16

Gráfica 54. Ítem 48. Exigencia al momento de conducir.

Según las encuestas, sobre si se es extremadamente exigente a la hora de conducir, 16 personas respondieron siempre, el equivalente al 54%, 3 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 10%, algunas veces respondieron 6 personas a lo que equivale el 20%, 4 personas respondieron casi nunca, que equivale al 13% y 1 persona respondió nunca, lo equivalente al 3%. Se concluye que para los encuestados siempre son extremadamente exigentes a la hora de conducir con un porcentaje del 54%.

Reviso el vehículo antes de conducir

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



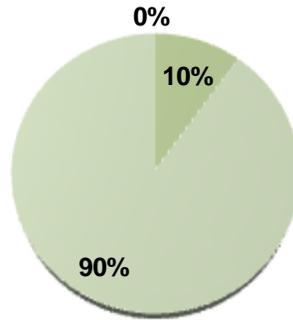
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	0	9	20

Gráfica 55. Ítem 49. Revisión del vehículo antes de conducir.

Teniendo en cuenta las encuestas realizadas, 20 personas respondieron que siempre revisan su vehículo antes de conducir, el equivalente al 67% y 9 personas respondieron casi siempre lo que equivale a 30%, 1 persona respondió que nunca que equivale al 3%. Concluyendo que la mayoría de las personas encuestadas siempre revisan su vehículo antes de conducir en un porcentaje del 67%.

Mantengo al día los documentos del vehículo.

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



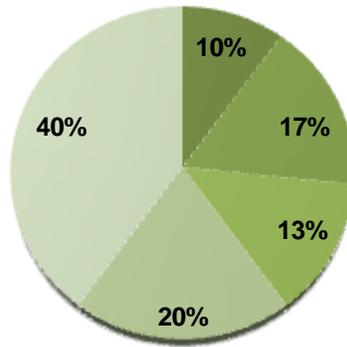
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	3	27

Gráfica 56. Ítem 50. Vigencia de los documentos reglamentarios para conducir.

Según la encuesta realizada, 27 personas respondieron que siempre mantienen al día los documentos del vehículo, el equivalente al 90% y 3 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 10. Se concluye que la mayoría de encuestados siempre mantienen al día los papeles de su vehículo en un porcentaje del 90%.

Suelo periódicamente realizarme valoraciones de mi estado de salud.

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



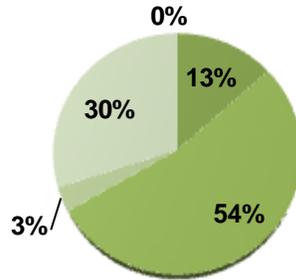
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	5	4	6	12

Gráfica 57. Ítem 51. Valoración periódica del estado de salud.

Según los resultados de las encuestas, sobre si se realiza periódicamente valoraciones sobre su estado de salud, 12 personas respondieron siempre, el equivalente al 40%, 6 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 20%, 4 personas respondieron algunas veces a lo que equivale el 13%, 5 personas respondieron casi nunca, que equivale al 17% y 3 personas respondieron nunca, lo equivalente al 10%. Concluyendo la mayoría de encuestados siempre suelen realizarse valoraciones sobre su estado de salud en un porcentaje de 40%.

Los accidentes de tránsito me generan estrés.

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



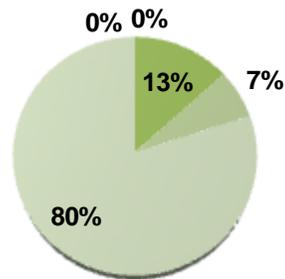
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	4	16	1	9

Gráfica 58. Ítem 52. Estrés generado por los accidentes de tránsito.

Según las encuestas, sobre si los accidentes de tránsito me generan estrés, 9 personas respondieron siempre, el equivalente al 30%, 1 persona respondió casi siempre, lo que equivale al 3%, algunas veces respondieron 16 personas a lo que equivale el 54% y 4 personas respondieron casi nunca, que equivale al 13%. Se concluye, que algunas veces los accidentes de tránsito generan estrés a los encuestados con un porcentaje del 54%.

Considero que soy una persona con capacidad de razonamiento a la hora de conducir.

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



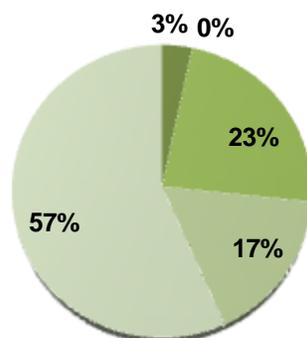
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	2	24

Gráfica 59. Ítem 53. Capacidad de razonamiento a la hora de conducir.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 24 personas respondieron que siempre se consideran como una persona razonable al conducir, el equivalente al 80%, 2 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 7% y algunas veces respondieron 4 personas a lo que equivale el 13%. Se concluye que la mayoría de encuestados siempre se consideran razonables al conducir con un porcentaje del 80%.

Soy persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduzco.

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



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	7	5	17

Gráfica 60. Ítem 54. Tolerancia ante la cotidianidad de conducir.

Según la encuesta realizada, sobre si es una persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduce, 17 personas respondieron siempre, el equivalente al 57%, 5 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 17%, algunas veces respondieron 7 personas a lo que equivale el 23% y 1 persona respondió nunca, lo equivalente al 3%. En conclusión los encuestados siempre se consideran tolerantes ante la cotidianidad a la hora de conducir con un porcentaje de 57%.

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



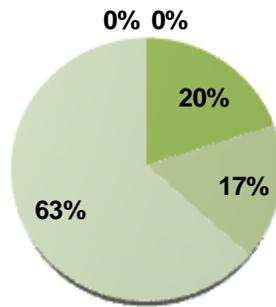
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	3	26

Gráfica 61. Ítem 55. Necesidad de gozar de salud al momento de conducir un vehículo.

Según los resultados de las encuestas, sobre si cree que las personas deben gozar de salud al conducir un vehículo , 26 personas respondieron siempre, el equivalente al 87%, 3 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 10% y 1 persona respondió algunas veces a lo que equivale el 3%. En conclusión, los encuestados opinan que siempre se debe gozar de salud a la hora de conducir un vehículo.

Me abstengo de conducir en horas pico.

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



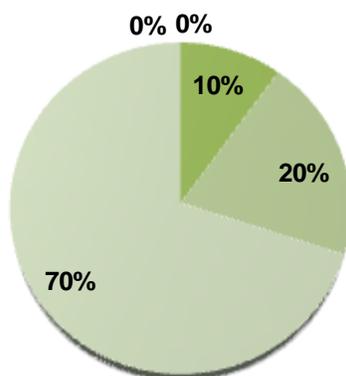
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	6	5	19

Gráfica 62. Ítem 56. Conducción en horas pico.

Según los resultados de las encuestas, sobre si se abstiene de conducir en horas pico, 19 personas respondieron siempre, el equivalente al 63%, 5 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 17% y 6 personas respondieron algunas veces lo que equivale el 20%. Concluyendo la mayoría de encuestados siempre se abstienen de conducir en horas pico en un 63%.

Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores

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



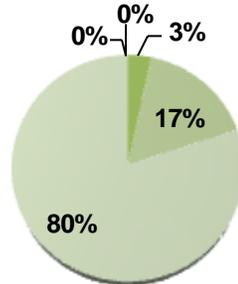
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	3	6	21

Gráfica 63. Ítem 57. Percepción de aumento de accidentes por estrés en los conductores.

Según los resultados de la encuesta realizada, 21 personas respondieron que siempre las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores, el equivalente al 70%, 6 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 20% y algunas veces contestaron 3 personas a lo que equivale el 10%. En conclusión la mayoría opina que las cifras de accidentes siempre aumentan por el estrés en los conductores con un porcentaje del 70%.

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

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



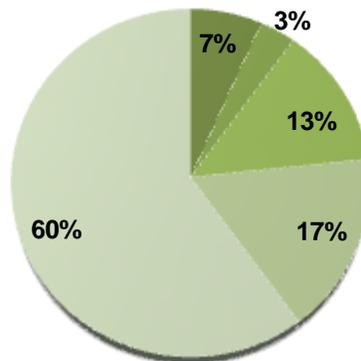
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	5	24

Gráfica 64. Ítem 58. Influencia del estado de las vías en el desempeño de los conductores.

Según los resultados de las encuestas, sobre si el estado de las carreteras influye en el desempeño cuando se conduce un vehículo, 24 personas respondieron siempre, el equivalente al 80%, 5 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 17% y 1 persona respondió algunas veces a lo que equivale el 3%. Conclusión la mayoría de encuestados coinciden en que el estado de las carreteras siempre influyen en el desempeño cuando se conduce un vehículo con un porcentaje del 80%.

Me abstengo de conducir vehículos en estado de embriaguez.

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



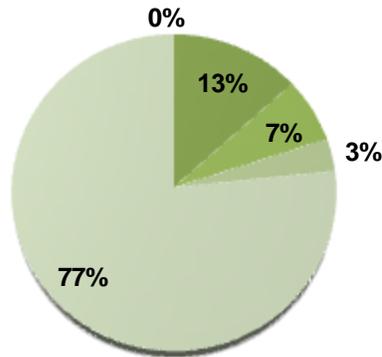
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	1	4	5	18

Gráfica 65. Ítem 59. Abstención de conducir en estado de embriaguez.

Según los resultados de la encuesta realizadas, 18 personas siempre se abstienen de conducir en estado de embriaguez, el equivalente al 60%, 5 personas casi siempre, lo que equivale al 17%, 4 personas algunas veces, que equivale el 13%, 1 persona casi nunca correspondiente al 3% y nunca 2 personas que equivalen al 7%. En conclusión los encuestados coinciden en que siempre se abstienen de conducir en estado de embriaguez con un porcentaje del 60%.

Me abstengo de conducir vehículos cuando me encuentro trasnochado.

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



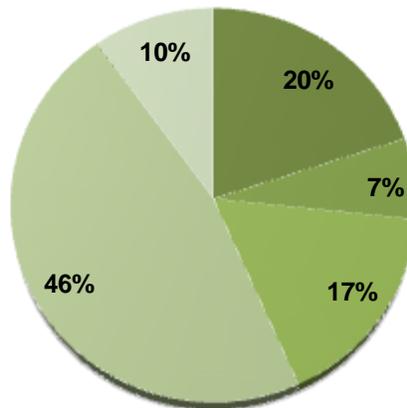
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	4	2	1	23

Gráfica 66. Ítem 60. Abstención de conducir en estado de trasnocho.

Según los resultados de las encuestas, sobre si se abstiene de conducir cuando esta trasnochado, 23 personas respondieron siempre, el equivalente al 77%, 1 persona respondió casi siempre, lo que equivale al 3%, 3 personas respondieron algunas veces, que equivale el 7% y casi nunca respondieron 4 personas lo correspondiente al 13%. Concluyendo la mayoría de encuestados siempre se abstienen de conducir cuando se encuentran trasnochados porcentaje de un 77 %.

Realizo jornadas extenuantes de conducción.

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

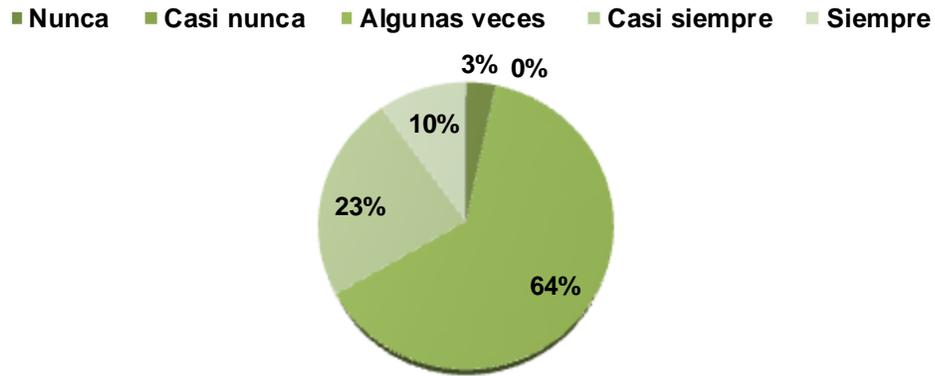


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	2	5	14	3

Gráfica 67. Ítem 61. Realización de jornadas extenuantes de conducción.

Según los resultados de las encuestas, sobre si realiza jornadas extenuantes de conducción, 3 personas siempre, el equivalente al 10%, 14 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 46%, algunas veces respondieron 5 personas a lo que equivale el 17%, casi nunca respondieron 2 personas que corresponde al 7% y nunca respondieron 6 personas que equivale al 20%. Concluyendo que casi siempre realizan jornadas extenuantes de conducción con un porcentaje de 46%.

Realizo jornadas cortas de conducción.



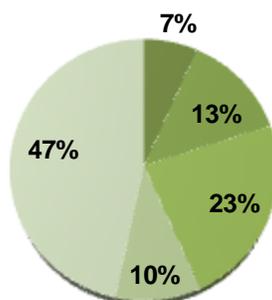
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	0	19	7	3

Gráfica 68. Ítem 62. Realización de jornadas cortas de conducción.

Según los resultados de las encuestas, sobre si realizo jornadas cortas de conducción, 3 personas respondieron siempre, el equivalente al 10%, 7 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 27% y algunas veces respondieron 19 personas a lo que equivale el 64% y 1 persona respondió que nunca, que equivale a 3%, Concluyendo que algunas veces realizan jornadas cortas de conducción con un porcentaje del 64%.

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

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



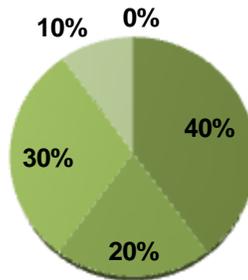
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	4	7	3	14

Gráfica 69. Ítem 63. Toma de preocupaciones al conducir cerca de la vivienda.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, sobre si cuando conduzco un vehículo cerca de mi lugar de residencia, no toma precauciones de seguridad, 14 personas respondieron siempre, el equivalente al 47%, 3 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 10%, algunas veces respondieron 7 personas a lo que equivale el 23%, 4 personas respondieron casi nunca, que corresponde el 13% y 2 personas respondieron nunca, que equivalen al 7%. Se puede concluir que la mayoría de conductores siempre toman precauciones de seguridad cuando conducen cerca de su residencia con un porcentaje del 47%.

Excedo la velocidad cuando observo la carretera sola.

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



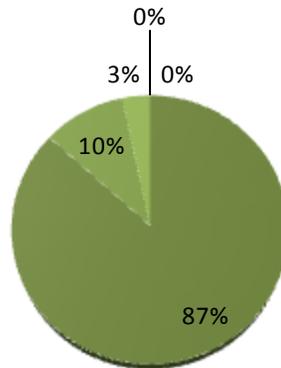
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
12	6	9	3	0

Gráfica 70. Ítem 64. Aumento de la velocidad en la carretera sola.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, sobre si excede la velocidad cuando observan la carretera sola, 3 personas respondieron casi siempre, el equivalente al 10%, 9 personas respondieron algunas veces, lo que equivale al 30%, 6 personas respondieron casi nunca, lo que equivale al 20% y 12 personas respondieron que nunca lo que corresponde al 40%. Se concluye que la mayoría de los encuestados nunca exceden la velocidad cuando observan la carretera sola con un porcentaje del 40%.

Aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado.

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



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
26	3	1	0	0

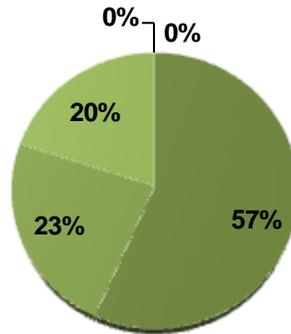
Gráfica 71. Ítem 65. Aumento de la velocidad con el enojo.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 1 persona respondió que algunas veces aumenta la velocidad cuando está enojado, el equivalente al 3%, 3 personas respondieron casi nunca, lo que equivale al 10% y 26 personas respondieron nunca a lo que equivale el 87%. Concluyendo que la mayoría de encuestados nunca aumentan su velocidad cuando están enojados con un porcentaje del 87%.

Aspecto Cognitivo

Busco información sobre las normas de tránsito.

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



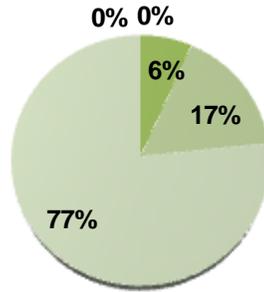
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
17	7	6	0	0

Gráfica 72. Ítem 66. Búsqueda de información sobre normas de tránsito.

Teniendo en cuenta la encuesta realizada, sobre si busca información sobre normas de tránsito, 6 personas respondieron algunas veces, el equivalente al 20%, 7 personas respondieron casi nunca, lo que equivale al 23% y nunca respondieron 17 personas a lo que equivale el 57%. En conclusión, la mayoría de los encuestados nunca busca información sobre normas de tránsito con un porcentaje del 57%.

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

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



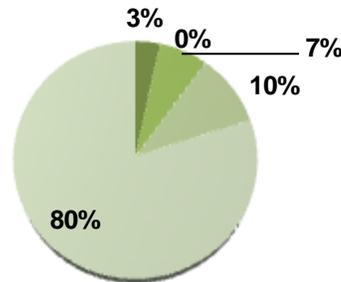
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	2	5	23

Gráfica 73. Ítem 67. Conocimiento de derechos y deberes en las vías.

Según los resultados de las encuestas, sobre si conozco los derechos míos y los de los demás respondieron: 23 personas respondieron siempre, el equivalente al 77%, 5 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 17% y algunas veces respondieron 2 personas a lo que equivale el 6%. Concluyendo la mayoría de encuestados dicen conocer los derechos míos y los de los demás con un porcentaje del 77%.

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	2	3	24

Gráfica 74. Ítem 68. Conocimiento sobre el tema de vías a partir de la experiencia.

Según los resultados de las encuestas, sobre si su experiencia como conductor genera conocimiento en las vías, 24 personas respondieron siempre, el equivalente al 80%, 3 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 10%, algunas veces respondieron 2 personas a lo que equivale el 7% y 1 persona respondió nunca que corresponde al 3%. Concluyendo, la mayoría de encuestados que la experiencia como conductor siempre les genera conocimientos amplios en las vías con un porcentaje del 80%.



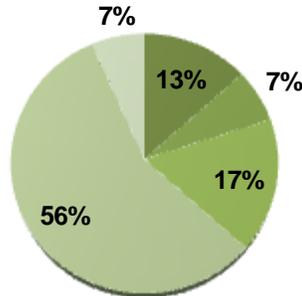
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	2	4	2	22

Gráfica 75. Ítem 69. Conocimientos empíricos sobre vías

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 22 personas respondieron que siempre los conocimientos que adquiere un conductor son empíricos, el equivalente al 73%, 2 personas contestaron casi siempre, lo que equivale al 7%, algunas veces, 4 personas a lo que equivale el 13% y casi nunca 2 personas que corresponde el 7%. En conclusión los conocimientos que adquiere un conductor siempre son empíricos con un porcentaje del 73%.

Los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal.

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



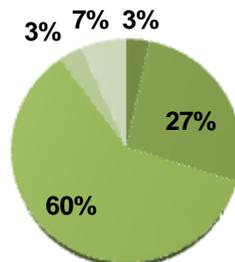
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	2	5	17	2

Gráfica 76. Ítem 70. Conocimientos adquiridos a través de educación formal.

Teniendo en cuenta la encuesta realizada, 2 personas respondieron que siempre los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal, el equivalente al 7%, 17 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 56%, algunas veces respondieron 5 personas a lo que equivale el 17%, 2 personas respondieron casi nunca, que corresponde el 7% y 4 personas respondieron nunca, a lo que corresponde el 13%. En conclusión los conocimientos que adquiere un conductor casi siempre son empíricos con un porcentaje del 56%.

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

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



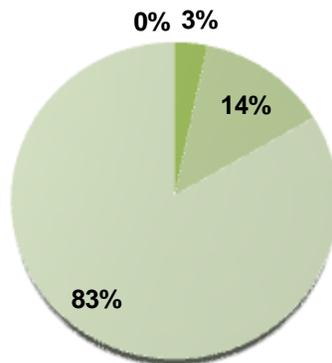
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	8	18	1	2

Gráfica 77. Ítem 71. Percepción de la importancia de estar actualizado con respecto a la accidentalidad.

Según los resultados de las encuestas, sobre si no le parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad, 2 personas respondieron siempre, el equivalente al 7%, 1 persona respondió casi siempre, lo que equivale al 3%, algunas veces respondieron 18 personas a lo que equivale el 60%, 8 personas respondieron casi nunca, que corresponde el 27% y 1 persona respondió que nunca, corresponde al 3%. Concluyendo, que algunas veces no les parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad con un porcentaje de un 60%.

Me parece importante conocer las señales de tránsito.

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



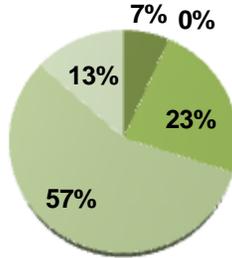
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	4	25

Gráfica 78. Ítem 72. Percepción de la importancia de conocer las señales de tránsito.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 25 personas respondieron que siempre les parece importante conocer las señales de tránsito, equivalente al 83%, 4 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 14%, 1 persona respondió algunas veces, lo que equivale al 3%. En conclusión siempre les parece importante conocer las señales de tránsito con un porcentaje del 83%.

Disfruto conducir de acuerdo a la normatividad establecida.

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



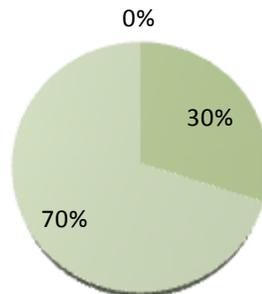
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	0	7	17	4

Gráfica 79. Ítem 73. Percepción de conducir de acuerdo a la normatividad.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 4 personas respondieron que siempre disfrutan conducir de acuerdo a la normatividad establecida, el equivalente al 13%, 17 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 57%, algunas veces respondieron 7 personas a lo que equivale el 23% y nunca 2 personas respondieron que corresponde el 7%. En conclusión, los encuestados casi siempre disfrutan conducir de acuerdo a la normatividad establecida con un porcentaje del 57%.

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



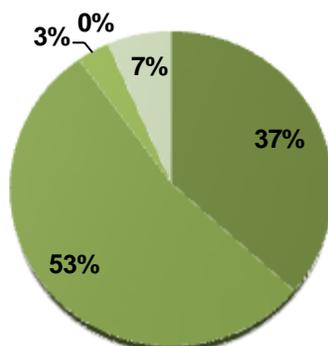
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	0	9	21

Gráfica 80. Ítem 74. Percepción del conocimiento que deben tener las personas al conducir.

Según las encuestas realizadas, sobre si creen que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo, 21 personas respondieron que siempre el equivalente al 70% y 9 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 30%. Se puede concluir, que siempre se debe tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo con un porcentaje del 70%.

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

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



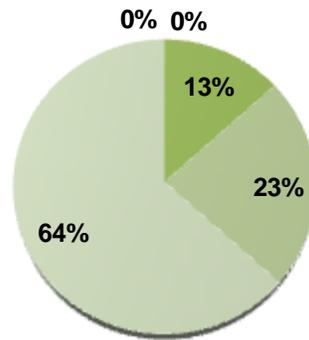
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
11	16	1	0	2

Gráfica 81. Ítem 75. Percepción de la influencia del nivel educativo al conducir.

Según los resultados de las encuestas, 2 personas contestaron que siempre el nivel educativo influye al conducir, el equivalente al 7%, 1 persona respondió que algunas veces, lo que equivale al 3%, casi nunca respondieron 16 personas a lo que equivale el 53% y nunca respondieron 11 personas que corresponde el 37%. En conclusión, los encuestados creen que el nivel educativo casi nunca influye a la hora de conducir un vehículo.

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

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



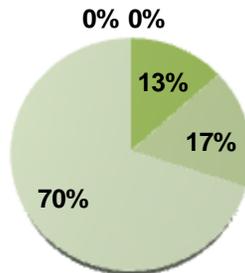
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	7	19

Gráfica 82. Ítem 76. Percepción de la importancia de educar conductores y peatones.

Según los resultados de las encuestas realizadas , sobre si se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito, 19 personas respondieron siempre, el equivalente al 64%, 7 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 23% y algunas veces respondieron 4 personas a lo que corresponde el 13%. Se concluye que siempre se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito con un porcentaje del 64%.

Me considero una persona ágil al volante

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



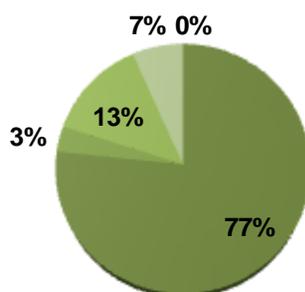
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	4	5	21

Gráfica 83. Ítem 77. Percepción de agilidad al volante.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 21 personas respondieron que siempre se consideran personas ágiles al volante, el equivalente al 70%, 5 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 17% y algunas veces respondieron 4 personas a lo que equivale el 13%. Concluyendo, la mayoría de encuestados se consideran siempre personas ágiles al volante con un porcentaje del 70%.

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

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



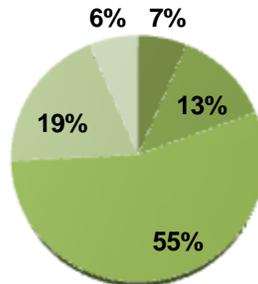
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
23	1	4	2	0

Gráfica 84. Ítem 78. Percepción del consumo de energizantes al conducir.

Teniendo en cuenta las encuestas realizadas , sobre si está bien que las personas consuman energizantes antes de conducir un vehículo , 2 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 7%, algunas veces respondieron 4 personas a lo que equivale el 13%, casi nunca respondió una 1 persona que corresponde el 3% y 23 personas respondieron nunca, que equivalen al 77%. En conclusión, nunca está bien que las personas consuman energizantes antes de conducir un vehículo con un porcentaje del 77%.

Los energizantes influyen en el estado de alerta del conductor.

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



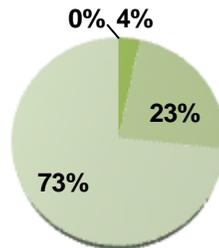
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	4	17	6	2

Gráfica 85. Ítem 79. Influencia de los energizantes en el estado de alerta del conductor.

Según las encuestas realizadas, sobre si los energizantes influyen en el estado de alerta del conductor, 2 personas respondieron que siempre, el equivalente al 6%, 6 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 19%, algunas veces respondieron 17 personas a lo que equivale el 55%, casi nunca respondieron 4 personas que corresponde el 13% y nunca respondieron 2 personas que corresponden al 7%. Concluyendo, los energizantes influyen en el estado de alerta del conductor algunas veces con un porcentaje de 55%.

5 copas de licor no afecta la capacidad cognitiva a la hora de conducir un vehículo.

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



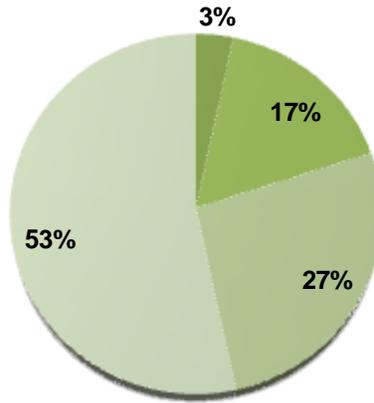
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	1	7	22

Gráfica 86. Ítem 80. Percepción del consumo de alteración en la capacidad cognitiva a la hora de conducir por consumo de 5 copas de licor.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 22 personas respondieron que siempre 5 copas de licor no afecta la capacidad cognitiva a la hora de conducir un vehículo, equivalente al 73%, 7 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 23% y algunas veces respondió 1 persona a lo que equivale el 4%. En conclusión 5 copas de licor siempre afectan la capacidad cognitiva a la hora de conducir un vehículo con un porcentaje del 73%.

Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol

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



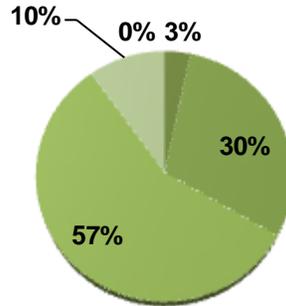
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	5	8	16

Gráfica 87. Ítem 81. Ocurrencia de accidentes de tránsito por consumo de alcohol.

Según las encuestas realizadas , 16 personas respondieron que siempre los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol, el equivalente al 53%, 8 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 27%, algunas veces respondieron 5 personas a lo que equivale el 17% y casi nunca respondió 1 persona que corresponde el 3%. Se concluye que los accidentes de tránsito algunas veces están asociados al consumo de alcohol con un porcentaje del 53%.

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

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



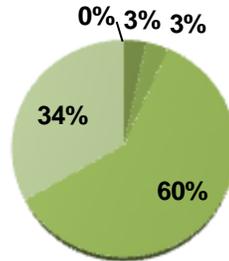
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	9	17	3	0

Gráfica 88. Ítem 82. Ocurrencia de accidentes de tránsito por consumo de SPA.

Según las encuestas realizadas, 3 personas respondieron casi siempre los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancias psicoactivas, lo que equivale al 10%, algunas veces respondieron 17 personas, equivale el 57%, casi nunca respondieron 9 personas que corresponde el 30% y nunca respondió 1 persona que corresponde al 3%. En conclusión los accidentes de tránsito algunas veces están asociados al consumo de sustancias psicoactivas con un porcentaje del 57%.

El aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular.

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



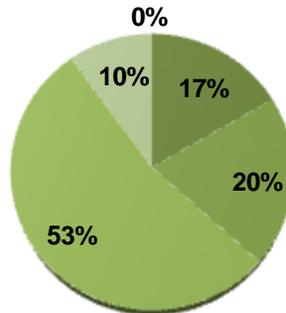
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	1	18	10	0

Gráfica 89. Ítem 83. Influencia del aspecto climático en la accidentalidad vehicular.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos con la encuesta sobre si el aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular, 10 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 34%, algunas veces respondieron 18 personas equivale el 60%, casi nunca respondió 1 persona, 1 persona respondió que nunca que corresponde el 3%. Se puede concluir, que el aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular algunas veces con un porcentaje del 60%.

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

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



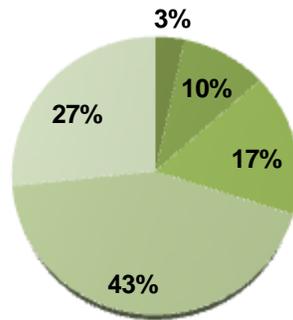
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
5	6	16	3	0

Gráfica 90. Ítem 84. Belleza física como factor de influencia al momento de conducir.

Según las encuestas realizadas, 3 personas contestaron casi siempre un factor de distracción es la belleza física de una persona, lo que equivale al 10%, algunas veces respondieron 16 personas que equivale el 53%, casi nunca respondieron 6 personas que corresponde el 17% y nunca respondieron 5 personas que corresponde al 20%. Concluyendo, la belleza física de una persona algunas veces es un factor de distracción con un porcentaje del 53%.

Creo que el calzado debe ser adecuado a la hora de conducir.

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



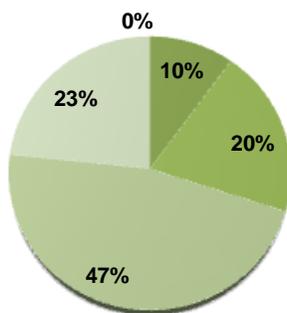
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	3	5	13	8

Gráfica 91. Ítem 85. Percepción de tener un calzado adecuado al conducir.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en las encuestas, sobre si se debe usar calzado adecuado a la hora de conducir, 8 personas respondieron que siempre, lo que equivale al 27%, 13 personas respondieron casi siempre, lo que equivale al 43%, algunas veces respondieron 5 personas a lo que equivale el 17%, casi nunca respondieron 3 personas que corresponde el 10% y nunca respondió 1 persona que corresponde al 3%. Se concluye así que casi siempre se debe usar calzado adecuado al conducir un vehículo con un porcentaje del 43%.

Creo que se debe conducir con vestuario adecuado.

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



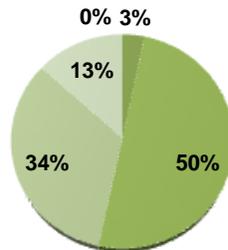
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	3	6	14	7

Gráfica 92. Ítem 86. Percepción de tener un vestuario adecuado al conducir.

Según las encuestas realizadas, sobre si se debe conducir con vestuario adecuado, 7 personas respondieron que siempre, que corresponde al 23%, 14 personas casi siempre, lo que equivale al 47%, algunas veces 6 personas a lo que equivale el 20% y casi nunca 3 personas que corresponde el 10%. Se puede deducir así, que casi siempre se debe conducir con un vestuario adecuado con un porcentaje del 47%.

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



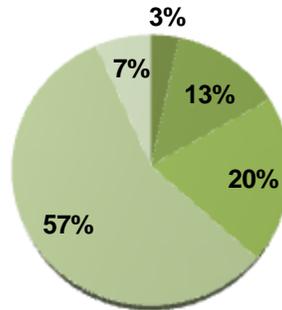
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	15	10	4

Gráfica 93. Ítem 87. Falta de valores como factores de ocurrencia de accidentes de tránsito.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 4 personas respondieron que siempre la falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo, que corresponde al 13%, 10 personas casi siempre, lo que equivale al 34%, algunas veces 15 personas a lo que equivale el 50% y casi nunca 1 persona que corresponde el 3%. Concluyendo, que la falta de valores en las personas algunas veces genera accidentes de tránsito a la hora de conducir con un porcentaje de 50%.

Las personas conocen la normatividad de tránsito

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



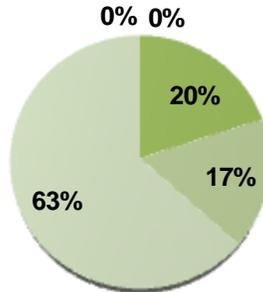
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	4	6	17	2

Gráfica 94. Ítem 88. Conocimiento de las normas de tránsito.

Según las encuestas realizadas, sobre si las personas conocen la normatividad de tránsito, 2 personas respondieron siempre, que corresponde al 7%, 17 personas casi siempre, lo que equivale al 20%, algunas veces 6 personas a lo que equivale el 20%, casi nunca 4 personas que corresponde el 13% y 1 persona respondió nunca que corresponde al 3%. Se concluye que las personas casi siempre conocen la normatividad de tránsito con un porcentaje del 20%.

Aplico la normatividad vial a la hora de conducir.

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



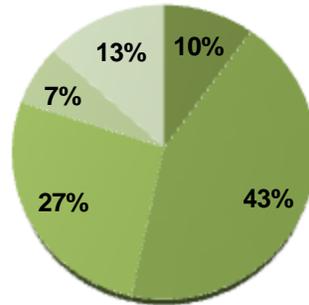
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	0	6	5	19

Gráfica 95. Ítem 89. Aplicación de la normatividad vial al conducir.

Según las encuestas realizada, 19 personas respondieron que siempre aplican las normatividad vial a al conducir, que corresponde al 63%, 5 personas casi siempre, lo que equivale al 17% y algunas veces 6 personas a lo que equivale el 20%. Concluyendo, que a la hora de conducir siempre se aplica la normatividad vial con un porcentaje del 63%.

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
3	13	8	2	4

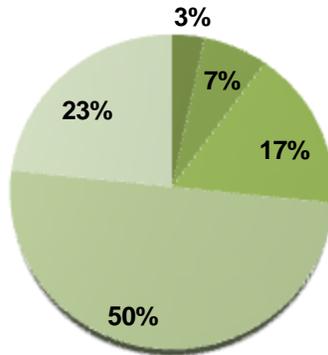
Gráfica 96. Ítem 90. Uso elementos de protección al conducir motocicletas.

Teniendo en cuenta las encuestas, sobre si acostumbra a usar casco y chale reflector cuando se moviliza en moto, 4 personas respondieron siempre, que corresponde al 13%, 2 personas casi siempre, lo que equivale al 7%, algunas veces 8 persona que equivale el 27%, casi nunca 13 personas que corresponde el 43% y 3 personas nunca que corresponde al 10%. En conclusión, los encuestados casi nunca acostumbran a utilizar casco y chaleco reflector al movilizarse en moto con un porcentaje del 43%.

Esfera Ocupacional

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

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



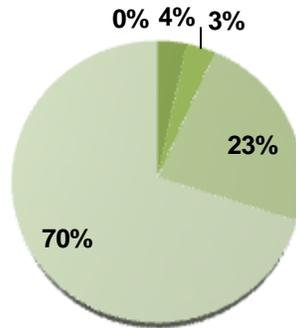
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
1	2	5	15	7

Gráfica 97. Ítem 91. Estrés como factor de ocurrencia de un accidente de tránsito.

Según las encuestas realizadas para determinar, si el estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito, 7 personas siempre, que corresponde al 23%, 15 personas casi siempre, lo que equivale al 50%, algunas veces 8 personas a lo que equivale el 17%, casi nunca 2 personas que corresponde el 7% y 1 persona nunca que corresponde al 3%. Se puede deducir así, el estrés en los conductores puede precipitar casi siempre la ocurrencia de un accidente de tránsito con un porcentaje del 50%.

El afán genera imprudencia en los conductores.

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



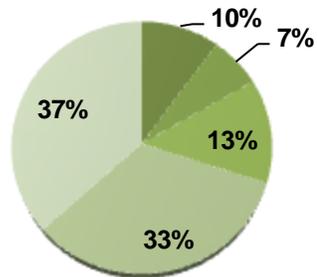
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
0	1	1	7	21

Gráfica 98. Ítem 92. El Afán como generador de imprudencia en los conductores.

Teniendo en cuenta las encuestas realizadas y las respuestas de los encuestados, 21 personas respondieron que siempre el afán genera imprudencia en los conductores, que corresponde al 70%, 7 personas casi siempre, lo que equivale al 23%, algunas veces 1 personas lo que equivale el 3% y casi nunca 1 persona que corresponde el 4%. Concluyendo, el afán siempre genera imprudencia en los conductores con un porcentaje del 70%.

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

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



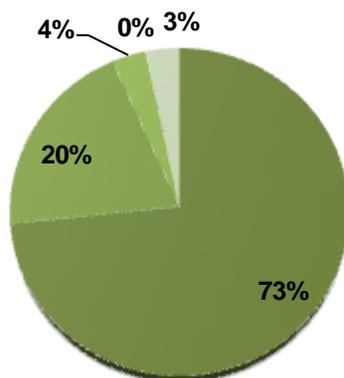
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
3	2	4	10	11

Gráfica 99. Ítem 93. Incidencia de la fatiga laboral al conducir.

Según los resultados de las encuestas, sobre si la fatiga laboral incide en la persona al conducir, 11 personas respondieron siempre, que corresponde al 37%, 10 personas casi siempre, lo que equivale al 33%, algunas veces 4 personas a lo que equivale el 13%, casi nunca 2 personas que corresponde el 7% y 3 personas respondieron nunca que corresponde al 10%. En conclusión la fatiga laboral siempre incide al conducir un vehículo con un porcentaje del 37%.

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

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



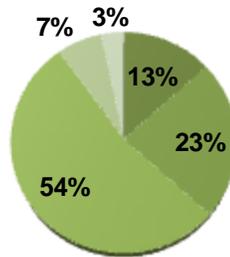
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
22	6	1	0	1

Gráfica 100. Influencia de la situación económica al conducir.

Según los encuestados realizadas, 1 persona respondió que siempre las situaciones económicas interfieren al momento de conducir, que corresponde al 3%, algunas veces respondió 1 persona que equivale el 4%, casi nunca 6 personas que corresponde el 20% y nunca 22 personas que equivalen al 73%. Se concluye que las situaciones económicas nunca interfieren en la persona al momento de conducir un vehículo con un porcentaje del 73%.

El clima laboral incide cuando conduzco.

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



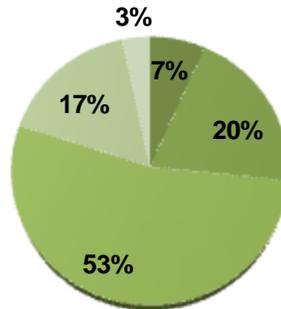
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
4	7	16	2	1

Gráfica 101. Ítem 95. Influencia del clima laboral al conducir.

Teniendo en cuenta las encuestas, sobre si el clima laboral incide cuando conduzco 1 persona respondió que siempre, que corresponde al 3%, casi siempre 2 personas, que equivale al 7%, algunas veces 16 personas lo que equivale el 54%, casi nunca 7 personas que corresponde el 23% y nunca 4 personas que equivalen al 13%. Se concluye así, que el clima laboral incide algunas veces cuando conduzco con un porcentaje del 54%.

La carga laboral me genera estrés al conducir

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



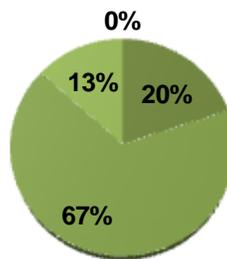
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
2	6	16	5	1

Gráfica 102. Ítem 96. Influencia de la carga laboral al conducir.

Según los resultados de las encuestas, 1 persona respondió que siempre la carga laboral genera estrés al momento de conducir, que corresponde al 3%, casi siempre 5 personas que corresponde al 7%, casi nunca 6 personas que corresponde el 20% y nunca 2 personas que equivalen al 17%. Se concluye que la carga laboral algunas veces genera estrés al conducir con un porcentaje del 53%.

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

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



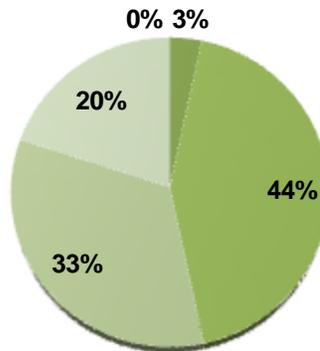
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
6	20	4	0	0

Gráfica 103. Ítem 97. Influencia de los fracasos laborales al conducir.

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas, 4 personas respondieron que algunas veces los fracasos laborales los afectan al conducir, que equivale el 13%, casi nunca 20 personas que corresponde el 67% y nunca 6 personas que equivalen al 20%. Se concluye que los fracasos laborales casi nunca afectan a la persona a la hora de conducir un vehículo con un porcentaje del 67%.

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
0	1	13	10	6

Gráfica 104. Ítem 98. Influencia de las extensas jornadas laborales al conducir.

Según los resultados de las encuestas, 6 personas respondieron que las extensas jornadas laborales siempre influyen al conducir, lo que equivale al 20%, casi siempre 10 personas que equivale al 33%, 13 personas algunas veces, que corresponde al 44% y casi nunca 1 persona que corresponde al 3%. Se concluye que algunas veces las extensas jornadas laborales influyen a la hora de conducir un vehículo con un porcentaje del 44%.

3. Resultados por categoría de análisis

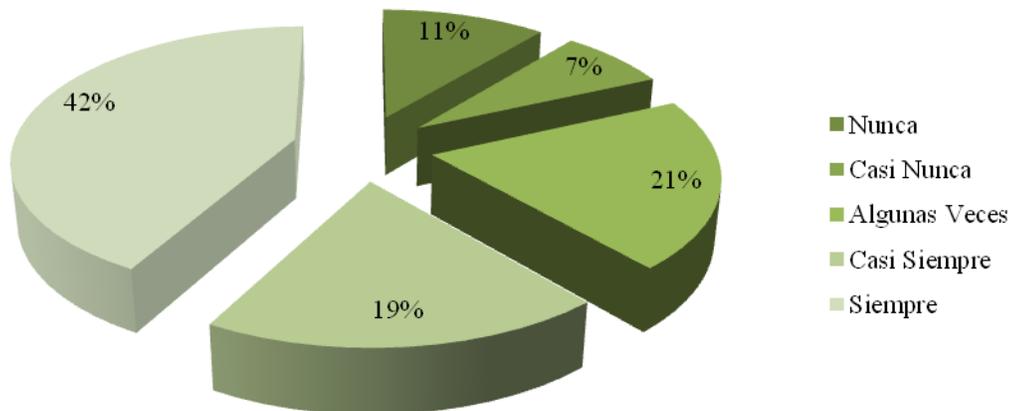
CATEGORÍAS DE ANÁLISIS

En busca de precisar la información para dar respuesta a la problemática de investigación se procedió a indagar sobre las diferentes esferas relacionadas con los accidentes de tránsito en los conductores del Municipio de Vistahermosa Meta, en la cual participaron dos psicólogas Sociales, Dra. LILIANA VAQUERO de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD y la Dra. ANGELA NOHEMI PAZ GONZALEZ, de la universidad INCCA DE COLOMBIA, quienes participaron de la orientación de la encuesta a aplicar en su pertinencia y adecuación.

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

Factores Psicológicos

Cognitivo

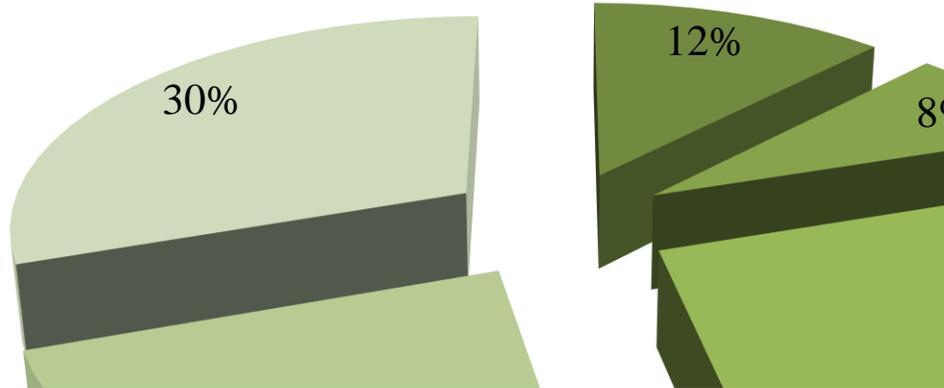


Gráfica 105. El Factor Cognitivo.

De acuerdo a la investigación realizada en el Municipio de Vistahermosa Meta, para determinar los factores psicosociales en accidente de tránsito, según las diferentes categorías que están relacionadas con su ocurrencia se puede observar en la presente grafica que el factor cognitivo en un porcentaje del 42%, es una de las causas de los accidentes de tránsito.

Según Islam y Mannering (2006), con el aumento de la edad, ciertas características de personalidad van declinando sus potencialidades, como es el caso de las condiciones fisiológicas (oído, vista, reflejos, destrezas y habilidades) y psicológicas (capacidades **cognitivas**, percepción, atención y concentración).

Estrés

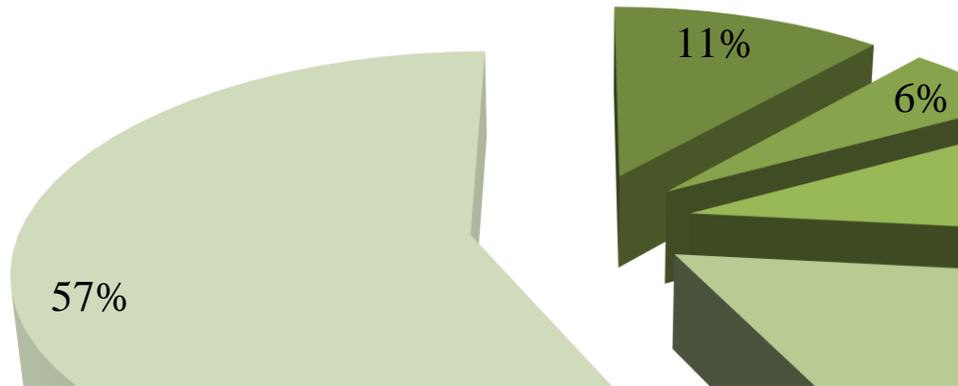


Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Casi siempre
56	35	124	103	139
12	8%	27%	23%	30%

Gráfica 106. El Estrés como factor determinante.

Para Nabi *et al.* (2004), en el análisis de la personalidad en la conducción interviene un patrón de conducta tipo A, que presenta características particulares de impaciencia, hostilidad, urgencia, insatisfacción y agresión, asociado al incremento de enfermedades del corazón y de **estrés**, convirtiéndose en un factor de riesgo en la conducción. Estos autores concluyen que el 95% de los conductores tipo A tiene un incremento de riesgo en los accidentes viales.

Evitacion



Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
31+	15	26	44	154
8%	6%	16%	12%	58%

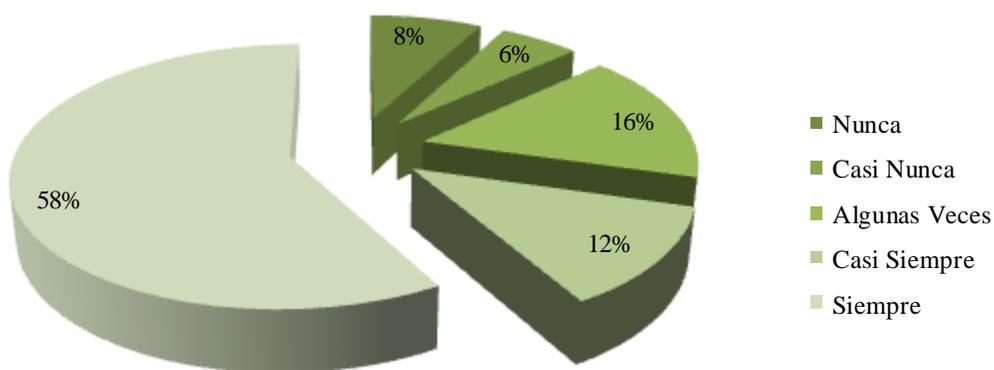
Gráfica 107. La Evitación como factor determinante.

Según estadísticas realizadas, las personas que conducen el 58 % siempre son precavidas para manejar y el 12% casi siempre, el 16% algunas veces 16%, casi nunca 6% y nunca el 8% esto con un total de 30 personas encuestadas. Según matriz de Haddon para establecer acciones en término de prevención de lesiones vinculadas en los accidentes de tránsito resulta necesario enfocarse principalmente en modificar conductas en el individuo y revisión del vehículo existen, 3 enfoques tradicionales comúnmente referidas como las 3 E, Educación, hacer cumplir las leyes e ingeniería.

Es importante la opinión del individuo, ya que éste brinda una explicación de su comportamiento o conducta ante un suceso (Meyer y McGraw, 1993). Este aspecto cobra

importancia ante un evento traumático, pues el individuo puede brindar una explicación acerca de situaciones internas o del ambiente, determinándose así la responsabilidad del evento (Boruchovit, 1996). Las situaciones internas se refieren a la estructura de la personalidad del individuo y el ambiente al contexto familiar, laboral, cultural en los cuales se desarrolla el individuo y a los cuales tiene que dar una respuesta.

Desapego a la norma



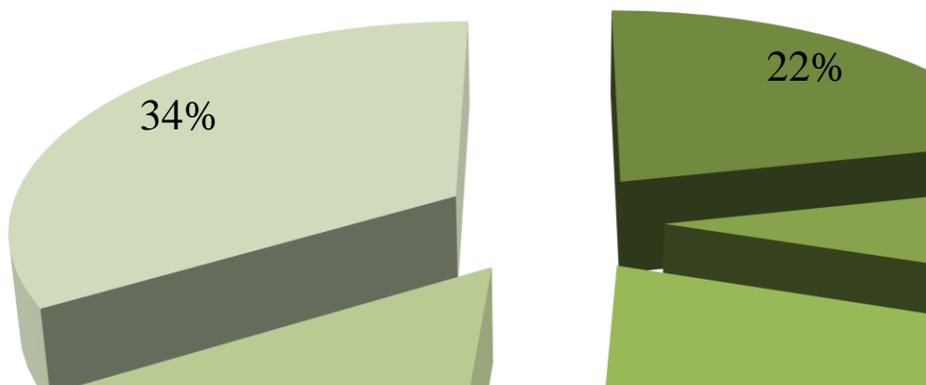
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
14	10	29	22	105
8%	6%	16%	12%	58%

Gráfica 108. El Desapego a la norma vial como factor determinante.

Según encuestadas realizadas en el municipio de Vistahermosa Meta, el 58 % de las personas siempre irrespetan las normas; 12 % casi siempre; otro 16 % algunas veces; el 6% casi nunca y otro 8% nunca cumplen las normas de tránsito. 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 trata de los usuarios de la vías que deliberadamente despliegan un comportamiento riesgoso

Sustancias Psicoac



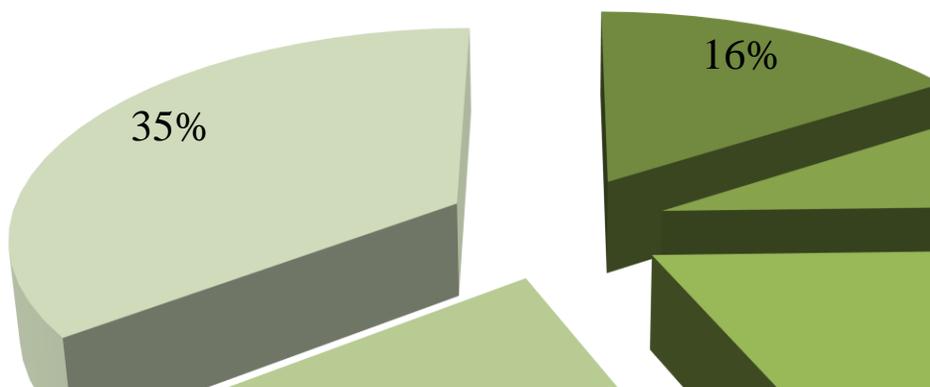
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
41	16	40	29	64
22%	8%	21%	15 %	34%

Gráfica 109. SPA como Factor determinante.

Según resultados encontrados, el 34% de los accidentes son por sustancia psicoactivas; casi siempre 15%; algunas veces 21%, casi nunca el 8%; y nunca dijeron el 22%. El consumo de sustancias psicoactiva se considera un problema que repercute tanto en el sector social, económico y político como en el de la salud. Según diferentes estudios, las muertes por violencia tales como accidentes de tránsito, se fundamenta el en hecho que existe una fuerte influencia del alcohol y otras sustancias psicoactivas.

Cortesi S. (2007). Los factores más influyentes y determinantes en los accidentes son mayormente la fatiga, tanto mental, como físicas, los disturbios emocionales, la **ebriedad**, y **el uso de drogas**. El desgaste psicofísico muchas veces es menospreciado, debido a que se piensa que el consumo de alcohol como las drogas son los únicos “culpables”, porque no es posible detectarlo fácilmente por las autoridades al momento de un test como podría ser el de alcoholemia.

Enfrentamiento



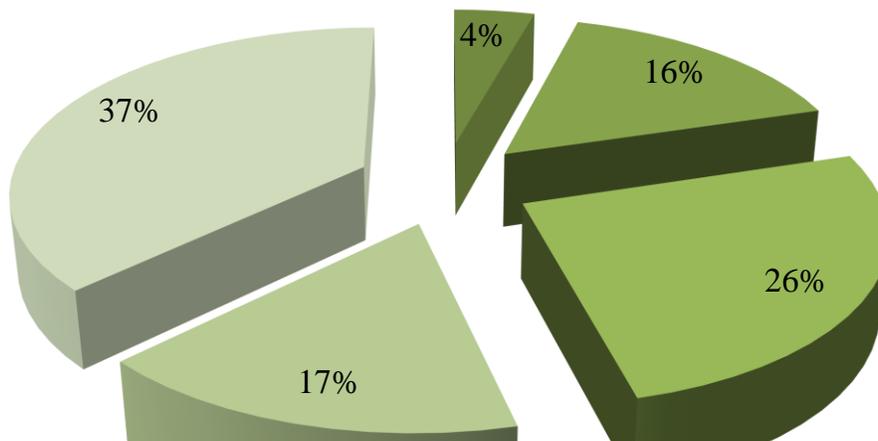
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	Siempre
38	21	46	50	85
16%	9%	19%	21 %	35%

Gráfica 110. Las situaciones de enfrentamiento como factor determinante.

Según encuestas realizada sobre los accidentes de tránsito, el 35% dijeron siempre tienen precauciones cuando van manejando; casi siempre 21%; algunas veces 19%; casi nunca 9%

y nunca 16 %. 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 nuestro país.

Factores sociales



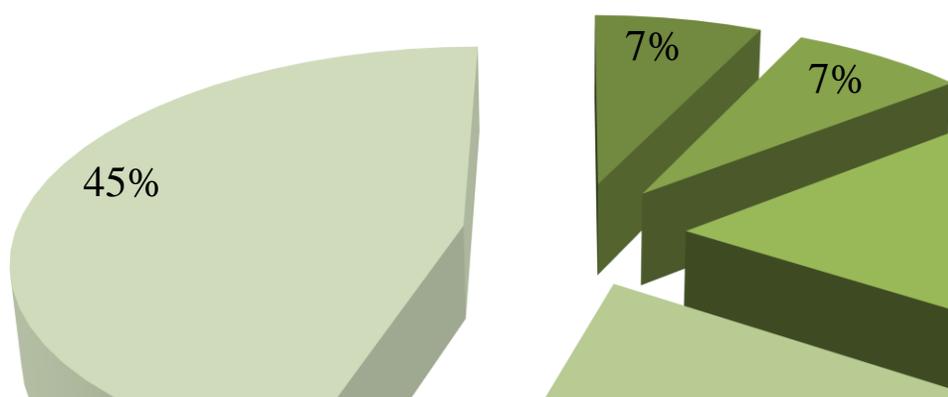
Nunca	Casi nunca	Algunas Veces	Casi siempre	siempre
14	52	84	54	121
4%	16%	26%	17%	37%

Gráfica 111. Factores sociales.

Según encuestas realizada sobre los accidentes de tránsito, el 37 % dijeron siempre el factor social es un factor determinante cuando van manejando; casi siempre 17%; algunas veces 26 %; casi nunca 16 % y nunca 4%. Concluyendo que los factores sociales están relacionados con la falta de conocimiento de los conductores quienes en su mayoría

coinciden que no recibieron educación formal, ausencia de medidas preventivas como reductores de velocidad y señalización en las vías y el mal estado de las carreteras.

Cultura Ciudad



Nunca	Casi nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
32	33	89	92	204
7%	7%	20%	21%	45%

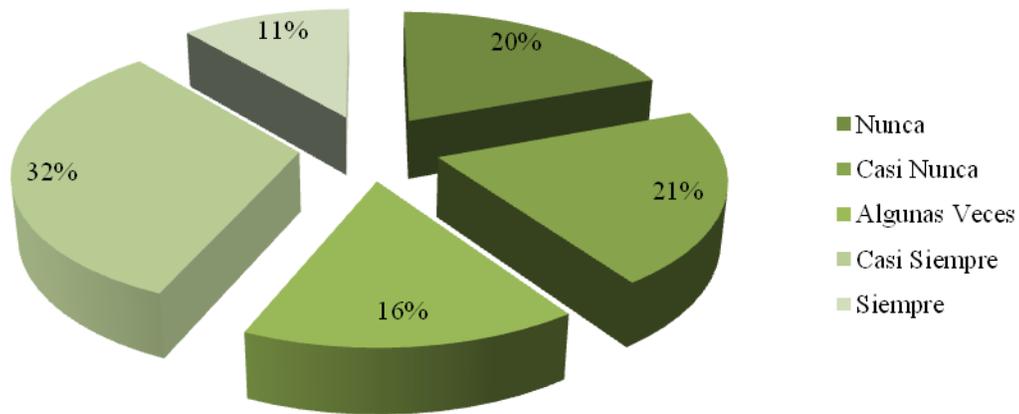
Gráfica 112. Cultura ciudadana

Según encuesta realizada sobre los accidentes de tránsito, el mayor porcentaje es el de siempre con resultado del 45% frente a lo necesario que conductores y peatones aporten a la movilidad. Es un factor determinante en la accidentabilidad y está relacionada con la falta de conocimiento de la norma vial, tolerancia, la utilidad de medidas de seguridad mínimas como es el uso de casco, transitar en la vía correcta o el sobrecupo de vehículos.

Según Lopera, (2003), con relación a la señalización y demarcación, existen principios, normas acerca de su ubicación, tamaño, contenido, materiales, conservación, que tiende a ser universalmente aceptados. La falta de información es uno de los factores de riesgo

viales que origina incertidumbre y lleva a variaciones de velocidad y aumento de la probabilidad de ocurrir un accidente de tránsito.

Ocupacional



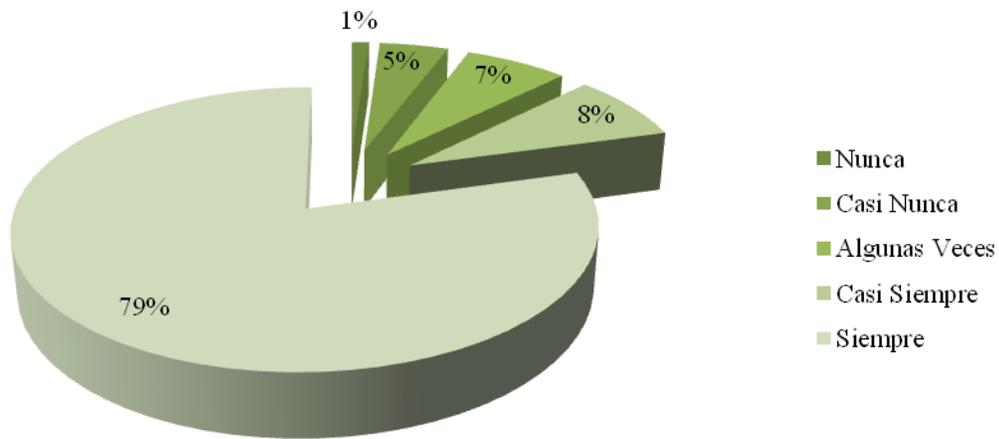
Nunca	Casi nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	24	91	70	250
20%	21%	16%	32%	11%

Gráfica 113. El Factor Ocupacional.

Para el caso de estudio, en el 32% el área ocupacional de los conductores es otro factor determinante en la accidentabilidad y está relacionada con largas jornadas de conducción, carga laboral y los fracasos laborales.

Según (Boruchovit, 1996). Las situaciones internas se refieren a la estructura de la personalidad del individuo y el ambiente al contexto familiar, **laboral**, cultural en los cuales se desarrolla el individuo y a los cuales tiene que dar una respuesta

Familiar



Nunca	Casi nunca	Algunas veces	Casi siempre	Siempre
19	24	91	70	250
1%	5 %	7%	8 %	79%

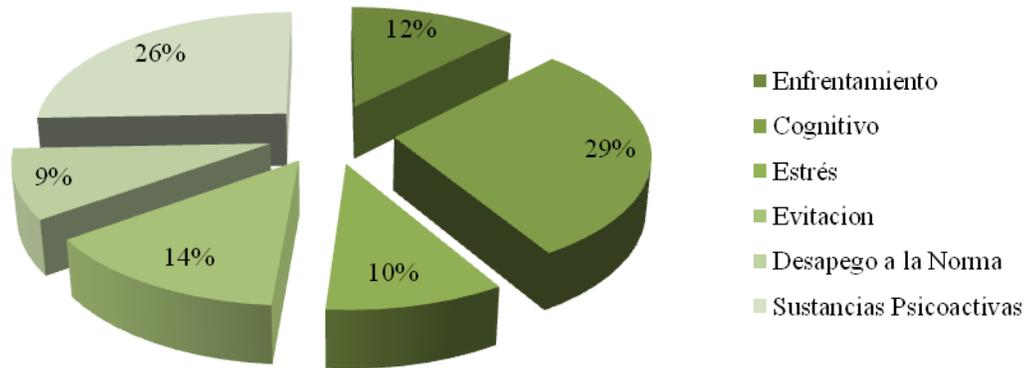
Gráfica 114. La familia como factor determinante.

De acuerdo al estudio realizado en el Municipio de Vistahermosa para determinar los factores psicosociales en accidentes de tránsito, según las diferentes categorías que están relacionadas con la ocurrencia de accidentes de tránsito se puede observar que el 79% de los casos están relacionados con los aspectos familiares.

Según el autor Boruchovit (1996), Las situaciones internas se refieren a la estructura de la personalidad del individuo y el ambiente al contexto **familiar**, laboral, cultural en los cuales se desarrolla el individuo.

4. Factores Psicológicos

Factores Psicológicos

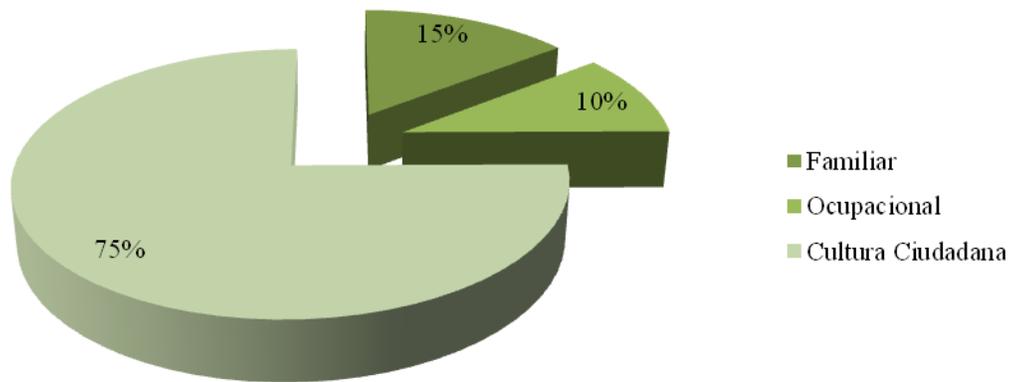


Gráfica 115. Factores psicológicos.

De acuerdo a la investigación realizada en el Municipio de Vistahermosa para determinar los factores psicosociales en accidentes de tránsito, según los factores psicológicos, se determinó que los conductores perciben y reportan como principales causas de los accidentes de tránsito, en su orden de frecuencia los siguientes: Enfrentamiento 12%, Cognitivo 29%, estrés 10%, evitación 14%, desapego a la norma vial 9%, y las sustancias psicoactivas en un 26%.

5. Factores Sociales

Factores Sociales



Gráfica 116. Factores sociales.

De los datos obtenidos a través de la opinión de los conductores, sobre los factores sociales relacionados con los accidentes de tránsito se encuentran un porcentaje significativo del 75% que la cultura de la población estudiada es inadecuada. En este aspecto es importante que los conductores y peatones del Municipio, reconozcan cuáles son sus derechos y deberes como ciudadanos.

DISCUSICON

En el mundo en que vivimos la violencia ocupa más espacio que cualquier otro aspecto de la vida diaria; los accidentes de tránsito en la actualidad representan un grave problema de salud pública, dejando diariamente numerosas pérdidas de vidas humanas.

La presente investigación demuestra como en la ocurrencia de un accidente de tránsito, se ven afectados diferentes ámbitos de la vida, ya sea personal, familiar y social y ello lo demuestra los hallazgos presentados en el presente estudio como fueron los reportados durante los años 2011 y 2012 en el área urbana y rural del Municipio de Vistahermosa Meta, que reflejan en su totalidad 234 casos, lo anterior significa que los accidentes de tránsito son un problema de salud pública, entendida esta como un derecho que tiene todo ciudadano de preservarla.

Los factores psicosociales se han identificado como consecuencias que conllevan a la ocurrencia de estos accidentes, según el mismo estudio, el estrés, el consumo de alcohol, sustancias psicoactivas, el desapego a la norma vial y la falta de cultura ciudadana, son factores que precipitan los accidentes en el Municipio, lo anterior conlleva a pesar como el ser humano es responsable de su propia conducta.

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.

“La crisis que actualmente vive el mundo, sólo se puede detener si existe una metamorfosis en la humanidad, a partir de una reforma del pensamiento y de la educación...”.Morín (1999). De esta manera es importante promover la capacitación y educación continua de los conductores y de la comunidad en general, realizando cursos teóricos y prácticos sobre los riesgos y los factores que inciden en la ocurrencia de los accidentes, de esta manera sensibilizar a la población e incrementar la prudencia al conducir.

Para Nabi et al. (2004) citado por Quintanilla (2008), *“en el análisis de la personalidad en la conducción interviene un patrón de conducta tipo A, que presenta características particulares de impaciencia, hostilidad, urgencia, insatisfacción y agresión, asociado al incremento de enfermedades del corazón y de estrés, convirtiéndose en un factor de riesgo en la conducción. Estos autores concluyen que el 95% de los conductores tipo A tiene un incremento de riesgo en los accidentes viales.”* El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito, Existen diversos "estresores" en las carreteras, que en definitiva, propician las consecuencias negativas; por ejemplo, los obstáculos en las vías públicas (colisiones, huecos en las carreteras y diversos objetos).

Según Chaparro (1999), citado por Lisandro (2008), los factores que pueden influir en los accidentes se agrupan en tres grandes grupos, los relacionados con el conductor, con la vía y con el vehículo. Señala que es importante las características individuales de la persona tales como edad, género, consumo de alcohol y/o de sustancias psicoactivas previo al hecho de fatiga, sueño, problemas emocionales e inestabilidad afectiva.

Lo anterior conlleva a inferir como desde la concepción de varios autores, el factor humano es una de las causas en la ocurrencia de los accidentes de tránsito y como en muchos de los casos estos han ocurrido por una imprudencia, en este sentido y para tener una visión más clara de lo que vive el Municipio, cobra importancia lo que dice el autor, *la falta de la “visión global” producto del pensamiento complejo implica la pérdida de conciencia respecto de nuestra verdadera condición humana, es decir, nuestra condición de personas que habitan un mundo y que mantienen lazos afectivos, espirituales, sociales, económicos, etc., con otros.*

El enfoque del pensamiento complejo según Morin (citado por Pereira 2010) parte de la idea de que cualquier elemento del mundo no es un objeto aislado, sino que forma parte de un sistema mayor que lo contiene, por lo que se encuentra en constante interacción con otros elementos del sistema, así como con el sistema completo. Desde este enfoque, las sociedades, los individuos, incluso el universo se consideran “sistemas complejos”, sujetos a múltiples relaciones e interacciones entre sus componentes y con otros sistemas.

Así, dentro de esta perspectiva sistémica o dentro de lo que hemos denominado “epistemología de la complejidad”, se parte del hecho de que en todo grupo humano (desde la familia y amigos, hasta el sistema mundial), sus componentes los seres humanos se encuentran estrechamente vinculados, entre sí y con el ambiente, por lazos de tipo biológico, económico, espiritual, político, cultural, etc. La epistemología de la complejidad supone, pues, una interacción entre seres humanos (unos con otros) y entre seres humanos y medio ambiente (contexto), interacción sin la cual resulta imposible comprender nuestro lugar y nuestro papel en el universo. Lo anterior significa, que debemos actuar desde un razonamiento lógico, implica entonces, el compromiso no solo individual sino en los diferentes contextos, la población, las Autoridades y demás entes territoriales, tomando conciencia desde su condición humana en el rol que debe asumir cada uno frente a la problemática que vive el Municipio, ¿cuantos siniestros nos evitaríamos si tuviéramos la cabeza bien puesta?, como dice Morín.

La finalidad de reducir los factores psicosociales asociados a los accidentes de tránsito, es desarrollar en los conductores, peatones y pasajeros las actitudes, destrezas y hábitos, para que actúen de manera razonable y aporten acciones seguras en conductas, contribuyendo a prevenir y evitar accidentes viales, así como fomentar el interés necesario para que los ciudadanos tengan conocimientos claros de las disposiciones legales que rigen el tránsito.

Esta investigación debe considerarse como una oportunidad para desarrollar en nuestro Municipio un programa de prevención de accidentes de tránsito, que permita a las

autoridades municipales gestionar y poner en marcha estos programas que al ser aplicados y evaluados pueda desarrollarse en toda la comunidad.

CONCLUSIONES

Para dar respuesta a los objetivos planteados y de acuerdo a la descripción general de las categorías de análisis frente a los factores psicosociales que inciden en la accidentabilidad en el Municipio de Vista Hermosa se concluye:

La escala tipo likert aplicada a los conductores, estableció que la población objeto de estudio, conductores del Municipio de Vista Hermosa, en su mayoría son de sexo masculino, sus edades comprenden entre 18 y 60 años, el 60%, con grado escolaridad básica primaria y la principal causa con alto índice de accidentalidad, es la falta de capacitación y preparación para conducir estos vehículos. Sólo el 17% de los conductores hicieron un curso para aprender a manejar, mientras que el 83 % restante aprendió sólo, o por indicaciones de un amigo o familiar. (Empíricos).

El factor cognitivo en un porcentaje del 42%, es una de las causas de accidentabilidad en los conductores, y está relacionado con la falta de atención, concentración y desconocimiento de las normas de tránsito un factor muy importante para los accidentes de este tipo a la hora de conducir, esto hace que aumente la probabilidad de sufrir un accidente, Según Islam y Mannering (2006), *con el aumento de la edad, ciertas*

características de personalidad van declinando sus potencialidades, como es el caso de las condiciones fisiológicas (oído, vista, reflejos, destrezas y habilidades) y psicológicas (capacidades cognitivas, percepción, atención y concentración).

Otro factor determinante en la ocurrencia de los accidentes es el estrés, según la gráfica (106), se refleja en un 30%, el estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito, Existen diversos "estresores" en las carreteras, que en definitiva, propician las consecuencias negativas; por ejemplo, los obstáculos en las vías públicas (semovientes en la vía).

Para Nabi et al. (2004), *en el análisis de la personalidad en la conducción interviene un patrón de conducta tipo A, que presenta características particulares de impaciencia, hostilidad, urgencia, insatisfacción y agresión, asociado al incremento de enfermedades del corazón y de estrés, convirtiéndose en un factor de riesgo en la conducción. Estos autores concluyen que el 95% de los conductores tipo A tiene un incremento de riesgo en los accidentes viales.*

La evitación en un 57% es otro factor de incidencia en la ocurrencia de accidentes, según estadísticas realizadas, *Es importante la opinión del individuo, ya que éste brinda una explicación de su comportamiento o conducta ante un suceso (Meyer y McGraw, 1993). Este aspecto cobra importancia ante un evento traumático, pues el individuo puede brindar una explicación acerca de situaciones internas o del ambiente, determinándose así la responsabilidad del evento (Boruchovit, 1996).*

Se evidencia que el desapego a la norma en un porcentaje del 58 % , es otro factor de ocurrencia en los accidentes de tránsito, lo anterior se refleja con la falta de educación y atención a las normas de tránsito, porque la cultura en la cual se desarrolla la población estudiada no es la adecuada, la mayoría de los conductores son empíricos.

Con los resultados de este estudio se pudo concluir que las sustancias psicoactivas en un porcentaje del 34%, es otro factor determinante en la ocurrencia de accidentes. El consumo de sustancias psicoactivas, disminuye la capacidad de tomar una decisión correcta al momento de identificar el peligro, aun la disminución del tiempo para reaccionar, aunque se haya tomado la decisión correcta.

Según Cortesi S. (2007). *Los factores más influyentes y determinantes en los accidentes son: la fatiga, tanto mental, como físicas, los disturbios emocionales, la ebriedad, y el uso de drogas. El desgaste psicofísico muchas veces es menospreciado, debido a que se piensa que el consumo de alcohol como las drogas son los únicos "culpables", porque no es posible detectarlo fácilmente por las autoridades al momento de un test como podría ser el de alcoholemia.*

La Cultura ciudadana de la población objeto de estudio, se refleja en un 45% , es importante que los conductores y peatones aporten a la movilidad. Según Lopera, (2003). *La falta de información es uno de los factores de riesgo viales que origina incertidumbre y lleva a variaciones de velocidad y aumento de la probabilidad de ocurrir un accidente de tránsito.*

Para el caso de estudio, en el 32% en el área ocupacional de los conductores es otro factor determinante en la accidentabilidad y está relacionada con largas jornadas de conducción, carga laboral y los fracasos laborales.

Según (Boruchovit, 1996). Las situaciones internas se refieren a la estructura de la personalidad del individuo y el ambiente al contexto familiar, laboral, cultural en los cuales se desarrolla el individuo y a los cuales tiene que dar una respuesta.

La familia en un porcentaje del 79% es otro factor determinante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito y están relacionados con la estabilidad emocional del conductor con su familia y de su entorno.

FACTORES PSICOLÓGICOS: De acuerdo a la descripción general de las categorías de análisis frente a los factores psicológicos que inciden en la accidentabilidad en el Municipio de Vista Hermosa se concluye: Los conductores se exponen a factores de riesgo en el momento de conducir un vehículo como son: manejar bajo los efectos de sustancias psicoactivas, el estrés y el desapego a la norma. (ver grafica No.115), de esta manera se evidencia que la población objeto de estudio, tiende a incumplir las normas de tránsito, situación que se refleja en que la mayoría de los conductores no recibieron educación formal. (ver grafica No.05).

De acuerdo a la OMS (2005), el 50% de la mortalidad vinculada con accidentes de tránsito está asociada al consumo de alcohol. El alcohol hace que quien conduce tenga un deterioro en su función psicomotora y la capacidad para conducir con seguridad, ya que

disminuyen las funciones cognitivas, perceptivas y motoras, de manera que en cuanto mayor es el consumo, mayor es la pérdida de estas funciones.

FACTORES SOCIALES: Se evidencia con un porcentaje significativo del 75% que la falta de cultura ciudadana de los conductores del Municipio de Vistahermosa Meta, es una actitud riesgosa que aumenta de manera sistemática el peligro de sufrir accidentes, el irrespetar la normatividad vial conlleva a una conducción temeraria tanto para el conductor como para las personas que transitan la vía. Así mismo la tolerancia, la utilidad de medidas de seguridad mínimas como es el uso de casco, la falta de reductores de velocidad, los obstáculos en la vía como los semovientes predisponen la ocurrencia de accidentes en la vía, la falta de Autoridades de Transito que ejerzan un debido control en todo lo relacionado con la prevención para disminuir los ocurrencia en los accidentes de tránsito.

El desapego a la norma vial relacionado con la falta de atención constituye un factor de riesgo, puesto que los usuarios en las carreteras experimentan una sensación de confianza que no les permite considerar los imprevistos que se presentan en la vías.

De esta manera y para concluir, es importante resaltar que el Municipio carece de autoridades de Transito que ejerzan un debido control para prevenir el riesgo en los accidentes de tránsito, son pocas las autoridades que han tomado la iniciativa de llevar a cabo programas en forma activa que estén orientados a la promoción prevención y control

de los accidentes de tránsito, donde participen múltiples actores de la población y desarrollen estrategias que permitan minimizar esta situación.

RECOMENDACIONES

Ejercer control por parte de las Autoridades competentes, tomando medidas necesarias para disminuir los factores que inciden en la ocurrencia de los accidentes.

Incrementar controles de prevención y seguridad vial en las vías del Municipio tanto Urbano y rural a través de acciones coordinadas entre los organismos competentes del estado para disminuir los riesgos por accidentes de tránsito.

Promover la capacitación y educación continua de los conductores y de la comunidad en general, realizando cursos teóricos y prácticos sobre los riesgos y los factores que inciden en la ocurrencia de los accidentes, de esta manera sensibilizar a la población e incrementar la prudencia al conducir.

Es necesario la implementación y ejecución de políticas públicas dirigidas a la prevención de las muertes por accidentes de tránsito para disminuir este flagelo que afecta a la población rural y urbana del Municipio.

Tomar conciencia desde nuestra propia concepción humana, de los peligros que se pueden prevenir si dedicamos toda nuestra concentración y prevención a la hora de conducir un vehículo.

Fortalecer el control del consumo de bebidas alcohólicas como causa principal de los accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFIA

López, Floraba, Informes policivos, Inspección de policía y tránsito de Vistahermosa Meta. (211- 2012).

Morin, Edgar. 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.

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

Pérez M. Rosa, Velásquez v. Leonardo, Diseño y valoración de un instrumento para valorar el entorno psicosocial

Rodríguez K. Ángel, Las evaluaciones de los cambios actitudinales mediante técnicas psicosociales. Revista Latino Americana de Psicología ,Construcción de escala tipo Likert(Medición y evaluación educativa 2005- 06)

Sergio Andrés Cardona-Arbeláez, Carlos Federico Molina-Castaño, Padilla

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

Chaparro, P.1999. Traumas y accidentes. Universidad de Colombia revista de Salud Pública.

[http://promocionsalud.ucaldas.edu.co/downloads/Revista16\(2\)_14.pdf](http://promocionsalud.ucaldas.edu.co/downloads/Revista16(2)_14.pdf)

http://www.contraloriagen.gov.co/tiempo-eal/informes/Informe_seguridad_vial7.pdf

Rev. Gerenc. Polit. Salud, Bogotá (Colombia), 9 (19): 216-228, julio-diciembre de 2010

Código Nacional de Tránsito Terrestre (ley 769 /2002).

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

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

[Revistas.javerianacali.edu.co/index_ph/pensamiento psicológico](http://Revistas.javerianacali.edu.co/index_ph/pensamiento_psicológico)

ANEXOS

CONSENTIMIENTO INFORMADO

De manera atenta se presenta este documento que hace parte de la investigación que realizan las estudiantes de psicología de la UNAD, BLANCA ALZATE RAMIREZ Y LUZ ANGELA SANCHEZ TRIVIÑO, en el municipio Vistahermosa Meta, sobre los factores Psicosociales asociados a accidentes de tránsito, con ocasión a las ocurrencias reportadas la Inspección de Policía del Municipio.

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

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

Cordial saludo.

Firma del encuestado

INSTRUMENTO DE EVALUACION

El presente cuestionario tiene el propósito de evaluar los factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito.

“Lea detenidamente todos los ítems antes de seleccionar la respuesta que considere correcta, y si presenta dudas, por favor consulte al encuestador.

Municipio _____ Barrio: _____ Sexo: F _____ M _____ Edad: _____
Casado (a) _____ Unión libre _____ Soltero (a) _____

Nivel educativo: Primaria _____ Secundaria _____ Técnico _____ Universitario _____ Pos
gradual _____

Seleccione con una X:

Tipo de vehículo que conduce: moto _____ carro _____ bicicleta _____

Recibió formación en escuela de conducción SI__ NO__

Opciones de respuestas:

1= Nunca

2= Casi nunca

3= Algunas veces

4= Casi siempre

5= Siempre

CATEGORIA DE ANALISIS

N°	ITEM	1	2	3	4	5
	ESFERA SOCIAL					
1	Respeto los peatones.					
2	Acostumbro a usar el cinturón de seguridad cuando me movilizó en el auto.					
3	Soy responsable a la hora de conducir.					
4	Cuando estoy trasnochado, no conduzco vehículos.					
5	Soy cuidadoso a la hora de conducir.					
6	Conduzco bajo efectos de medicamentos que producen insomnio.					
7	Contribuyo a la movilidad respetando las normas de tránsito.					
8	Cuando salgo en plan de diversión, a sitios donde pueda consumir bebidas alcohólicas, dejo el vehículo en casa.					
9	La imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.					
10	La edad del conductor influye en su desempeño para conducir.					
11	Los menores de edad son imprudentes al conducir un vehículo.					
12	Me distraigo con facilidad cuando conduzco.					
13	Me gusta desafiar el riesgo con la alta velocidad.					
14	La imprudencia de los conductores es la mayor causa en los accidentes de tránsito.					
15	La cultura de cada persona influye en su desempeño a la hora de conducir un vehículo.					
16	La imprudencia de los peatones es un factor terminante en la ocurrencia de los accidentes.					
17	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico alto son los que más accidentes de tránsito ocasionan.					
18	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico medio son los que más accidentes de tránsito ocasionan.					
19	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico bajo son los que más accidentes de tránsito ocasionan.					

20	La presencia de policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras.					
21	Los agentes de tránsito o policía vial no cumplen con su labor.					
22	Estoy de acuerdo con las sanciones de tránsito.					
23	Estoy de acuerdo que se eduque a conductores a través de comparendos.					
24	El precio de los comparendos influye en el comportamiento de los conductores en la vía.					
25	Una imprudencia en la vía puede causar accidentes.					
26	Conozco personas que conducen vehículo y a la vez hablan por celular.					
27	MI seguridad en las vías depende de los demás conductores.					
28	Mi buen comportamiento como conductor ayuda a prevenir los accidentes de tránsito.					
29	Considero que las mujeres se accidentan más que los hombres.					
30	Considero que los hombres se accidentan más que las mujeres.					
31	Las creencias religiosas influyen a la hora de conducir un vehículo.					
32	Me es indiferente si las demás personas conducen bien o mal.					
33	Cuando salgo con un grupo de personas a ingerir bebidas alcohólicas, siempre se escoge un conductor elegido.					
34	Es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial.					
35	Se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones.					
36	Se deberían hacer comparendos pedagógicos a los peatones que no respeten las normas de tránsito.					
	CONDUCTAS DE EVITACIÓN					
37	Me siento seguro (a) a la hora de conducir mi vehículo.					
38	La presencia de semovientes en la vía me genera inseguridad, cuando conduzco un vehículo.					
39	Los estados emocionales influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.					
40	La depresión influye a la hora de conducir un vehículo.					
41	Me considero una persona muy lenta a la hora de conducir.					
42	Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en					

	los conductores.					
	ESFERA FAMILIAR					
43	Cuando conduzco el vehículo pienso en lo importante que soy para mi familia.					
44	Los conflictos familiares influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.					
45	La estabilidad familiar incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.					
46	Las situaciones afectivas influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.					
47	Cuando conduzco con mi familia a bordo soy más cuidadoso (a).					
	CONDUCTAS DE ENFRENTAMIENTO					
48	Soy extremadamente exigente a la hora de conducir.					
49	Reviso el vehículo antes de conducir.					
50	Mantengo al día los documentos del vehículo.					
51	Suelo periódicamente realizarme valoraciones de mi estado de salud.					
52	Los accidentes de tránsito me generan estrés.					
53	Considero que soy una persona con capacidad de razonamiento a la hora de conducir.					
54	Soy persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduzco.					
55	Creo que las personas deben gozar de salud a la hora de conducir un vehículo.					
56	Me abstengo de conducir en horas pico.					
57	Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores.					
58	El estado de las carreteras influye en mi desempeño cuando conduzco un vehículo.					
59	Me abstengo de conducir vehículos en estado de embriaguez.					
60	Me abstengo de conducir vehículos cuando me encuentro trasnochado.					
61	Realizo jornadas extenuantes de conducción.					
62	Realizo jornadas cortas de conducción.					
63	Cuando conduzco un vehículo cerca de mi lugar de residencia, no tomé las precauciones de seguridad.					
64	Excedo la velocidad cuando observo la carretera sola.					
65	Aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado.					
	ASPECTO COGNITIVO					
66	Busco información sobre las normas de tránsito.					
67	Conozco los derechos de los demás y los míos en					

	las vías.					
68	Mi experiencia como conductor me genera un conocimiento amplio en las vías.					
69	Los conocimientos que adquiere un conductor son empíricos.					
70	Los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal.					
71	No me parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad.					
72	Me parece importante conocer las señales de tránsito.					
73	Disfruto conducir de acuerdo a la normatividad establecida.					
74	Creo que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo.					
75	Creo que el nivel educativo influye a la hora de conducir un vehículo.					
76	Se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito.					
77	Me considero una persona ágil al volante.					
78	Está bien que las personas consuman energizan té antes de conducir un vehículo.					
79	Los energizan té influyen en el estado de alerta del conductor.					
80	5 copas de licor no afecta la capacidad cognitiva la hora de conducir un vehículo.					
81	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol.					
82	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancia psicoactivas.					
83	El aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular.					
84	Un factor de distracción es la belleza física de una persona.					
85	Creo que el calzado debe ser adecuado a la hora de conducir.					
86	Creo que se debe conducir con vestuario adecuado.					
87	La falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo.					
88	Las personas conocen la normatividad de tránsito.					
89	Aplico la normatividad vial a la hora de conducir.					
90	Acostumbro usar el casco y chaleco reflector, cuando me movilizo en moto.					

	ESFERA OCUPACIONAL					
91	El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito.					
92	El afán genera imprudencia en los conductores.					
93	La fatiga laboral incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.					
94	Las situaciones económicas interfieren en la persona al momento de conducir un vehículo.					
95	El clima laboral incide cuando conduzco.					
96	La carga laboral me genera estrés al conducir.					
97	Los fracasos laborales me afectan a la hora de conducir un vehículo.					
98	Las extensas jornadas laborales influyen a la hora de conducir.					

CATEGORIA DE ANALISIS

Profesionales		Liliana Cruz		Dorian López		Ángela Nohemy Paz	
Nº	ITEM Esfera social	Adecuado	Pertinente	Adecuado	Pertinente	Adecuado	Pertinente
1	Respeto los peatones.	5	5	4.4	4.4	5	5
2	Acostumbro a usar el cinturón de seguridad cuando me movilizó en el auto.	5	5	4.5	4.5	5	5
3	Soy responsable a la hora de conducir.	5	4	5	5	4	4
4	Cuando estoy trasnochado, no conduzco vehículos	4	5	5	5	3.5	4
5	Soy cuidadoso a la hora de conducir.	5	5	4	4	5	5
6	Conduzco bajo efectos de medicamentos que producen insomnio.	4	4	4	4	4	4
7	Contribuyo a la	5	5	5	5	5	5

	movilidad respetando las normas de tránsito.						
8	Cuando salgo en plan de diversión, a sitios donde pueda consumir bebidas alcohólicas, dejo el vehículo en casa.	5	5	5	5	4.5	4.5
9	La imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.	5	5	4.5	4.5	5	5
10	La edad del conductor influye en su desempeño para conducir.	4	4	4	4	4	4
11	Los menores de edad son imprudentes al conducir un vehículo.	5	5	4	4	5	5
12	Me distraigo con facilidad cuando conduzco	5	4	4	4	4.5	4.5
13	Me gusta desafiar el riesgo con la alta velocidad.	4	4	5	5	4	4
14	La imprudencia de los conductores es la mayor causa en los accidentes de tránsito.	5	5	4.5	4.5	5	5
15	La cultura de cada persona influye en su desempeño a la hora de conducir un vehículo.	5	5	4.5	4.5	4	4
16	La imprudencia de los peatones es un	5	5	4	4	5	5

	factor terminante en la ocurrencia de los accidentes.						
17	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico alto son los que más accidentes de tránsito ocasionan.	3.8	3.8	3.8	3.8	3.5	3.5
18	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico medio son los que más accidentes de tránsito ocasionan.	3.8	3.8	3.8	3.8	3.5	3.5
19	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico bajo son los que más accidentes de tránsito ocasionan.	3.8	3.8	3.8	3.8	3.5	3.5
20	La presencia de policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras.	5	5	5	5	5	5
21	Los agentes de tránsito o policía vial no cumplen con su labor.	4	4	5	5	4	4
22	Estoy de acuerdo con las sanciones de tránsito.	5	5	5	5	5	5
23	Estoy de acuerdo que se eduque a conductores a través de comparendos.	4	4	5	5	4.5	4.5
24	El precio de los comparendos influye en el comportamiento de los conductores	4	4	4.8	4.8	4	4

	en la vía.						
25	Una imprudencia en la vía puede causar accidentes.	5	5	4	4	5	5
26	Conozco personas que conducen vehículo y a la vez hablan por celular.	5	5	4.5	4.5	5	5
27	MI seguridad en las vías depende de los demás conductores.	4	4	3.8	3.8	4	4
28	Mi buen comportamiento como conductor ayuda a prevenir los accidentes de tránsito.	5	5	4.5	4.5	5	5
29	Considero que las mujeres se accidentan más que los hombres.	4	4	4	4	4	4
30	Considero que los hombres se accidentan más que las mujeres	4	4	4	4	4	4
31	Las creencias religiosas influyen a la hora de conducir un vehículo.	4	4	4.5	4.5	4	4
32	Me es indiferente si las demás personas conducen bien o mal	4	4	4.5	4.5	4	4
33	Cuando salgo con un grupo de personas a ingerir bebidas alcohólicas, siempre se escoge un conductor elegido	5	5	4	4	5	5
34	Es necesario que	5	5	3.8	3.8	5	5

	entre todos aportemos a la seguridad vial.						
35	Se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones.	5	5	4	4	5	5
36	Se deberían hacer comparendos pedagógicos a los peatones que no respeten las normas de tránsito.	5	5	4	4	5	5
	Conductas de evitación						
37	Me siento seguro (a) a la hora de conducir mi vehículo.	5	5	5	5	5	5
38	La presencia de semovientes en la vía me genera inseguridad, cuando conduzco un vehículo.	5	5	5	5	5	5
39	Los estados emocionales influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5	5	5	5	5
40	La depresión influye a la hora de conducir un vehículo.	5	5	4	4	4	4
41	Me considero una persona muy lenta a la hora de conducir	4	4	4	4	4	4
42	Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores	5	5	4	4	5	5
	Esfera Familiar						

43	Cuando conduzco el vehículo pienso en lo importante que soy para mi familia.	5	5	4	4	5	5
44	Los conflictos familiares influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5	4.5	4.5	5	5
45	La estabilidad familiar incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5	3.8	3.8	5	5
46	Las situaciones afectivas influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5	5	5	4.5	4.5
47	Cuando conduzco con mi familia a bordo soy más cuidadoso (a).	5	5	5	5	5	5
	Conductas de enfrentamiento						
48	Soy extremadamente exigente a la hora de conducir.	5	5	5	5	5	5
49	Reviso el vehículo antes de conducir.	5	5	4	4	5	5
50	Mantengo al día los documentos del vehículo.	5	5	4	4	4	4
51	Suelo periódicamente realizarme valoraciones de mi estado de salud.	5	5	4	4	5	5
52	Los accidentes de tránsito me generan estrés.	4	4	5	5	4	4
53	Considero que soy una persona con	4	4	5	5	4	4

	capacidad de razonamiento a la hora de conducir						
54	Soy persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduzco	5	5	5	5	5	5
55	Creo que las personas deben gozar de salud a la hora de conducir un vehículo.	5	5	5	5	5	5
56	Me abstengo de conducir en horas pico.	4	4	5	5	3.5	3.5
57	Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores	5	5	5	5	5	5
58	El estado de las carreteras influye en mi desempeño cuando conduzco un vehículo.	5	5	4	4	5	5
59	Me abstengo de conducir vehículos en estado de embriaguez.	5	5	4	4	5	5
60	Me abstengo de conducir vehículos cuando me encuentro trasnochado.	4	4	4	4	4	4
61	Realizo jornadas extenuantes de conducción.	4	4	4	4	5	5
62	Realizo jornadas cortas de conducción.	4	4	4	4	5	5
63	Cuando conduzco un vehículo cerca de mi lugar de residencia, no	4	4	4.5	4.5	5	5

	tomó las precauciones de seguridad.						
64	Excedo la velocidad cuando observo la carretera sola.	5	5	5	5	5	5
65	Aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado.	4	4	5	5	5	5
	Aspecto Cognitivo						
66	Busco información sobre las normas de tránsito.	5	5	5	5	4	4
67	Conozco los derechos de los demás y los míos en las vías.	5	5	5	5	5	5
68	Mi experiencia como conductor me genera un conocimiento amplio en las vías	5	5	4.3	4.3	5	5
69	Los conocimientos que adquiere un conductor son empíricos	4	4	4	4	5	5
70	Los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal.	4	4	4	4	4	4
71	No me parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad.	4	4	5	5	5	5
72	Me parece importante conocer las señales de tránsito.	5	5	5	5	5	5

73	Disfruto conducir de acuerdo a la normatividad establecida.	5	5	5	5	5	5
74	Creo que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo.	5	5	5	5	5	5
75	Creo que el nivel educativo influye a la hora de conducir un vehículo.	5	5	4	4	5	5
76	Se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes de tránsito.	5	5	4	4	5	5
77	Me considero una persona ágil al volante	5	4	4	4	5	5
78	Está bien que las personas consuman energizan téis antes de conducir un vehículo.	4	4	4.5	4.5	5	5
79	Los energizan téis influyen en el estado de alerta del conductor.	5	5	4.5	4.5	5	5
80	5 copas de licor no afecta la capacidad cognitiva la hora de conducir un vehículo.	5	5	4.5	4.5	5	5
81	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de	5	5	4	4	5	5

	alcohol.						
82	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancia psicoactivas.	5	5	4	4	5	5
83	El aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular.	5	5	4	4	5	5
84	Un factor de distracción es la belleza física de una persona.	4	4	5	5	5	5
85	Creo que el calzado debe ser adecuado a la hora de conducir.	4	4	5	5	4	4
86	Creo que se debe conducir con vestuario adecuado.	4	4	5	5	4	4
87	La falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo.	5	5	5	5	5	5
88	Las personas conocen la normatividad de tránsito.	5	5	5	5	5	5
89	Aplico la normatividad vial a la hora de conducir.	5	5	5	5	5	5
90	Acostumbro usar el casco y chaleco reflector, cuando me movilizo en moto.	5	5	5	5	5	5
	ESFERA OCUPACIONAL						

91	El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito.	5	5	5	5	5	5
92	El afán genera imprudencia en los conductores.	5	5	4	4	5	5
93	La fatiga laboral incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5	4	4	5	5
94	Las situaciones económicas interfieren en la persona al momento de conducir un vehículo.	4	4	4	4	4	4
95	El clima laboral incide cuando conduzco.	5	5	4	4	5	5
96	La carga laboral me genera estrés al conducir.	4	4	4	4	5	5
97	Los fracasos laborales me afectan a la hora de conducir un vehículo.	4	4	4	4	4	4
98	Las extensas jornadas laborales influyen a la hora de conducir.	5	5	4.5	4.5	5	5
Totales		455.4	453.4	432.5	432.5	456.5	457

Sumamos las casillas de los Adecuados:

$$455.4+432.5+456.5=1344.4 / 3=448.13\%$$

Sumamos las casillas de los Pertinentes:

$$453.4+432.5+457=1342.9 / 3=447.63\%$$



Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa, Meta

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 Vistahermosa y Acacias Meta, sobre el tema de investigación FACTORES PSICOSOCIALES EN ACCIDENTES DE TRANSITO..

De acuerdo a su pertinencia cada ítems 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

Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa, Meta

CATEGORIA DE ANALISIS

N°	ESFERA SOCIAL	ADECUADO	PERTINENTE
1	Respeto los peatones.	5	5
2	Acostumbro a usar el cinturón de seguridad cuando me movilizó en el auto.	5	5
3	Soy responsable a la hora de conducir.	4	5
4	Cuando estoy trasnochado, no conduzco vehículos.	3.5	4
5	Soy cuidadoso a la hora de conducir.	5	5
6	Conduzco bajo efectos de medicamentos que producen sueño	4	4
7	Contribuyo a la movilidad respetando las normas de tránsito.	5	5
8	Cuando salgo en plan de diversión, a sitios donde pueda consumir bebidas alcohólicas, dejo el vehículo en casa.	4.5	4.5
9	La imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.	5	5
10	La edad del conductor influye en su desempeño para conducir.	4	4
11	Los menores de edad son imprudentes al conducir un vehículo.	5	5
12	Me distraigo con facilidad cuando conduzco.	4.5	4.5
13	Me gusta desafiar el riesgo con la alta velocidad.	4	4
14	La imprudencia de los conductores es la mayor causa en los accidentes de tránsito.	5	5
15	La cultura de cada persona influye en su desempeño a la hora de conducir un vehículo.	4	4
16	La imprudencia de los peatones es un factor determinante en la ocurrencia de los accidentes.	5	5
17	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico alto son los que más accidentes de tránsito ocasionan.	3.5	3.5
18	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico medio son los que más accidentes de tránsito ocasionan.	3.5	3.5
19	Los conductores que pertenecen al nivel socioeconómico bajo son los que más accidentes de tránsito ocasionan.	3.5	3.5
20	La presencia de policía vial contribuye a la seguridad en las carreteras.	5	5
21	Los agentes de tránsito o policía vial no cumplen con su labor.	4	4
22	Estoy de acuerdo con las sanciones de tránsito.	5	5
23	Estoy de acuerdo que se eduque a conductores a través de comparendos.	4.5	4.5
24	El precio de los comparendos influye en el comportamiento de los conductores en la vía.	4	4
25	Una imprudencia en la vía puede causar accidentes.	5	5
26	Conozco personas que conducen vehículo y a la vez hablan por celular.	5	5
27	MI seguridad en las vías depende de los demás conductores.	4	4
28	Mi buen comportamiento como conductor ayuda a prevenir los accidentes de tránsito.	5	5
29	Considero que las mujeres se accidentan más que los hombres.	4	4
30	Considero que los hombres se accidentan más que las mujeres.	4	4
31	Las creencias religiosas influyen a la hora de conducir un vehículo.	4	4
32	Me es indiferente si las demás personas conducen bien o mal.	4	4
33	Cuando salgo con un grupo de personas a ingerir bebidas alcohólicas, siempre se escoge un conductor elegido.	5	5
34	Es necesario que entre todos aportemos a la seguridad vial.	5	5
35	Se debería capacitar en normas de tránsito a los peatones.	5	5
36	Se deberían hacer comparendos pedagógicos a los peatones que no respeten las normas de tránsito.	5	5

Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa, Meta

37	Me siento seguro (a) a la hora de conducir mi vehículo.	5	5
38	La presencia de semovientes en la vía me genera inseguridad, cuando conduzco un vehículo.	5	5
39	Los estados emocionales influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5
40	La depresión influye a la hora de conducir un vehículo.	4	4
41	Me considero una persona muy lenta a la hora de conducir.	4	4
42	Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores.	5	5
43	Cuando conduzco el vehículo pienso en lo importante que soy para mi familia.	5	5
44	Los conflictos familiares influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5
45	La estabilidad familiar incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5
46	Las situaciones afectivas influyen en la persona a la hora de conducir un vehículo.	4.5	4.5
47	Cuando conduzco con mi familia a bordo soy más cuidadoso (a).	5	5
48	Soy extremadamente exigente a la hora de conducir.	5	5
49	Reviso el vehículo antes de conducir.	5	5
50	Mantengo al día los documentos del vehículo.	4	4
51	Suelo periódicamente realizarme valoraciones de mi estado de salud.	5	5
52	Los accidentes de tránsito me generan estrés.	4	4
53	Considero que soy una persona con capacidad de razonamiento a la hora de conducir.	4	4
54	Soy persona tolerante ante la cotidianidad cuando conduzco.	5	5
55	Creo que las personas deben gozar de salud a la hora de conducir un vehículo.	5	5
56	Me abstengo de conducir en horas pico.	3.5	3.5
57	Las cifras de accidentes aumentan por el estrés en los conductores.	5	5
58	El estado de las carreteras influye en mi desempeño cuando conduzco un vehículo.	5	5
59	Me abstengo de conducir vehículos en estado de embriaguez.	5	5
60	Me abstengo de conducir vehículos cuando me encuentro trasnochado.	4	4
61	Realizo jornadas extenuantes de conducción.	5	5
62	Realizo jornadas cortas de conducción.	5	5
63	Cuando conduzco un vehículo cerca de mi lugar de residencia, no tomé las precauciones de seguridad.	5	5
64	Excedo la velocidad cuando observo la carretera sola.	5	5
65	Aumento la velocidad del vehículo cuando estoy enojado.	5	5
66	Busco información sobre las normas de tránsito.	4	4
67	Conozco los derechos de los demás y los míos en las vías.	5	5
68	Mi experiencia como conductor me genera un conocimiento amplio en las vías.	5	5
69	Cree que los conocimientos que adquiere un conductor algunas veces son empíricos.	5	5
70	Los conocimientos que adquiere un conductor son de educación formal.	4	4
71	No me parece importante estar actualizado con respecto a la accidentalidad.	5	5
72	Me parece importante conocer las señales de tránsito.	5	5
73	Disfruto conducir de acuerdo a la normatividad establecida.	5	5
74	Creo que las personas deben tener conocimiento de las normas de tránsito a la hora de conducir un vehículo.	5	5
75	Creo que el nivel educativo influye a la hora de conducir un vehículo.	5	5
76	Se debe educar a conductores y peatones para disminuir los accidentes	5	5

Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa, Meta

	de tránsito.		
77	Me considero una persona ágil al volante.	5	5
78	Está bien que las personas consuman energizantes antes de conducir un vehículo.	5	5
79	Los energizantes influyen en el estado de alerta del conductor.	5	5
80	5 copas de licor no afecta la capacidad cognitiva la hora de conducir un vehículo.	5	5
81	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de alcohol.	5	5
82	Los accidentes de tránsito están asociados al consumo de sustancia psicoactivas.	5	5
83	El aspecto climático influye en la accidentalidad vehicular.	5	5
84	Un factor de distracción es la belleza física de una persona.	5	5
85	Creo que el calzado debe ser adecuado a la hora de conducir.	4	4
86	Creo que se debe conducir con vestuario adecuado.	4	4
87	La falta de valores en las personas genera accidentes de tránsito a la hora de conducir un vehículo.	5	5
88	Las personas conocen la normatividad de tránsito.	5	5
89	Aplico la normatividad vial a la hora de conducir.	5	5
90	Acostumbro usar el casco y chaleco reflector, cuando me movilizo en moto.	5	5
91	El estrés en los conductores puede precipitar la ocurrencia de un accidente de tránsito.	5	5
92	El afán genera imprudencia en los conductores.	5	5
93	La fatiga laboral incide en la persona a la hora de conducir un vehículo.	5	5
94	Las situaciones económicas interfieren en la persona al momento de conducir un vehículo.	4	4
95	El clima laboral incide cuando conduzco.	5	5
96	La carga laboral me genera estrés al conducir.	5	5
97	Los fracasos laborales me afectan a la hora de conducir un vehículo.	4	4
98	Las extensas jornadas laborales influyen a la hora de conducir.	5	5



ANGELA NOHEMY PAZ GONZALEZ
C.C. 51697208 DE BOGOTA
PSICOLOGA TP. PS070298

Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vista Hermosa, Meta

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 Alvarez 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.

Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa, Meta

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

Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa, Meta



Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el Municipio de Vistahermosa, Meta

