

T  
SP  
A3  
2007.



Gobierno **Bolivariano**  
de Venezuela

Ministerio del Poder Popular  
para la **Salud**



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD  
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS EN SALUD PÚBLICA  
"DR. ARNOLDO GABALDON"  
POST- GRADO  
POSTGRADO DE GESTIÓN EN SALUD PÚBLICA ARAGUA

**PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE  
TRANSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA 2007.**

Trabajo Especial de Grado presentado como Requisito Parcial para  
Optar al Título de Especialista.

MARACAY, OCTUBRE 2007



**Gobierno Bolivariano**  
de Venezuela

Ministerio del Poder Popular  
para la **Salud**



REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD  
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS EN SALUD PÚBLICA  
"DR. ARNOLDO GABALDON"  
POST-GRADO  
POSTGRADO DE GESTIÓN EN SALUD PÚBLICA ARAGUA

**PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE  
TRANSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA 2007.**

Trabajo Especial de Grado presentado como Requisito Parcial para  
Optar al Título de Especialista.

AUTORA: Lumidia Acuña.  
TUTORA: Fanny Dávila.  
ASESOR: Lic. Homero Rauseo.

MARACAY, OCTUBRE 2007

## DEDICATORIA

*A Dios por darme la fuerza necesaria en los momentos difíciles de toda mi vida.*

*A mi hijo, a mis hermanos, a mi gran amor.*

*A mis colegas que con dedicación, estímulo y fortaleza se inician en esta disciplina de la Salud Pública, para optimizar la calidad de vida de la población.*

*A mi amiga y compañera de postgrado Altahír Domínguez con quien compartí los momentos del quehacer en el transcurso de este postgrado.*

## AGRADECIMIENTO

*A Dios Todopoderoso Creador del Universo, por darme la luz para seguir adelante y lograr mis metas.*

*A la Virgen del Valle y todos mis Santos, por bendecirme y protegerme en cada momento de mi vida.*

*A mi Madre, por darme el don de la vida, y guiarme por el camino correcto.*

*A mi amado hijo Federico quien es y será motivo de inspiración para seguir adelante.*

*Al gran amor de mi vida Robin L. Gámez quien incondicionalmente me ha apoyado en el logro de mis metas profesionales.*

*A mis amigos el Prof. Homero Rauseo y Mayrim González quienes fueron mi mayor fortaleza para el logro de esta meta ¡GRACIAS!*

Lumidia del Rosario Acuña Ramos

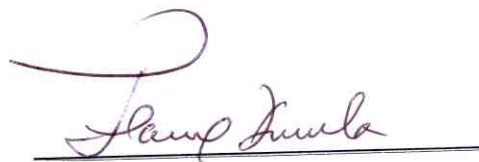
## CARTA DE APROBACIÓN DEL TUTOR

Maracay, 10 de Octubre de 2007

Ciudadano.  
Presidente y demás Miembros  
De La Comisión Coordinadora del Postgrado.  
Instituto de Altos Estudios en Salud Pública.  
"Dr. Arnoldo Gabaldon"

La presente es para comunicarle, que en mi carácter de tutora he leído y analizado el Trabajo de Grado Titulado: Propuesta de un Programa de Prevención de Accidentes de Tránsito en el Municipio Girardot, Estado Aragua 2007 realizado por el Ciudadano (a): Lumidia Acuña, para optar al título de especialista en Salud Pública y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para su presentación, evaluación y defensa.

ATENTAMENTE,

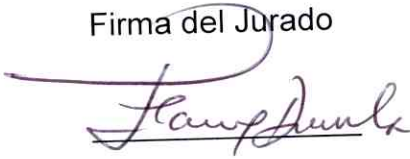

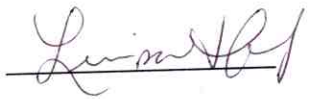


Dra. Fanny Dávila  
C.I.: 7.958.866

Servicio Autónomo Instituto de Altos Estudios en Salud Pública  
"Dr. Arnoldo Gabaldon"  
**POSTGRADO ESPECIALIZACIÓN DE GESTIÓN EN SALUD PÚBLICA**

**ACTA VEREDICTO**

Nosotros, miembros del Jurado designados para la evaluación del Trabajo de Especialización de Gestión en Salud Pública titulado: **"PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA."** presentado por el Ciudadano (a) LUMIDIA ACUÑA, para optar al Título de Especialista de Gestión en Salud Pública, estimamos que el mismo reúne los requisitos para ser considerado como APROBADO.

Nombres y Apellidos	C.I.	Firma del Jurado
Fanny Dávila <b>Presidente:</b>	7.958.866	
Maiqui Flores <b>Miembro:</b>	9.433.134	
Luisa Hernández <b>Miembro:</b>	7.196.048	

Maracay, 21 de noviembre de 2007

## TABLA DE CONTENIDO

	P.
Carta de Aprobación del Tutor.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Tabla de Contenido.....	v
Lista de Cuadros.....	vii
Resumen.....	ix
Introducción.....	2
<b>CAPITULO I</b>	
<b>EL PROBLEMA</b>	
Planteamiento del Problema.....	3
Objetivos.....	
Objetivo General.....	7
Objetivos Específicos.....	7
Justificación.....	7
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>MARCO TEÓRICO</b>	
Antecedentes de la Investigación.....	11
Bases Teóricas.....	15
Bases Legales.....	32
Operacionalización de Variables.....	39
<b>CAPÍTULO III</b>	
<b>MARCO METODOLÓGICO</b>	
Modalidad de la Investigación.....	40
Tipo de Investigación.....	40
Población y Muestra.....	41
Instrumento de recolección de datos.....	42
Validez – Confiabilidad.....	43
Criterios de Inclusión y exclusión.....	44
Técnicas de Análisis.....	44
Alcance.....	45
Limitaciones.....	45
<b>CAPITULO IV</b>	
Descripción del Programa.....	46
Análisis de los Resultados.....	46
<b>CAPITULO V</b>	
Propuesta.....	60



## LISTADOS DE CUADROS

Nº	Descripción	Pág.
CUADRO Nº 1:	Cuadro de Operacionalización de Variables.....	39
CUADRO Nº 2:	Índices de Morbilidad Año 2005.....	47
CUADRO Nº 3:	Índices de Morbilidad Año 2006.....	47
CUADRO Nº 4:	Índices de Mortalidad Año 2005.....	48
CUADRO Nº 5:	Índices de Mortalidad Año 2006.....	48
CUADRO Nº 6.	¿En el accidente ocurrido hubo algún familiar involucrado?.....	49
CUADRO Nº 7.	¿Usted ya había estado anteriormente involucrado (a) en algún accidente de tránsito?.....	50
CUADRO Nº 8.	¿Posee usted conocimientos generales acerca de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre? .....	50
CUADRO Nº 9.	¿Considera usted a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública?.....	51
CUADRO Nº 10.	¿Tiene usted conocimiento claro de su situación actual y sus posibles consecuencias?.....	52
CUADRO Nº 11.	¿Posee usted los recursos necesarios para costear el tratamiento?.....	53
CUADRO Nº 12.	¿Considera usted que la situación presentada tiene incidencia directa sobre su entorno familiar?.....	54
CUADRO Nº 13.	¿Considera usted que el accidente ocurrido traerá consecuencias negativa en su calidad de vida?.....	54
CUADRO Nº 14.	¿Posee algún tipo de educación vial?.....	55
CUADRO Nº 15.	¿En su comunidad existen programas de educación vial?.....	56

**CUADRO N° 16.** ¿ Posee usted conocimientos acerca de los sistemas de información utilizados por el estado enfocados hacia la prevención de accidentes de tránsito?.....57

**CUADRO N° 17.** ¿ Considera importante una completa educación vial a los ciudadanos desde temprana edad?.....57

**CUADRO N° 18.** ¿ Considera de relevancia que el Municipio Girardot del estado Aragua posea un programa de prevención de accidentes de tránsito?.....58

**MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD Y  
DESARROLLO SOCIAL  
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS EN SALUD PÚBLICA  
"DR. ARNOLDO GABALDON"**

**PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES  
DE TRANSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA**

Autor: Lumidia Acuña.  
Tutor: Prof. (a) Fanny Dávila.  
Año: 2007.

**RESUMEN**

Este trabajo se caracteriza por un modelo de política basado en un sistema de seguimiento. Se plantean los accidentes de tránsito como un problema de salud pública. Los accidentes de tránsito se consideran como variables, dependiendo de sus características, causas y consecuencias, y aquellos aspectos que pueden influenciar en estos a fin de disminuirlo y mejorarlo, manteniendo una relación lógica con los organismos encargados del control de los mismos. El objetivo del estudio es el de crear una propuesta de un programa de prevención de accidentes de tránsito en el Municipio Girardot, Estado Aragua. Se toma como población la totalidad de habitantes del Municipio objeto a estudio y las personas incluidas y tomadas como muestra intencionada fueron aquellos ingresados en la sala de emergencia del Hospital central de Maracay, representando la unidad de análisis del estudio, y expresando los resultados en cuadros y gráficos. Por último se establece la propuesta del programa enmarcando su desarrollo dentro del Municipio Girardot del Estado Aragua, fundamentándose en el programa general llevado a cabo por el Instituto Nacional de Tránsito Transporte Terrestre.

Palabras claves: Accidentes de tránsito, prevención, programa, disminución.

## INTRODUCCIÓN

Hoy en día son muchos los factores que afectan a la población, su calidad de vida y su desarrollo como ciudadanos ejemplos de una sociedad, llena de valores y repleta de cultura.

Uno de esos factores que hoy en día afecta a la población venezolana, es la ocurrencia continua de accidentes de tránsito. Actualmente 6 de cada 10 ingresados en las salas de emergencia, son víctimas de accidentes de tránsito, ya sea de forma directa (causante) o indirecta (involucrado circunstancial), y esto a su vez, genera constantes colapsos en dicho centros, tal como lo señala la periodista Erika Hernández (2005).

El Estado Aragua, específicamente el Municipio Girardot, no escapa a esta realidad, la sala de emergencia del Hospital Central de Maracay, cotidianamente esta llena de personas que son atendidas por ser víctimas de un accidente de tránsito, y en gran parte de los casos son personas reincidentes en dichas situaciones.

Las causas de los mismos son innumerables, resaltando la imprudencia, la ingesta de bebidas alcohólicas, entre otros, lo que origina a su vez que los índices y estadísticas de morbi – mortalidad de estos aumenten de manera considerable año tras año. Es necesario crear conciencia y políticas dirigidas a la población, enmarcadas a fomentar la educación, prevención, información y formación en materia de seguridad vial, que este dirigido a cumplir con la meta de disminuir de manera relevante de los accidentes de tránsito en el Municipio, el Estado y en el país.

## CAPÍTULO I

### Planteamiento del Problema

Los accidentes de tránsito a nivel mundial, han sido factor de impacto social en todos los estratos, conllevando a secuelas en la familia, el trabajo y la producción de un país, representando un problema global, así lo indican las estadísticas de la Organización Mundial de la salud (OMS). Citada por Tribin (2004), donde en su trabajo elaborado, Saldo Mortal en Carreteras del Mundo; señala los factores mas negativos para detener el creciente y alarmante saldo mortal que registran las carreteras en el mundo que originan la pérdida de vida a 1,2 millones de personas al año, donde los involucrados se encuentran en edades entre 15 y 29 años, siendo la segunda causa de mortalidad mundial; y se convierte en tercera causa para quienes tienen de 30 a 44 años. Anualmente mueren 180.000 niños menores de 15 años y centenares quedan afectados de por vida.

Un accidente es un hecho inesperado que ocasiona graves daños a la salud integral, economía y productividad de las personas, generalmente propiciado por tomar acciones de gran riesgo o ignorar circunstancias o reglas establecidas para la seguridad de todas las personas.

Ninguna persona está exenta de sufrir algún accidente, pero todos podemos evitarlos ya que la mayoría de ellos se pueden prevenir, si hacemos de nuestro hogar, trabajo, escuela o sitio de recreación o calle sitios seguros en donde prevalezca el orden, la limpieza y el respeto a las normas de seguridad establecidas.

Los accidentes de tránsito, tienen diferentes escalas de gravedad, el accidente mas grave se considera aquel donde resultan victimas mortales, van bajando la escala de gravedad desde donde hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.

Latinoamérica, no escapa de esta realidad, ya que esta pandemia continental, es inferida por un informe de la Cruz Roja Venezolana (2006). Casi 130.000 personas mueren anualmente en las autopistas y carreteras de las Américas, Estados Unidos, Brasil, México, Colombia y Venezuela; son las naciones con mayor índice de decesos por accidentes de tránsito en el Continente Americano.

Venezuela, es uno de los países del Continente que presenta un número impresionante de accidentes, convirtiéndose en un problema alarmante, tal como lo señala Hernández (2005), en su trabajo titulado, Accidentes de Tránsito son Alarmantes en Venezuela, indica que según cifras del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre (CTVTTT), diariamente fallecen veinte (20) personas en accidentes automovilísticos. Esta tendencia, generalmente, es regular durante todo el año. A final de cada año la lista de accidentes viales, en todo el Territorio Nacional, superan los ochenta mil (80.000), con mas de cuatro mil (4.000) muertos y veinte mil (20.000) lesionados; donde el promedio de ocurrencia de los accidentes viales es de cinco (05) por hora y cada noventa (90) minutos fallece un habitante de este país por ese motivo.

Los accidentes de tránsito se han convertido en una epidemia que convive en la cotidianidad de peatones y conductores. Representan en la actualidad un grave problema de salud pública, cada año se produce medio millón de muertes y 15 millones de heridos en las carreteras de todo el mundo.

Dentro de los hechos violentos en general las lesiones temporales o definitivas como producto los accidentes viales se han convertido una gran carga con un elevado costo y sacrificio económico, social y emocional para toda la sociedad Venezolana. Los accidentes de todo tipo ocupan el tercer lugar en mortalidad con una tasa de más del 40 por 100.000 habitantes, siendo sólo superada por las enfermedades cardiovasculares y el cáncer. Dentro de los accidentes en general, los accidentes de tránsito ocupan el primer lugar con una tasa del 22,5 por 100.000 habitantes.

La situación en el Estado Aragua no varía mucho con respecto a la situación Nacional, en un estudio realizado por Torrealba (1992), donde señala a los accidentes de tránsito como "Epidemia sobre Ruedas", por el impacto y consecuencias que conllevan estos. La última década deja al estado Aragua, un promedio anual de 7.067 accidentes de tránsito, con promedio de 1982 lesionados, según los registros de la Unidad Estatal de Vigilancia de Tránsito Terrestre N° 42 Aragua (2000).

Las cifras del Ministerio del Poder Popular Para La Salud (2005), registran a los accidentes de tránsito como la quinta causa de muerte en el territorio venezolano, el Estado Aragua no escapa de esta situación, así como las instalaciones hospitalarias del Municipio Girardot, como lo es el Hospital Central de Maracay, donde se reciben todos los heridos y lesionados procedentes de estos eventos; en los que la situación trasciende, debido a que no solo se caracterizan por las pérdidas humanas sino económicas, y las pérdidas materiales de los propietarios de vehículos, de las compañías aseguradoras y del Estado superan anualmente a nivel nacional 600 mil millones de bolívares, aunado a esto los daños físicos y psicológicos de uno o más integrantes de una familia que haya sido víctima de accidentes de tránsito

son a menudo, irreparables, generando situaciones de desgaste emocional depresión o frustración en los afectados.

El sector salud, quien es el receptor de todos los heridos, lesionados o víctimas, tanto de los accidentes de tránsito como de otros hechos de violencia son las principales causas de consulta y hospitalización, tal como lo expresan los registros de morbilidad de la Coordinación de Epidemiología Regional y los Registros Estadísticos del Hospital (2006), esto ha traído como consecuencia el congestionamiento de los diferentes servicios y unidades de atención del nosocomio maracayero, donde el lesionado por accidente, requiere de un proceso de atención especial, el cual requiere material médico quirúrgico, medicamentos y atención especializada, donde los costos son altos, con un promedio de estancia hospitalaria de 13 días aproximadamente.

Por las razones anteriores el sector salud debe impulsar propuestas para prevenir los accidentes de tránsito, y por lo antes planteado, este debe ser un esfuerzo intersectorial.

En Aragua se ha tratado de implementar acciones en conjunto, debido a que el problema antes expuesto es multifactorial. Se hace necesario entonces, realizar un seguimiento a las intervenciones dirigidas a mejorar el problema. Para ello es necesario articular los diversos factores, sectores y acciones que inciden en mejorar este problema en el estado Aragua, lo que pretende alcanzar este estudio.

Tomando en cuenta que el sector salud tiene un gran compromiso con el estado en materia de prevención se debe hacer participe en la implementación de políticas de salud inherentes al control haciendo hincapié en los accidentes de tránsito, y las repercusiones negativas de los mismos, es por ello que se

deben elaborar programas de prevención, que ayuden a crear conciencia y cultura entre las personas.

### **Objetivos de la Investigación**

#### ***Objetivo General***

Elaborar un programa de prevención de accidentes de tránsito en el Municipio Girardot del Estado Aragua 2007.

#### ***Objetivos Específicos***

1. Describir el programa de Accidentes de Tránsito del Ministerio del Poder Popular para la Salud 1998.
2. Analizar las estadísticas de morbi – mortalidad de los accidentes de tránsito en el Municipio Girardot en el estado Aragua en el período 2004 – 2006.
3. Precisar el impacto que tiene sobre la familia los accidentes de tránsito, y sus incidencias en los involucrados directamente en los mismos.
4. Elaborar un programa de prevención de accidentes de tránsito.

#### **Justificación**

El impacto negativo, tanto social como económico, que producen los accidentes de tránsito, trae consecuencias no solo relacionadas a los costos de atención médica, y daños materiales, sino también daños a la integridad física, discapacidades transitorias o permanentes, entre otros.

Cada día se dispone de vehículos de mayor potencia y menor tamaño, que logran altas velocidades con muy poca vibración y una tranquilidad tal que imprime a los conductores una falsa idea de seguridad y ausencia de peligro a altas velocidades. Existen una serie de disposiciones sobre los vehículos para disminuir la inseguridad de los mismos. Recientemente se ha dado énfasis a otros componentes del sistema - en especial el de vehículos y la carretera misma, que son igualmente importantes. Por esto, también es apropiado considerar las prácticas y normas de las personas que tienen un papel central en la construcción y en el funcionamiento seguro del sistema operacional carretera-vehículos. Por ejemplo, cuando se pierde el control del vehículo y choca, la gravedad de la colisión depende del tamaño, peso, rigidez y otras características del objeto impactado. Por lo tanto, se deben colocar barreras que absorban el impacto y mantener lejos de la carretera rocas y todo tipo de objetos y barreras rígidas. Se deben adoptar medidas para la prevención de accidentes de tránsito principalmente mejorando la ingeniería de caminos, esto incluye la construcción y mantenimiento de carreteras. La infraestructura debe ser construida y mantenida para hacer frente al aumento de vehículos que utilizan las carreteras. Para esto se necesita la inversión de recursos públicos adecuados.

Cuando se produce un accidente de tránsito siempre hay una causa desencadenante, y que se puede agravar de forma considerable si por culpa de esa causa desencadenante resultan afectados, otras personas, además de la persona que lo ocasiona, conocido popularmente como el culpable y las posibles víctimas que pueden resultar afectadas por culpa de esa negligencia. En la actualidad es de notar que los accidentes de tránsito se han incrementado en gran cantidad, esto debido a la inconciencia y el irrespeto que presenta el conductor antes las normas de tránsito ya que al conducir bajo efectos de bebidas alcohólicas, o a exceso de velocidad se pierde el control y la cordura a

la hora de tomar en cuenta todas aquellas normas y reglas establecidas provocando así accidentes y en la mayoría de las veces perdidas lamentables, esto a su vez trae como consecuencia el rompimiento del grupo familiar, es importante resaltar y es de gran preocupación que la mayoría de estos conductores o personas que son víctimas de tan lamentable situación corresponde a la juventud y adulto joven.

Es relevante para el Estado Aragua y para el Municipio Girardot, así como motivo de acciones inmediatas la prevención de accidentes de tránsito por representar una de las principales causas de muerte. Cabe destacar que estos se producen en su gran mayoría en los 66 Kilómetros de la Autopista Regional del Centro, donde una parte importante es recorrida dentro de la jurisdicción del Municipio Girardot, por la cual, circulan un número de aproximadamente 70.000 vehículos diarios, e igualmente los accidentes producidos en el resto del Municipio que aumentan progresivamente el número de lesionados, que reciben los Centros Hospitalarios del Estado y en particular el Hospital Central de Maracay, donde se reciben, se atienden y en la mayoría de los casos quedan hospitalizados durante un buen tiempo, haciéndole seguimiento a su recuperación, en la medida de lo posible, debido a que es una realidad que los servicios públicos de atención prehospitalaria en Venezuela son insuficientes y en algunos lugares realmente inexistentes.

Se estima que alrededor del 30% de las camas hospitalarias están ocupadas permanentemente por lesionados en accidentes de tránsito y representan un alto porcentaje de los atendidos por los servicios de rehabilitación.

Los servicios públicos de atención prehospitalaria en Venezuela son insuficientes y en algunos lugares realmente inexistentes.

Por todo lo anteriormente descrito surge la necesidad de crear programas, de concientización y educación en el campo de la seguridad y prevención vial, que colaboren en la posible reducción de los accidentes de tránsito, y de igual manera ayuden a descongestionar los principales centros asistenciales, tal como el Hospital Central de Maracay, en el Municipio Girardot del Estado Aragua donde día a día es mayor la atención y rehabilitación de lesionados así como el colapso. En resumen, la reparación de los daños sobre la salud producidos por los accidentes de tránsito, indican el fracaso de las medidas prevención primaria y deben estar destinadas a conducir al individuo a la curación y tratamiento de las discapacidades, y recuperación de las capacidades residuales; a través de la atención médica de emergencia, especializada y de rehabilitación médica integral.

La situación requiere soluciones inmediatas y más eficientes y está claro que este programa, por sí solo, no conseguirá resolver en gran medida el problema. Se requieren políticas articuladas y orientadas hacia la educación de los usuarios de las vías, al aumento de las exigencias al momento de conceder las licencias de conducir e incrementar el establecimiento de multas para los conductores y peatones que violan las señales de tránsito.

Cabe destacar que los rasgos culturales de la población, son en gran parte causales de accidentes de tránsito, así como también la falta de conciencia vial, el manejo descuidado y el irrespeto consciente a las normas de tránsito.

## CAPITULO II

### MARCO TEORICO

#### **Antecedentes de la Investigación.**

Con la finalidad de consolidar el tema es necesario contar con un basamento teórico, que permita unir los eslabones que han constituido la cadena del saber.

Todo análisis investigativo, requiere necesariamente estar soportado por una serie de antecedentes históricos, es decir, el conjunto de trabajos previos consultados para apoyar el tema que sirvan de base para explorar todos los aspectos que se relacionen al mismo.

Arias (1977) se refiere a los antecedentes como los "estudios previos y tesis de grado relacionados con el problema planteado, es decir investigaciones realizadas anteriormente que guardan vinculación con el problema en estudio".

En relación a esto, a continuación se analizarán algunos trabajos que tienen que ver con el tema a tratar en la presente investigación.

Llantén, (2000). En su tesis de grado titulada, *Clasificación de los Accidentes de Tránsito, Estadísticas y Condicionamientos en Chile*. El investigador plantea que a raíz del tipo de accidente que haya ocurrido, se puede determinar las causas, consecuencias e influencia en la sociedad, ya que de este dependerá consecuentemente si tendrá incidencias positivas o negativas e influir en los registros de mortalidad del país, ya que los

accidentes de tránsito, se encuentran entre las primeras causas de decesos en el mismo. Para llevar a cabo este tipo de investigación, se utilizó como técnica encuesta con preguntas de carácter abierto y cerrado que fueron aplicadas entre una cantidad de habitantes de distintas poblaciones de los estados. En consecuencia, los resultados indican una clara conciencia en la sociedad en cuanto a las causas de los accidentes; y es evidente la preocupación e iniciativa de la misma en una posible mejora de la situación, que colabore en reducir el índice de mortalidad y a controlar el número de accidentes ocurridos.

El Trabajo de Grado elaborado por Díaz. (2002), y que lleva por título, *Diseñar y aplicar un sistema de seguimiento basado en un Modelo de políticas públicas para la prevención de accidentes de tránsito en el Estado Aragua*. Se plante como objetivo del estudio diseñar y aplicar un sistema de seguimiento. Se divide en dos tiempos: Descripción actual donde se crea una base de datos y se toma como población a los 922 lesionados que ingresaron a establecimientos de Corposalud en el año 2000. La muestra fueron los conductores lesionados (346), los cuales se asumen como un accidente de tránsito y representan la unidad de análisis de este primer tiempo, el análisis se hizo a través de cuadros y gráficos. En la segunda fase se realizó un análisis relacionado cada sector con el problema. El sector económico, se estudió el ingreso per capita en Aragua a mayor ingreso mejor probabilidad de mantener en mejores condiciones los vehículos y disminuir fallas mecánicas, matrícula educación diversificada y profesional, infraestructura como sistema encargado de mejorar las condiciones de vialidad, a pesar de haber mejorado la vialidad, el número de accidentes no ha disminuido, tránsito terrestre responsable de hacer cumplir las leyes de tránsito y los programas de prevención, de acuerdo con lo investigado no han disminuido los accidentes en la serie de años estudiados y salud como sector que recibe el producto de los accidentes se observa que hay un número

elevado de lesionados, discapacitados y aumento en la tasa de mortalidad por este hecho. Este informe evidencia que el modelo puede facilitar la identificación y evaluación de políticas a fin de mejorar o disminuir los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

Por otra parte, Carvajal, (2002), En su trabajo titulado *Comprobar posibles Hipótesis que Generen Accidentes Automovilísticos y sus consecuencias, en el Estado de Tucumán, Argentina*. El autor llevó a cabo un trabajo de campo de tipo descriptivo – evaluativo, apoyado en el proyecto factible, utilizando como instrumento un cuestionario mixto conformado por diez preguntas, obteniendo como resultado, la comprobación de la principal hipótesis, la cual indica que el consumo de alcohol es la principal causa de ocurrencia de accidentes de tránsito en la población. En consecuencia, se genera un aumento considerable en los registros estadísticos que indican la tasa de mortalidad y a su vez las incidencias a nivel social. El autor concluye que el problema se podría solucionar realizando mayores controles y creando conciencia entre los ciudadanos, por medio de capacitaciones y campañas continuas en lo que educación vial se refiere, ya que los accidentes de tránsito en argentina son la primera causa de muerte en menores de 35 años.

La investigación realizada por Bracho, (2003), en su Trabajo de grado titulado, *Programa de educación vial dirigido a los docentes de la II etapa de educación básica de la escuela creación Sorocaima en el Municipio Santiago Mariño, Estado Aragua*, elaborado en la Universidad Nacional Experimental Simón Rodríguez, (UNESR) - Núcleo Maracay. Sub. Dirección Académica, Investigación y Postgrado. Establece como propósito el diseño de un programa en educación vial, que pretende en primer lugar, diagnosticar las necesidades e intereses de docentes y alumnos con respecto al tema, y por otra parte la descripción de los criterios técnicos y pedagógicos que integren

el programa de seguridad vial, debido a la gran cantidad de accidentes de tránsito ocurridos en los alrededores de la escuela donde se ven afectados principalmente los alumnos. El estudio se llevo a cabo bajo la modalidad de proyecto factible, sustentado en una investigación de campo y documental. Se prevé la aplicación de las técnicas de la observación y la encuesta a una muestra de 9 docentes, donde se recolectará la información a través de una guía de información y un cuestionario cuyos datos serán analizados estadísticamente a través de tablas de frecuencia y gráficos circulares. Dichos resultados serán el fundamento del diagnóstico relacionado con la situación actual de las necesidades que en materia de educación y seguridad vial tengan los alumnos y docentes de la escuela anteriormente mencionada. Los resultados del diagnóstico serán el fundamento inicial para la elaboración de la propuesta que consistirá en un programa en Educación vial.

Díaz. (2004). En su Trabajo de grado titulado, *Propuesta de un programa de prevención de accidentes de tránsito en los alrededores del Ministerio de Infraestructura Región Aragua, ubicado en Maracay*. Elaborado en la Universidad Nacional Experimental Simón Rodríguez, (UNESR) - Núcleo Maracay, Sub-Dirección Académica, Investigación y Postgrado. La investigación tuvo como finalidad proponer un programa de prevención de accidentes de tránsito en los alrededores de dicho ente, debido a la frecuencia de ocurrencia de los mismos, ya que se encuentra ubicado en una Avenida Principal y de gran afluencia automotriz. Esta investigación se desarrolló bajo la modalidad de proyecto factible, con una investigación de campo de tipo descriptiva, apoyada en una revisión documental necesaria para lograr los objetivos propuestos. Las técnicas e instrumentos de recolección de datos utilizados fueron la observación directa, la entrevista y la encuesta la cual fue aplicada a los trabajadores de la organización y a los habitantes de los sectores cercanos. El estudio dio como resultado que son muchas las personas propensas a estar inmerso en accidentes de tránsito en

los alrededores de esta institución, por su ubicación y la falta de conciencia y educación vial de las personas que habitan cerca de allí, por lo tanto se recomienda la implementación de la propuesta de un programa de prevención de accidentes.

### **Bases Teóricas**

El ser humano en búsqueda de su tranquilidad social y personal ha intentado de diversas maneras ser parte de su propio crecimiento, capacitándose en distintos campos, que le permitan de cierto modo prevenir aquellos hechos imprevistos, que puedan ocasionar pérdidas en sentido material, económicas, de infraestructura, y en el peor de los casos pérdidas humanas.

#### **Programa de accidentes de tránsito del Ministerio del Poder Popular para la Salud. División de Prevención de Accidentes y hechos violentos.**

En Venezuela, existe una Norma Oficial para la Prevención de Accidentes, que data del año 1998, donde se establecen los accidentes de tránsito como hechos violentos, y se ubican dentro de las primeras causas de morbilidad y mortalidad del país. En dicho programa se establecen los accidentes viales como ocupantes del primer lugar de la tabla de accidentes generales, incrementando día a día la tasa de morbi mortalidad en el país en donde la asunción del riesgo por parte de los involucrados a veces prevalece. Por otra parte, indica que la mayor incidencia de los evento se da en el sexo masculino y edades tempranas, limitantes hasta los 36 años aproximadamente, por lo que se hace necesario establecer sobre qué daños específicos se deben formular criterios estandarizados para la atención de estos graves problemas de salud pública, por lo que se indica que el sector salud constituye el receptor principal de los problemas ocasionados por estos

eventos, aunque son de resolución intersectorial; por la responsabilidad que recae sobre los servicios de emergencia de todos estos hechos.

En el desarrollo o marco conceptual del programa, se identifica de manera directa la historia o características naturales de los accidentes, donde se toman como principal indicar al individuo en relación con su entorno completamente sano y en equilibrio, pero rodeado de innumerables factores de riesgo, descritos por diferentes elementos (edad, sexo, esfera sensorial y mental, estado de vehículos y maquinarias, ambiente, entre otros), donde luego se enfoca un pre - daño, que vendría representado por la interacción entre el individuo y los factores de riesgo, lo que ocasionaría de manera súbita el denominado accidente, que representa en este caso el desequilibrio total de todos los factores, ocasionando como consecuencia el llamado post - accidente, que no es mas que la reparación de las consecuencias sobre la salud.

El programa descrito, tiene como objetivo, desarrollar acciones de promoción para la prevención de las lesiones no intencionales y consecuente disminución de la morbilidad, mortalidad y discapacidad ocasionada por estos eventos, en la población general. En sus disposiciones generales, ubican a los accidentes de viales en primer lugar, involucrando los siguientes aspectos:

- Todo individuo, en su condición de conductor deberá haber sido evaluado en la esfera sensorial, con énfasis en su capacidad visual y auditiva. De detectarse alguna alteración, se considera de riesgo y deberá ser remitido a la especialidad correspondiente (oftalmología y / o Otorrinolaringología).

- Todo individuo, en su condición de conductor deberá haber sido evaluado en la esfera psico - motriz: tiempo de reacción, resistencia física y

coordinación. De detectarse alguna alteración se considera de riesgo y deberá ser remitido a la especialidad correspondiente. (Neurología).

.- Todo individuo, en su condición de conductor deberá haber sido evaluado en la esfera mental: Capacidades cognitivas y personalidad. De detectarse alguna alteración deberá ser remitido a la especialidad correspondiente (psiquiatría).

.- El usuario, conductor, deberá aprender a reconocer su capacidad de reacción y respuesta, frente a los factores de riesgo.

.- Todo conductor involucrado en cadentes viales, deberá ser sometido a determinaciones séricas de alcohol.

.- Todo conductor involucrado en accidentes viales, deberá hacersele determinaciones toxicológicas inmediatamente, según lo contemplado en el programa antidroga de la división de Salud Mental.

.- Todo conductor, deberá de abstenerse de conducir utilizando equipos o dispositivos auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, según lo contemplado en el artículo 157 de la Ley de Transito Terrestre.

.- Todo niño desde el nivel preescolar, deberá ser instruido en lo referente a educación vial, y particularmente en lo referente a su condición de peatón.

.- Los niños y ancianos, deberán ser acompañados por un adulto responsable, para evitar el desarrollo de los cadentes.

.- Todo individuo en su condición de peatón o no, deberá conocer y respetar la Ley de Tránsito Terrestre y su Reglamento.

.- Todos los grupos familiares, deberán recibir orientación en relación con la normativa vial vigente, a fin de ayudar a preservar la integridad de los miembros del núcleo familiar.

.- Toda escuela deberá contar con la presencia de patrulleros escolares, previamente entrenados y supervisados por el maestro asesor.

.- Todo individuo, que resultará lesionado por un accidente de tipo vial, deberá ser atendido en el centro asistencial adyacente al lugar del accidente; cualquiera fuere su condición.

.- La atención médica que se le brinde al paciente accidentado deberá ser integral.

.- Todo paciente víctima de un accidente vial, deberá ser reportado en el Centro donde se le preste atención médica.

.- El equipo de salud, deberá coordinar acciones con los planteles de educación básica, media, diversificada y superior; relacionadas con la promoción para la prevención de los accidentes.

.- El equipo de salud en los diferentes niveles de atención deberá implementar actividades orientadas a formar e informar a las comunidades, en lo referente a la prevención de accidentes.

### **Disposiciones de Vehículo y Máquinas**

Se toman en cuenta los siguientes factores, sus características y especificaciones según sea el caso:

.- Responsabilidad del conductor.

.- Responsabilidad de la empresa.

- Responsabilidad de las autoridades.

- Responsabilidad de la ensambladora: aplicadas en:

a. Sobre vehículos de transporte particular.

b. Sobre vehículos de transporte colectivo.

c. Sobre vehículos de transporte de carga.

d. Sobre vehículos especiales. (De enseñanza, escolares, diplomáticos y de emergencia).

En otro orden de ideas el programa hace un vital enfoque en cuanto a las disposiciones sobre el medio vial, en el cual se resalta la corrección de fallas, los patrullajes establecidos, módulos de auxilio, el papel de las autoridades, así como la calidad de la construcción de las vías y su mantenimiento.

Por ultimo se enfoca en los indicadores que están representados por todos los factores mencionados con anterioridad interrelacionados entre si, indicando finalmente las disposiciones generales para la atención prehospitalaria al accidentado sea cual fuere el caso.

### **Accidentes de Tránsito**

Los accidentes de tránsito, forman parte de esos hechos imprevistos, que ponen en riesgo la estabilidad y vida de las personas, la imprudencia, la violación de los límites de velocidad, la ingesta de bebidas alcohólicas, fallas del vehículo, falta de mantenimiento de las vías, así como de iluminación, son algunas de las causas de origen de dichos accidentes.

Tal como lo señala Mejías (1993) en su Enciclopedia Enfrentar Eventos Sorpresas, un accidente de tránsito o de tráfico, es aquel en el que se ve involucrado al menos un automóvil u otro tipo de vehículo de transporte terrestre.

A pesar de la rapidez con que sucede, un accidente de tránsito no se presenta en forma instantánea. El siniestro es el resultado de un conjunto de hechos que acontecen en un lapso más o menos corto, los cuales conforman su evolución. Durante el transcurso de esas situaciones, los elementos que intervienen en el accidente se van encontrando sucesivamente en una serie de posiciones correlativas, hasta que se presenta el fatal resultado.

#### **Factores que influyen en los accidentes de tránsito.**

Según el Manual de Acciones y Planes de Prevención para el Cumplimiento de Normas de tránsito (2004) existe una cantidad bastante grande de factores que, aparte de la habilidad, condición anímica y física de los conductores, desempeñan un papel preponderante en los accidentes de tránsito. Entre los más comunes se encuentran el estado y condiciones de humedad del pavimento, estado general de la vía, ingestión de alcohol en los conductores, iluminación de la vía, hora, día de la semana, distancia de visibilidad, velocidad de diseño y velocidad de tránsito.

Estado del pavimento.

Las condiciones en que se encuentre la vía pueden tener mucha influencia en el problema de los accidentes de tránsito. El estado de la superficie de rodamiento repercute directamente sobre la "distancia de frenado"; esta es, el espacio que recorre el vehículo después de que el conductor aplica el freno.

Cuando una vía presenta un alto tránsito diario, su pavimento esta sometido a un efecto de pulimento importante por efecto de la constante fricción entre este y los cauchos de los vehículos. Dicho problema se acentúa si una parte significativa de este tránsito lo constituyen autobuses y vehículos pesados. Los mismos, por medio de sus continuas paradas y puestas en marcha, hacen que las zonas de la superficie de rodamiento en que se realizan tales maniobras pierdan rugosidad con mayor rapidez que otras partes de la vía. En esos lugares, el pavimento presenta un elevado pulimento y por consiguiente, un coeficiente de roce bajo. Esta situación hace que ahí, la distancia necesaria para frenar la marcha de un vehículo sea mayor que en otros sectores o tramos de la vía que no están sometidos a este tránsito pesado y sus maniobras. De acuerdo con el registro de accidentes, un promedio del 18% de los mismos ocurre con la condición de pavimento húmedo y un 82 % ocurre con el pavimento seco. Esto significa que durante los períodos de lluvia, la incidencia de percances se incrementa en más de un 250%.

#### Ingestión de alcohol.

La presencia de alcohol en la sangre de los conductores es un aspecto de relevancia en el análisis de los accidentes de tránsito. Una persona que maneja un vehículo después de haber ingerido bebidas alcohólicas ve disminuidas sus capacidades para la conducción, lo cual la ubica en clara desventaja ante la presencia de una situación peligrosa. Lo más grave es que esa persona, por la razón antes anotada, puede constituirse en cualquier momento, en el causante de una situación de peligro para conductores que viajan libres de los efectos del alcohol.

En el Municipio Girardot del Estado Aragua, esta comprobado que la idiosincrasia de los conductores es tal que estos consideran ser muy solventes dentro de la actividad del manejo. El aspecto de la conducción

después de haber ingerido bebidas alcohólicas no escapa a esa situación. No es extraño ver como al finalizar actividades sociales, hay personas que, luego ingerido licor manifiestan estar aptas para conducir un vehículo de regreso a su casa. Pruebas realizadas a gente que ha ingerido licor y que se considera en óptimas condiciones para desempeñar la función del manejo demuestran que, realmente, se presenta una clara disminución de su destreza para conducir. El alcohol produce un aumento en el tiempo de las fases de percepción y de decisión y además reduce la facultad de diferenciar la magnitud de los distintos estímulos que se presentan en la actividad del manejo.

Generalmente es en altas horas de la noche cuando las actividades sociales en salones de baile, discotecas, bares y otros centros llegan a su fin. Esto coincide con el lapso de menor tránsito y vías descongestionadas, por lo que los conductores que provienen de esos lugares prácticamente tienen a su disposición las calles. El reducido número de accidentes en los que por lo menos un conductor ha estado bajo los efectos del alcohol es consecuente con lo anterior.

#### Iluminación de las vías.

La iluminación de las vías merece especial atención en el tránsito vehicular. Cuando la densidad de vehículos es alta, este aspecto adquiere mayor importancia y se constituye en un factor muy influyente en la seguridad de la vía. Acciones ejecutadas en otros países, para dotar las vías de un buen sistema de alumbrado, han demostrado que es posible, con esto, reducir hasta un 30% la incidencia nocturna de accidentes.

Hay varios criterios técnicos que son usados para evaluar la calidad del alumbrado, desde el punto de vista de la seguridad en el manejo. Entre los más importantes tenemos la eficiencia de la geometría de la instalación

para la orientación visual, apariencia y rendimiento en color, nivel de luminancia y uniformidad del patrón de luminancia.

El criterio de eficiencia de la geometría de la instalación para la orientación visual consiste en ubicar la infraestructura y sus luminarias, de tal manera que transmitan al usuario una imagen que le ayude a identificar el curso de la vía.

El criterio de apariencia y rendimiento en color es algo que remite al tipo de luminaria que se empleará. Esto por cuanto los fabricantes ofrecen lámparas para alumbrado público que difieren en la composición espectral de la luz que emiten, con lo cual su apariencia de color y rendimiento de color son también distintos. Todo esto influye en el conductor en aspectos tan importantes como la distancia de visibilidad, agudeza visual, rapidez de percepción, deslumbramiento molesto, recuperación al deslumbramiento y capacidad de distinguir los colores. Así es como para iluminar una carretera se recomienda emplear un tipo de luminaria diferente al de una vía urbana.

El criterio de nivel de luminancia consiste en proveer a la vía de luz suficiente para que los conductores tengan seguridad de percepción.

La uniformidad del patrón de luminancia es la distribución de la luz, de tal manera que el contraste luz – sombra sea lo mas bajo posible. Esto es que no haya puntos muy bien iluminados y puntos muy oscuros en la vía, sino una adecuada distribución de la luz.

En el Municipio Girárdot, los organismos encargados de suministrar el servicio de alumbrado público no consideran criterio alguno de seguridad en el tránsito vehicular en la instalación de dicho servicio. Por esta razón, existen deficiencias en el sistema de iluminación, desde el punto de vista de

seguridad en el tránsito. Esto aumenta la peligrosidad de conducir en horas de la noche.

### **Prevención de Accidentes de Tránsito**

Según el Manual de Acciones y Planes de Prevención para el Cumplimiento de Normas de tránsito (2004). La movilidad de las personas, en vehículos automotores, además de progreso, rapidez y comodidad genera problemas, el factor humano es el principal causante de los accidentes de tránsito, lo cual desencadena la mortalidad y morbilidad. De igual manera, se refiere a la educación vial como parte de la cultura ciudadana y una eficaz base de actuación, porque trata de crear hábitos y actitudes positivas, de convivencia ciudadana, de calidad de vida, de calidad medio ambiental, y de seguridad vial.

La actuación de los habitantes de las comunidades, su educación y el nivel de conciencia en cuanto a seguridad vial se refiere es el elemento determinante en los índices de accidentes establecidos en cada región.

Babbie, (2000) en su libro titulado Fundamentos de la Investigación Social, habla acerca de cómo influenciar el comportamiento humano, en el cual destaca que día a día, la participación comunitaria adquiere un papel más importante en la planificación de programas de prevención de accidentes de tránsito. Ante todo es una manera democrática de concebir un plan de seguridad distinta a la práctica clásica de dictaminar "qué es lo mejor", e imponérselo a una comunidad ignorada y desprevenida. Por otro lado indica, que participación, no sólo significa hablar con la ciudadanía, sino tener en cuenta su opinión a la hora de tomar decisiones; considerándose esto, como la herramienta mas completa para construir el plan mas adecuado, y para comprometer a la comunidad con su propia seguridad, y procurar se apropie de las acciones que en esta materia se requieran.

En definitiva, los objetivos en cuanto a prevención vial, solo pueden alcanzarse si hay buenas estrategias sostenibles, buenas estructuras de gestión, recursos buenos o eficaces, y lo más importante, el uso adecuado de la estadística, con un enfoque basado en la inteligencia y en la colaboración de los demás organismos del estado que están inmersos en dicha responsabilidad.

Existen normativas básicas que cada persona debería en teoría conocer y manejar constantemente para servir de métodos de prevención de accidentes. El Manual del Buen conductor del Instituto Nacional de Psicología Aplicada y Orientación Profesional (1996,p.216) de España, resalta ciertas sugerencias que deben ser tomadas en cuenta por ser factores importantes de disminución de riesgos de posibles accidentes de tránsito, entre ellos se encuentra la teoría de que es mejor conducir de día para así evitar que el ritmo biológico de cada persona se altere o se agrave mucho mas si no hubo el correcto descanso, o influyan otros factores alternos (consumo de alcohol, drogas, estrés, etc.) y el conductor este propenso a perder la estabilidad o quedarse dormido. Por otra parte se encuentra el uso del cinturón de seguridad que impide ser lanzados contra el parabrisas, o fuera del vehículo hacia una muerte segura en caso de accidente, así como de igual manera se indica que su uso generalizado, disminuiría en un 60 % el número de lesionados.

En otro orden de ideas, el mismo manual, indica el hecho de llevar a los más pequeños en los asientos traseros, e incluso, dentro de una silla de seguridad si así lo requiere dependiendo de su edad. En cuanto a las motos, bicicletas, entre otros, se sugiere el uso de cascos, luces, elementos reflectantes entre otros, ya que este tipo de vehículos constituyen otro espectro de peligro en la circulación cotidiana de las calles y son quienes realizan mas proezas para trasladarse hasta sus destinos, dificultando su visibilidad. Por otra parte están los peatones, quienes en la mayoría de los

casos son los propios causantes de arrollamientos o accidentes, por no respetar las señales, semáforos o rallados indicados para su traslado, es por ello que se hace necesario crear conciencia en el colectivo en general, debido a que cualquier persona puede estar inmersa en cualquiera de los papeles anteriormente descritos.

Cabe destacar que las fallas mecánicas en vehículos, el exceso de velocidad, así como fallas de mantenimiento en vías de transporte terrestre, de igual manera se califican como causales de accidentes de tránsito.

Todos estos factores, conjuntamente con la ausencia de actuación de los organismos competentes, generan un caos multisectorial, tal como lo señala un Informe de la Brigada de Tránsito Terrestres del Estado Mérida, Venezuela, (2002), donde hace referencia al crecimiento en las últimas décadas de la ciudad, situación que ha alterado de manera importante la calidad de vida de sus habitantes y afectado la relación población medio ambiente. En consecuencia, los accidentes de tránsito aumentan diariamente a medida que aumenta el tráfico, el congestionamiento y la imprudencia de algunos conductores que en intentos fallidos de evadir colas, semáforos, acortar caminos, o simplemente llegar a tiempo a sus destinos, ocasionan innumerables percances que pueden terminar con sus propias vidas e incluso con la de las personas que por un motivo u otro se encontraban en el momento preciso en el lugar correcto.

Es por esto que la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial de Venezuela (2004) en su Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, indica que la población venezolana, requiere de profundas y positivas transformaciones, que aseguren la formación del ciudadano y ciudadana de hoy y del mañana, capaces de contribuir al desarrollo de una verdadera conciencia en educación y seguridad vial, y que de igual manera permita formar en, por y para una

cultura de vida de prevención y seguridad enmarcada en la filosofía humanista en la cual el ser humano es prioridad y reconoce el compromiso responsable de garantizar su bienestar, el de los otros y el del ambiente. Una formación que permita incidir de manera significativa, en la problemática vial, la cual ha generado pérdidas de vidas, y graves secuelas psicológicas (intelectuales, emocionales y afectivas), físicas, materiales y económicas, tanto en las víctimas por accidentes de tránsito como en familiares y la sociedad en su conjunto.

Actualmente en Venezuela el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, observa con preocupación cómo los accidentes de tránsito con daños materiales y pérdidas humanas se han incrementado, a pesar de las campañas y actividades especiales que el Estado, a través de organismos oficiales, incluidos el INTTT y ONGs, ha desarrollado dentro de sus áreas de acción, siendo la causa principal, la imprudencia tanto del conductor como del peatón, seguida por el exceso de velocidad al conducir. La situación es crítica, si observamos que las muertes ocurren con mayor frecuencia entre personas de 18 a 45 años de edad, es decir, población activa, en plenitud de facultades para el desarrollo integral del país.

Por lo tanto, la organización anteriormente mencionada, se ha preocupado por establecer programas de seguridad vial, convencidos que a través del desarrollo de programas permanentes dirigidos a la ciudadanía, se obtendrán cambios de actitudes hacia conductas más seguras e idóneas, para garantizar la seguridad vial y permitir con esto, reducir la siniestralidad, incrementar el instinto de conservación del hombre y modificar las actitudes agresivas y despreocupadas, transformándolas en conductas preventivas de defensa anticipada, reforzando en el conductor, peatón y pasajero el respeto a las normas.

De esta manera se establece un marco de referencias para una Política Nacional de Seguridad Vial orientada a:

- :: Reducir los riesgos de accidentes viales.
- :: Minimizar los efectos y consecuencias cuando la ocurrencia de estos accidentes sea inevitable.
- :: Incorporar a la ciudadanía en actividades que le definan una conducta segura ante su actuación como conductor, pasajero o peatón, disminuyendo así las pérdidas de vida y/o bienes materiales.

Por medio de la educación vial, se brindan estrategias para formación del comportamiento del ciudadano en su condición de peatón, pasajero y/o conductor capaz, ofreciéndole las herramientas básicas para convivir en armonía, bajo las normas de tránsito y de respeto a la circulación vial.

Los Organismos Encargados de la Educación Vial en el País son:

El Ejecutivo Nacional mediante los Ministerios del Poder Popular para Infraestructura y Educación, Cultura y Deportes y el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre, quienes incluirán en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial, así mismo, los Estados y Municipios a través de sus autoridades competentes, fomentaran la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías.

Objetivos de la Educación y Seguridad vial.

- :: Fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar hábitos encaminados a la adquisición del sentido vial.

- :: Reconocer, identificar y respetar en todo momento las señales de tránsito terrestre.
- :: Circular con seguridad y prudencia por las vías públicas, utilizando de manera adecuada los pasos peatonales y las autopistas y carreteras.
- :: Conocer las normas de circulación peatonal y adquirir hábitos de comportamiento y prevención.
- :: Identificar los medios de transporte terrestre, tipos de vehículos, y el sentido de la responsabilidad al conducir.
- :: Exponer los peligros que supone el tránsito terrestre.
- :: Desarrollar detalladamente el tema de los accidentes de tránsito terrestre, profundizando en cuanto a las causas y sus consecuencias.
- :: Desarrollar formas de conducta que le permitan al ciudadano, niño, joven o adulto desenvolverse adecuadamente frente a los factores de peligro que representa el tránsito terrestre.
- :: Adquirir hábitos y actitudes de observación y respeto a las normas de circulación.

En el marco legal y filosófico para la Educación Vial, en Venezuela se trabaja en programas permanentes desde 1997; sin embargo, con base en la nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre se creó el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, con el objetivo de dar respuesta a las necesidades de formar al ciudadano en una cultura de vida, de prevención y seguridad, enmarcada en la filosofía de que el ser humano es prioridad.

El programa tiene líneas estratégicas desarrolladas de maneras integrales y articuladas para construir la viabilidad de la formación del

individuo a través de un programa bien elaborado y de una línea de intersectorialidad.

Recientemente en el año 2003 el Ejecutivo Nacional conformó una Comisión Presidencial Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, donde participan los Ministerios de Educación, Cultura y Deportes, Infraestructura, Salud y Desarrollo Social, Educación Superior, del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables, del Interior y Justicia y de la Defensa, con la finalidad de implementar el Programa Nacional de Educación, Prevención y Seguridad Vial, el cual contempla contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales.

Diseño curricular del Programa de Educación vial Venezolano.

- Cultura de la vida y cultura vial.
- Sistema vial y sus elementos.
- Prevención y factores de riesgo.
- Seguridad vial y elementos que la conforman.
- Normativa legal.
- Autoridades viales.
- Actores del escenario vial: Conductor, Pasajero y Peaton.
- Deberes y derechos de esos actores.
- Documentación reglamentaria.
- Causas y consecuencias de accidentes.
- Primeros auxilios.

El programa es integral, flexible y contextualizado, centrado en la práctica y que se desarrolla en el proceso dinámico, aprendizaje significativo y cooperativo.

Se valora la vida de la persona y el desarrollo de criterios éticos sociales que promuevan y fortalezcan:

- Calidad de vida centrada en el ser y en el convivir.
- La dignidad del ser humano, tanto en lo individual como en lo colectivo.
- El derecho a la educación integral.
- Participación activa del ciudadano para el fortalecimiento social y cultural.

### **El Problema en el Municipio Girardot del Estado Aragua.**

El Municipio Girardot, esta ubicado en la zona Centro – norte del Estado Aragua, tiene una extensión de 311,57 Km<sup>2</sup>, lo que representa el 4,32% del territorio regional, con un número de habitantes de 396.625 (censo 2001), divididas en la totalidad de sus 8 parroquias (Andrés Eloy Blanco, Choróní, Joaquín Crespo, José Casanova Godoy, Las Delicias, Madre María de San José, Pedro José Ovalle y Tacarigua). Cabe destacar que el Municipio, por su céntrica ubicación y alto número de habitantes, posee a diario gran cantidad de tránsito automotor, generando colapso en calles y avenidas y alto congestionamiento en las vías. Es por esto que conjuntamente con los Kilómetros de la ARC que bordean parte del Municipio Girardot son los lugares con mayor índice de accidentes de tránsito en el Estado Aragua.

Por consiguiente, se deben tomar acciones en conjunto con todos los organismos multisectoriales, para que los conocimientos y normativas en materia de vialidad sean parte de la base de todos los ciudadanos desde la infancia, así como también realizar campañas que generen cambios de gran impacto en la sociedad permitiendo la participación activa de los ciudadanos en todos los procesos referentes a su seguridad y protección. Es por ello que

se realiza el estudio para la elaboración de un Programa de Prevención de Accidentes de Tránsito en el Municipio Girardot del Estado Aragua, que sea de fácil manejo, y a su vez involucre de manera directa a todo el personal del sector Salud del Estado, así como de igual manera a los habitantes del Municipio en estudio.

### **Bases Legales**

Para sustentar la presente investigación se realizó la siguiente compilación de artículos de las leyes vigentes que sustentan a la misma.

Artículos extraídos de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela:

Artículo 55 (CRBV):

“Toda persona tiene derecho a protección por parte del Estado a través de los organismos de seguridad ciudadana reguladas por la Ley, frente a situaciones para la integridad física de las personas, sus propiedades, el disfrute de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes.

La participación de los ciudadanos y ciudadanas en los programas destinados a la prevención, seguridad ciudadana y administración de emergencias será regulado por una ley especial.

Los cuerpos de seguridad del estado respetaran la integridad y los derechos humanos de todas las personas. El uso de armas y sustancias tóxicas por parte el funcionario policial y de seguridad estará limitado por principios de necesidad, conveniencia, oportunidad y proporcionalidad, conforme a la ley.”

El Estado está en la obligación de garantizar la integridad física de los ciudadanos y de sus bienes en cualquier lugar y circunstancia de conformidad con las leyes respetando los derechos humanos a todas las

personas sin distinción de ningún tipo. Esta obligación del Estado constituye un derecho fundamental de la sociedad a fin de mantener el buen orden establecido. Dicha garantía se extiende a todos los ciudadanos y ciudadanas dentro del territorio nacional, para lo cual el Estado organizará cuerpos de seguridad especializados en materia preventiva adaptados a las necesidades impuestas por la situación reinante.

#### Artículo 102 y 103 (CRBV):

Así mismo, el artículo 102 de la C RBV determina que la Educación tiene como fines desarrollar el potencial creativo de cada ser humano y el pleno ejercicio de su personalidad en una sociedad democrática basada en la valoración ética del trabajo y la participación activa, consciente y solidaria en los procesos de transformación social. Para lograr estos fines, el Estado asume la Educación como función indeclinable y de máximo interés, garantizando una Educación integral, de calidad, permanente, en igualdad de condiciones y oportunidades (Art.103 de la C RBV.)

Cada ser humano, debe ser educado en pro de su bienestar, es por esto que la Constitución establece la educación como base fundamental de la cultura y desarrollo de la ciudadanía. Por consiguiente la educación en materia vial, debe estar enmarcada dentro de los conocimientos básicos de cada persona, mediante su participación activa en la creación de planes y programas que permitan controlar de cierto modo los accidentes de tránsito.

Los planes y programas deben poseer información y datos actuales, que mantengan a la ciudadanía interesada en las variaciones emitidas por los mismos, y de igual manera sea material de calidad y confiable.

#### Artículo 132 (CRBV):

"Toda persona tiene el deber de cumplir sus responsabilidades sociales y participar solidariamente en la vida política, civil y comunitaria del país, promoviendo y defendiendo los derechos humanos como fundamento de la convivencia democrática y de la paz social".

Al igual que los derechos de los ciudadanos también se encuentra el cumplimiento de sus deberes, en este sentido el artículo citado con anterioridad destaca que deben participar responsable y solidariamente en la vida comunitaria del país, siendo parte de la base cultural y la calidad de vida con la que cuente cada ciudadano, de igual manera va a depender de su propio desarrollo e interés por adquirir conocimientos nuevos, ponerlos en practica así como también servir de ente educador a sus descendientes o generaciones futuras.

Artículo 8 Ley de Transporte y Tránsito Terrestres (LTTT):

"Son destinatarios del sistema de tránsito y transporte terrestre los conductores, peatones, pasajeros y operadores del servicio de transporte público y sus actividades convexas.

Los destinatarios del sistema de tránsito y transporte terrestre, tienen derecho a acudir ante los órganos administrativos y jurisdiccionales competentes, para la protección de intereses y los derechos reconocidos en este decreto Ley".

La ley de transporte y tránsito terrestre, establece directamente quienes son los protagonistas de los accidentes de tránsito, así como también establece el lugar u organismo donde deben acudir al momento de los hechos para sus fines correspondientes.

En Venezuela en Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre presta sus servicios como principal órgano para los trámites correspondientes en cuando a accidentes de tránsito se refiere, dicho organismo, posee una serie de normativas y reglamentos, dictaminados bajo la base de la Ley de Transporte y Transito Terrestre que ampara o califica

de cierto modo a las personas involucradas en el mismo y que se consideren destinatarios del sistema.

Artículo 10 (LTTT):

“El Ejecutivo Nacional mediante los Ministerios de Infraestructura, y Educación, cultura y Deportes, incluirán en todos los niveles y modalidades, del sistema educativo venezolano, programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial.

Las personas jurídicas, públicas y privadas, y la sociedad civil organizada, actuarán coordinadamente con el Ministerio de Infraestructura, en el desarrollo de los programas de formación cívica dirigidos a la ciudadanía.”

La formación de los ciudadanos, y la participación activa de estos en los procesos, es un deber del Estado. Venezuela cuenta con Ministerios y organismos, los cuales permiten que el proceso de enseñanza en todos los aspectos de una sociedad sea más amplio, en cuanto a materia vial se refiere, existen innumerables programas y planes de prevención de accidentes de tránsito así como también programas de educación vial.

Desde la escuela es necesario formar una base en el ciudadano del futuro, el cual transitará por las calles y será conductor, el crear conciencia es imprescindible para así de alguna manera intentar disminuir los altos índices de accidentes, que a su vez acarrearán un incremento en los índices de morbi – mortalidad que llegan a desestabilizar una nación. Es por ello que la Ley de Transporte y Tránsito Terrestres, exhorta a los ciudadanos a través del artículo antes mencionado a estar en constante preparación, ya que deben estar abiertos a los cambios que hoy en día se presentan inesperadamente. Hay que tener en cuenta que la educación en materia de tránsito y vialidad

puede ser impartida por los organismos competentes en acciones conjuntas con la sociedad.

Artículo 127 (LTTT):

“El conductor, el propietario del vehículo, y su empresa aseguradora, están solidariamente obligados a reparar todo daño que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima, o de un tercero que haga inevitable el daño o que el accidente hubiese sido imprevisible para el conductor. Cuando el hecho de la víctima o del tercero, haya contribuido a causar el daño; se aplicará lo establecido en el código civil. En caso de colisión entre vehículos, se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores tienen igual responsabilidad por los daños causados.”

En todo accidente de tránsito hay una cantidad de personas involucradas, separadas en posibles responsables y las víctimas, esto no es establecido en el momento de suscitarse el hecho, sino hasta cuando se aproximan al sitio los organismos competentes en el área. Los daños generados en consecuencia de estos no son solo de índole material, si no de igual manera de carácter físico, psicológico, entre otros. Es por esto que la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre establece en el artículo anterior, quienes se consideran responsables del accidente y las causas que lo acreditan como tal.

Por otra parte cabe destacar que de la misma manera existen excepciones que dependen del origen de los hechos, así como responsabilidades en conjunto de todos los involucrados.

Hoy en día existen un sin fin de empresas aseguradoras, que se encargan en cierto modo de asumir de forma indirecta la responsabilidad de

los accidentes de tránsito, choques leves, entre otros. Estas, al momento de la identificación del responsable, están en la obligación de reparar y responder por los daños ocasionados.

Artículo 129 (LTTT):

“Se presume, salvo en prueba en contrario, que el conductor es responsable de un accidente de tránsito cuando al ocurrir este, el conductor se encuentre bajo los efectos de bebidas alcohólicas, de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o conduzca a exceso de velocidad. Al conductor se le practicará el examen toxicológico correspondiente, el cual podrá ser omitido en caso de utilización de pruebas e instrumentos científicos por parte de las autoridades competentes de tránsito y transporte terrestre al momento de levantar el accidente. Los mecanismos e instrumentos para la práctica de los exámenes, serán desarrollados en el reglamento de este decreto Ley.

La ingesta alcohólica, representa una de las principales causas de accidentes de tránsito, la irresponsabilidad de los conductores que se encuentran al volante y están en estado de embriaguez hace que su imprudencia sobresalga y cometa actos que pueden terminar hasta en la muerte para ellos o en mucho de los casos para las personas circundantes que se involucran en el mismo. Por otra parte, el uso de drogas o cualquier sustancia que altere la estabilidad de las personas, y sea considerada como factor de riesgo al momento de conducir, son enfocadas desde otro punto de vista al momento de extraer los responsables de los hechos.

Es por ello que la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, en el artículo anteriormente descrito, considera como principal responsable a aquel conductor que se encuentre bajo los efectos del alcohol o bajo los efectos de alguna sustancia psicotrópica; de igual modo se realizan las pruebas correspondientes que permitan comprobar ese estado en cada persona.

Hay que crear conciencia en los ciudadanos, de tal manera que comprendan que no se debe conducir en esas condiciones, acatando así las normas y estrategias establecidas por los diferentes organismos que velan por su seguridad. Muy lejos de las multas impuestas esta el hacer entender a la población en general que es posible reducir y hasta evitar un accidente de tránsito, tan solo teniendo una buena educación vial, y cumpliendo con las reglas o procedimientos inmersos en Leyes, Planes y Programas que colaboren en cambiar o evolucionar la cultura de las personas en materia de tránsito.

## OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable	Dimensión	Indicador	Sub. - Indicador
<p>Analizar las estadísticas de morbi - mortalidad de los accidentes de tránsito en el Municipio Girardot en el Estado Aragua en el período 2004 - 2006.</p>	<p>Social. Política. Legal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Familiar.</li> <li>• Continuidad de accidentes.</li> <li>• Ley de Tránsito terrestre.</li> </ul>	<p>Sector Preventivo: Uso del cinturón. Exceso de velocidad Bebidas Alcohólicas. Imprudencia.</p>
<p>Analizar el impacto causado por los accidentes de tránsito, y sus incidencias en la población del Municipio Girardot en el Estado Aragua.</p>	<p>Social. Psicológica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los accidentes de tránsito como problema de salud pública.</li> <li>• Descripción de la situación actual.</li> <li>• Sectores involucrados.</li> <li>• Incidencia sobre la comunidad y sociedad en general.</li> <li>• Consecuencias negativas en la calidad de vida de las personas.</li> </ul>	<p>Impericia. Negligencia. Hospitales colapsados.</p>
<p>Elaborar un programa de prevención de accidentes de tránsito.</p>	<p>Social Educativa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificación y evaluación de recursos educativos.</li> <li>• Sistema de seguimiento.</li> <li>• Sistema de Información.</li> <li>• Formación del ciudadano a nivel educativo.</li> <li>• Creación de un programa de prevención.</li> </ul>	<p>Ayudar a que los habitantes del Municipio Girardot se incorporen a la prevención de accidentes de tránsito.</p>

## **CAPITULO III**

### **MARCO METODOLOGICO**

#### **Modalidad De La Investigación**

Este estudio, se encuentra enmarcado dentro de la modalidad de investigación cuali - cuantitativa, que según González (2003), son aquellos estilos, ambos principalmente empíricos, y que emplean la observación y análisis, incluyendo fundamentalmente factores tales como: Observación, Inducción, Deducción, Verificación o comprobación, análisis de datos, evaluación y análisis de resultados obtenidos en base a la situación de estudio.

Se llevó a cabo la observación directa de las personas afectadas por este tipo de situaciones (accidentes de tránsito), y por otro lado se realizaron análisis estadísticos a través de la información obtenida por medio de la recolección de datos mediante la aplicación del instrumento.

Por lo tanto y enfocado bajo las características de la modalidad de la investigación establecida, se considera el presente estudio enmarcado dentro de las modalidades de investigación anteriormente nombrada.

#### **Tipo De Investigación**

La siguiente investigación es no experimental, descriptiva, de tipo Proyecto Factible que según el Manual de Trabajo de Grado y Especialización y Tesis Doctorales de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (UPEL) 1998, expone que:

El proyecto factible consiste en la investigación, elaboración y desarrollo de una propuesta de un modelo operativo viable para solucionar problemas, requerimiento o necesidades de organizaciones o grupos sociales; puede referirse a la formulación de políticas, programas, tecnología, métodos o proceso. El proyecto debe tener apoyo en una investigación tipo documental, de campo o un diseño que incluya ambas modalidades. (p 27.)

El estudio se delimitó dentro del Hospital Central de Maracay, específicamente, el área de Emergencia, a consecuencia de que es el principal Centro de salud del Estado, y con mayor concurrencia en cuanto a Atención de Emergencia originadas por la ocurrencia de accidentes de tránsito se refiere.

Por otro lado el trabajo se apoyó en la Investigación Documental, la cual según referencia citada consiste en:

Se entiende por Investigación Documental, el estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo, principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos. La originalidad del estudio se refleja en el enfoque, criterios, conceptualizaciones, reflexiones, conclusiones, recomendaciones y, en general, en el pensamiento del autor. (p.6)

### **Población Y Muestra**

Según Tamayo (2004) la población es la totalidad del fenómeno a estudiar en donde las unidades de población poseen características comunes, la cual se estudia y da origen a los datos de investigación.

En este estudio, la población tomada en cuenta, estuvo basada en los habitantes del Municipio Girardot, siendo estos 396.625 hab. /km<sup>2</sup>. (Censo de 2001).

En lo que respecta a la muestra, Sabino (1999), señala que la muestra es un conjunto de elementos seleccionados y extraídos de una población con el objetivo de descubrir algunas características de dicha población, y basándose en los postulados de que las conclusiones formuladas acerca de la muestra, vale también para la población de la cual esta ha sido extraídas.

Para la presente investigación, se tomó como muestra los pacientes involucrados en accidentes de tránsito que fueron consultados dentro de la Emergencia del Hospital Central de Maracay. Es de conocimiento general del investigador, que la mayoría de las personas implicadas o involucradas en este tipo de hechos, acuden directamente a la sala de emergencia del Centro de salud anteriormente mencionado, por esta razón se tomó una muestra intencionada tomando en cuenta que el mismo se caracteriza por un esfuerzo deliberado de obtener muestras representativas mediante la inclusión en la muestra supuestamente de casos y características típicas. Para ello fue necesario elegir una muestra sobre la base de la población y los objetivos de la investigación.

### **Instrumento De Recolección De Datos**

Balestrini (1997), define este proceso como el conjunto de técnicas que permitirán cumplir con los requisitos establecidos en el paradigma científico, vinculado al carácter específico de las diferentes etapas de este proceso investigativo.

Para describir el programa se recurrió a los registros obtenidos como resultados a través de la recolección de datos. Para el análisis estadístico dentro del Municipio, se requirió la verificación de los registros obtenidos por el instrumento aplicado.

Para precisar el impacto que tiene sobre la familia los accidentes de tránsito, y sus incidencias en los involucrados directamente en los accidentes de tránsito, se aplicó un cuestionario que según la Universidad Nacional Abierta es definido como: "una técnica que permite la recolección de datos sobre la base de un documento impreso, que puede ser llenado presencialmente o no", previamente elaborado, como instrumento, que también lo define como: "El formulario diseñado para registrar la información que se obtienen durante el proceso de recolección".

El cuestionario estuvo sustentado por 13 preguntas de carácter cerrado, el cual limita las respuestas posibles del interrogado. Por medio de un cuidadoso estilo en las preguntas, controlando de esta manera el marco de referencia del estudio.

### **Validez – Confiabilidad**

La validación del contenido según el Manual de Métodos de Investigación Educativa (1990) consiste: "En escribir el análisis del contenido de la investigación en términos que puedan entenderse y luego registrar sus reacciones para verificar su calidad".

Con respecto a confiabilidad, Hernández, Fernández y Baptista (2003), señalan que un instrumento de medición es confiable cuando su aplicación repetida produce resultados iguales. Para darle confiabilidad al instrumento se realizó una prueba piloto.

Considerando la modalidad de investigación se utilizó, la validación de contenido, relación, estilo y pertinencia tomando la experiencia, asesoramiento y visto bueno de especialistas. Los mismos inspeccionaron el trabajo y emitieron su opinión en relación con el contenido coherente y el estilo apropiado, así como la pertinencia de las preguntas para el tópico que se está estudiando.

### **Criterios De Inclusión Y Exclusión.**

Los criterios de inclusión y exclusión, son las normas para decidir a quien se le permite entrar en un ensayo, muestra, sondeo, entre otro. Las características principales para la inclusión de las personas objeto a estudio en la investigación, es haber estado involucrado directa o indirectamente en un accidente de tránsito, y estar ingresado en el área de emergencia del Hospital Central de Maracay. Por el lado contrario los criterios considerados como "de exclusión" en el desarrollo de esta investigación, son aquellos pacientes ingresados en la misma sala, pero que presentan otro diagnóstico (DX).

### **Técnicas De Análisis**

Una vez recolectados los datos, fueron analizados por medio de una tabla de distribución de frecuencia y se expresó en tablas. La información fue analizada de forma porcentual simple que se deriva de la estadística descriptiva.

En tal sentido las respuestas aportadas por los sujetos involucrados en el estudio se agruparon por ítems y se procesaron los porcentajes

correspondientes a los mismos, que finalmente fueron sustentados con el respectivo análisis.

### **Alcances**

Esta investigación se desarrolla específicamente en el Municipio Girardot, del Estado Aragua, donde se lleva a cabo un Programa de Prevención de Accidentes de Tránsito.

### **Limitaciones**

Las principales limitaciones fueron:

- La falta de seguimiento a los resultados de las estadísticas sobre accidentes y su influencia en el sector social.
- Las estadísticas son diferentes en cada organismo, no existiendo datos consolidados.
- La bibliografía existente y las investigaciones sobre el tema son insuficientes.

## CAPÍTULO IV

### ANÁLISIS DE RESULTADOS

Para dar cumplimiento al primer objetivo se presenta a continuación, la descripción del programa de prevención de accidentes de tránsito del Ministerio del Poder Popular para la Salud

**Misión:** Implementar acciones en conjunto, que desarrolladas de manera integral, permitan reducir el índice de accidentes de tránsito ocurridos en el Municipio Girardot del Estado Aragua.

**Visión:** Desarrollar el programa en el Municipio Girardot del Estado Aragua, estableciendo como meta cambiar la educación vial en los habitantes del mismo y reducir los índices de morbi mortalidad originados por esta causa.

#### **Objetivos:**

- Educar a la ciudadanía en materia de prevención.
- Realizar campañas informativas, educativas y formativas en todos los niveles educativos en cuanto a educación vial se refiere.
- Desarrollar actividades intersectoriales en las calles, tramos, vías y avenidas principales del Municipio, enfocadas a la disminución de accidentes de tránsito.

Las estadísticas de morbi – mortalidad de los accidentes de tránsito que se registraron en el Municipio Girardot en el estado Aragua en el período 2005 – 2006, se presentan a continuación.

**Cuadro N° 2: Distribución porcentual de la morbilidad en el Municipio Girardot 2005.**

ENTIDAD	INDICES	INDICES %
Estado Aragua	728	83,93 %
Municipio Girardot	117	16,07 %

Fuente: SISMAI / Accidentes y Hechos Violentos.

Análisis: El registro de lesionados reportados en el año 2005 por el programa computarizado de accidentes y hechos violentos notificados en las emergencias de los principales centros asistenciales de salud del Estado Aragua, específicamente en el Municipio Girardot, son de 117 para este período, lo que equivale a un 16,07 % en relación al total general del Estado. Dicha cifra es de gran relevancia, debido a que se ubica al Municipio Girardot entre los primeros tres Municipios con mayor índice de morbilidad por ocurrencia de accidentes de tránsito.

**Cuadro N° 3: Distribución porcentual de la morbilidad en el Municipio Girardot 2006.**

ENTIDAD	INDICES	INDICES %
Estado Aragua	1523	79,25 %
Municipio Girardot	316	20,75 %

Fuente: SISMAI / Accidentes de Tránsito y Hechos Violentos.

Análisis: Para el año 2006, los índices de morbilidad para el Municipio Girardot del estado Aragua, registrados por el Programa anteriormente mencionado, llegan a un 20,75 %, incrementándose de manera relevante en comparación con el año anterior, lo que indica un aumento en la ocurrencia de accidentes de tránsito, afectando de manera directa a los habitantes de la localidad del estudio.

**Cuadro N° 4: Distribución porcentual de la morbilidad en el Municipio Girardot 2006.**

ENTIDAD	INDICES	INDICES %
Estado Aragua	283	56,54 %
municipio Girardot	123	43,46 %

Fuente: SISMAI / Accidentes y hechos Violentos.

Análisis: Los índices de mortalidad del Municipio Girardot del estado Aragua, indicados en los Registros del Programa Computarizado de Accidentes y Hechos violentos para el año 2005, se establecen en un preocupante 43,46 %, ocupando el primer lugar en comparación con el resto de los Municipios que integran el Estado, siendo este el de mayor índices de decesos por accidentes de tránsito.

**Cuadro N° 5: Distribución porcentual de la mortalidad en el Municipio Girardot 2006.**

ENTIDAD	INDICES	INDICES %
Estado Aragua	289	56,75 %
Municipio Girardot	125	43,25 %

Fuente: SISMAI / Accidentes y Hechos violentos.

Análisis: En comparación con el año anterior, los índices de mortalidad por ocurrencia de accidentes de tránsito aumentan para ubicarse en un relevante 43,25 %, quedando en primer lugar en relación al resto de los Municipios. Son muchos los factores que se desestabilizan y alteran con estos altos índices de mortalidad, entre ellos las condiciones de vida de la ciudadanía en general. Lo que hace necesario la implementación de planes, programas, entre otros, destinados a la educación vial y a la prevención de accidentes de tránsito, en pro de la disminución tanto de los índices de mortalidad como de morbilidad.

El Precisar el impacto que tiene sobre la familia los accidentes de tránsito, y sus incidencias en los involucrados directamente en los mismos, requirió la aplicación de un cuestionario, los resultados se presentan a continuación.

**Cuadro N° 6: Distribución porcentual del ítem, En el accidente ocurrido hubo algún familiar involucrado.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	13	87%
NO	02	13%
Total	15	100%

**Análisis:**

Como se puede observar en el cuadro, son muchas las incidencias de los accidentes de tránsito en las familias y se incrementa de manera relevante cuando hay más de un integrante de una misma familia involucrado en el mismo. En el gráfico, se puede evidenciar claramente un 87% de gran importancia, donde las personas afectadas y relacionadas en los accidentes

de tránsito atendidos en dicho centro, estaban acompañados por familiares al momento de ocurrencia del hecho.

**Cuadro N° 7: Distribución porcentual del Ítem, Usted ya había estado anteriormente involucrado (a) en algún accidente de tránsito.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	10	87%
NO	05	13%
Total	15	100%

**Análisis:**

Debido a los resultados obtenidos por medio de la ejecución de este ítem, se evidencia de manera notable que la continuidad o consecución de los accidentes de tránsito, son relativamente constantes. La mayoría de las personas encuestadas, representadas por un 67% de la totalidad del estudio, ya habían estado involucrados con anterioridad en otro hecho similar, lo que indica la ausencia de conciencia y educación vial entre los ciudadanos del Municipio Girardot del Estado Aragua.

**Cuadro N° 8: Distribución porcentual del Ítem, Posee usted conocimientos generales acerca de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	07	47%
NO	08	53%
Total	15	100%

**Análisis:**

En todo país organizado, existen diferentes leyes, que deben ser de conocimiento y manejo obligatorio de los ciudadanos, ya que en éstas se establecen normas, y deberes que tienen que ser seguidos y acatados por la ciudadanía. De las personas ingresadas en el área de emergencia del Hospital Central de Maracay a causa de haber sufrido un accidente de tránsito, tan solo una minoría equivalente a un 47% tienen conocimientos acerca de los dictámenes, reglas y normativas, así como de los derechos que amparan a los ciudadanos que se encuentran inmersos en dicha Ley, esta situación, se impone como una carencia importante de los conocimientos básicos y necesarios acerca de la educación y conciencia vial.

**Cuadro N° 9: Distribución porcentual del ítem, Considera usted a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	12	81%
NO	03	19%
Total	15	100%

**Análisis:**

De este ítem, se obtuvo un significativo 81% que representa la afirmación de las personas inmersas en un accidente de tránsito, que identifican a los mismos como un problema de salud pública, están concientes de que ya no son solo las enfermedades u otro tipo de accidentes los que forman parte de la vida cotidiana tanto de las personas como de los Centros Asistenciales de Salud, si no, que los mismos sea que ocurrieron de

manera directa o indirecta involucran día a día a mas venezolanos, tal es el caso del Municipio Girardot del Estado Aragua, donde diariamente por diferentes causas se producen un sin numero de accidentes de transito, que dejan una cantidad considerables de lesionados, heridos y hasta en gran cantidad de casos se presentan personas fallecidas, lo que colabora a aumentar de modo relevante los índices de morbi – mortalidad a razón de este problema en el estado.

**Cuadro N° 10: Distribución porcentual del ítem, Tiene usted conocimiento claro de su situación actual y sus posibles consecuencias.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	11	73%
NO	04	27%
Total	15	100%

**Análisis:**

En este caso la mayoría de las personas encuestadas representadas en un 73% a diferencia de una minoría de un 27%, a pesar de estar recluidas y con problemas de estabilidad de salud a consecuencia de el accidente de transito en el que estuvieron involucrados, están concientes de la situación por la que están pasando y sus posibles efectos dentro de su entorno cotidiano. La pérdida del equilibrio físico del cuerpo (perdida de miembros, incapacidad motora, cirugías, estabilidad emocional y psicológica, entre otros) son algunos de los padecimientos principales de este grupo de personas, por otro lado el ámbito laboral y familiar también posee gran importancia, debido a que se interrumpe totalmente la rutina de estos, y en muchos de los casos se pierde. (Pérdida de empleos).

**Cuadro N° 11: Distribución porcentual del Ítem, Posee usted los recursos necesarios para costear el tratamiento.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	04	27%
NO	11	73%
Total	15	100%

**Análisis:**

Aunado al ítem anteriormente citado, otro de los problemas que enfrentan los ciudadanos al momento de ocurrencia de un hecho inesperado, tal como lo es un accidente de tránsito es el modo en el que afecta el mismo a su estabilidad económica. En este caso de las personas ingresadas por este tipo de hechos, tan solo un 27% de estas, tienen posibilidades para costear el tratamiento que les sea indicado a consecuencia del accidente, mientras que el restante 73% no lo tiene. Esta situación trae consigo una serie de complicaciones, tanto desde el punto de vista psicológico de la persona, por la preocupación de no poder hacerlo, como de su grupo familiar por intentar colaborar en esto. Todos estos aspectos, aunados a la posible pérdida de empleo de la persona afecta de manera directa a cada individuo, ocasionando en la mayoría de los casos efectos de por vida, dependiendo de las posibles secuelas que pueda dejar tanto física como emocionalmente la ocurrencia del accidente, por lo que las personas se abocan solo a buscar las posibilidades de conseguir los recursos económicos para costear dichos tratamientos y pierden el equilibrio armónico de sus condiciones normales de vida.

**Cuadro N° 12: Distribución porcentual del Ítem, Considera usted que la situación presentada tiene incidencia directa sobre su entorno familiar.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	15	100%
NO	0	0%
Total	15	100%

**Análisis:**

En referencia a este ítem, se evidencia claramente un 100% de afirmación. Absolutamente todas las personas encuestadas, afirman acerca de la incidencia que tiene el hecho ocurrido en su entorno familiar, ya sea porque muchas de ellas son cabezas de familia o por cualquier aspecto. Los accidentes de tránsito son considerados hechos sorprendidos e inesperados, que se presentan en cualquier momento y que no permiten tomar acciones correctivas en el instante de suscitarse el mismo, por lo que ocasiona alteraciones graves en el desarrollo normal de una vida familiar, por eso se considera de gran importancia la prevención de los mismos.

**Cuadro N° 13: Distribución porcentual del Ítem, Considera usted que el accidente ocurrido traerá consecuencias negativas en su calidad de vida.**

Cuadro 13

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	14	93%
NO	01	07%
Total	15	100%

**Análisis:**

El desarrollo humano, es un proceso gradual y continuo, que se delimita con su entorno, a lo largo de este proceso deben fomentarse espacios adecuados que propicien el aumento de las opciones del individuo, para llevar una vida sana, con el equilibrio armónico de todos sus componentes. Estos son considerados como la calidad de vida, a lo que según el estudio un 93% de las personas encuestadas, afirman la incidencia directa que tiene el accidente que cada uno vivió sobre la misma. El Municipio Girardot del Estado Aragua, posee gran cantidad de habitantes y por otro lado se encuentra ubicado en pleno casco central de la Ciudad Capital, Maracay, lo que trae como consecuencia de que por medio de la ocurrencia de accidentes de tránsito entre sus habitantes y el efecto sobre la calidad de vida de las mismas, también se vea afectada la calidad de vida de las comunidades y en sí del Municipio por completo.

**Cuadro N° 14: Distribución porcentual del ítem, Posee usted algún tipo de educación vial.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	09	60%
NO	06	40%
Total	15	100%

**Análisis:**

Del 100% de las personas encuestadas, un 60% afirma poseer conocimientos relacionados a la educación vial, lo que hace suponer entonces, que en la ciudadanía existe una ausencia de conciencia y

prudencia vial considerable, debido al alto índice de accidentes suscitados día a día dentro del Municipio. Tal es el caso de las personas que se encuentran en el área de estudio, quienes afirman tener los conocimientos necesarios de educación vial, mas sin embargo se vieron de manera directa o indirecta involucrados en este tipo de hecho.

**Cuadro N° 15: Distribución porcentual del ítem, En su comunidad existen programas de educación vial.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	02	60%
NO	13	40%
Total	15	100%

**Análisis:**

La educación vial, hoy en día debe comenzar a implementarse desde la educación básica, escuelas, liceos, entre otros. Por otra parte las comunidades organizadas del Estado deberían hacer énfasis en este problema considerado con anterioridad como un problema de salud pública que afecta a toda la población hoy en día. De la encuesta realizada, un 87% niega tener información acerca de programas o planes de educación vial, establecidos en su comunidad, por lo que se hace necesario crear un sistema de seguimiento, que encierre diversos aspectos, ya sean educativos, informativos y/o formativos que sirvan para reducir el índice de ocurrencia de accidentes de tránsito. El desarrollar estudios como el elaborado por **Díaz (2002)**, Diseñar y aplicar un sistema de seguimiento basado en un Modelo de políticas públicas para la prevención de accidentes de tránsito en el Estado Aragua, constituirían aportes importantes en todo el país.

**Cuadro N° 16: Distribución porcentual del ítem, Posee usted conocimientos acerca de los sistemas de información utilizados por el Estado enfocados hacia la prevención de accidentes de tránsito.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	05	33%
NO	10	67%
Total	15	100%

**Análisis:**

De acuerdo a este ítem, se obtiene que un 67% de la población encuestada, no posee conocimientos acerca de los sistemas de información utilizados por el Estado en pro de la prevención de los accidentes de tránsito. En el Municipio Girardot del Estado Aragua, muchos son los organismos, que tienen como deber establecer dichos sistemas que guíen de una manera u otra a los ciudadanos a crear conciencia y educación para la prevención de dicho problema, y que faciliten por otro lado el trabajo de los organismos de seguridad encargados del control y manejo del tránsito vehicular en calles y avenidas del Municipio de estudio.

**Cuadro N° 17: Distribución porcentual del ítem, Considera importante una completa educación vial a los ciudadanos desde temprana edad.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	15	100%
NO	0	0%
Total	15	100%

### Análisis:

Un relevante 100% de afirmación, fue obtenido a través de este ítem, ya que las personas afectadas por este tipo de hechos, consideran evidentemente necesario una correcta educación vial desde temprana edad. La niñez es considerada una de las etapas más importantes de capacitación y aprendizaje, lo que indica que existe la posibilidad de comenzar a crear conciencia desde la infancia, para evitar males y ausencia de valores en el ciudadano del mañana.

Al respecto **Bracho, (2003)**, realiza un trabajo titulado, Programa de educación vial dirigido a los docentes de la II etapa de educación básica de la escuela creación Sorocaima en el Municipio Santiago Mariño, Estado Aragua. Establece como propósito el diseño de un programa en educación vial, que pretende en primer lugar, diagnosticar las necesidades e intereses de docentes y alumnos con respecto al tema, y por otra parte la descripción de los criterios técnicos y pedagógicos que integren el programa de seguridad vial, debido a la gran cantidad de accidentes de tránsito ocurridos en los alrededores de la escuela donde se ven afectados principalmente los alumnos.

**Cuadro N° 18: Distribución porcentual del ítem, Considera de relevancia que el Municipio Girardot del estado Aragua posea un Programa de Prevención de accidentes de tránsito.**

Alternativa	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
SI	15	100%
NO	0	0%
Total	15	100%

**Análisis:**

En relación a este ítem, la creación de un Programa de Prevención vial, es considerado evidentemente importante por las mismas personas que estuvieron inmersas en cualquier tipo de accidente de esta índole, ya que se presume, que por medio de este los ciudadanos y ciudadanas habitantes del Municipio Girardot del Estado Aragua, tomen conciencia enfocada a la prevención de accidentes y unifiquen criterios en pro de la disminución de los mismos.

En este sentido, **Díaz (2004)** Realizo un trabajo que se corresponde con la línea de esta investigación, el mismo se tituló Propuesta de un programa de prevención de accidentes de tránsito en los alrededores del Ministerio de Infraestructura Región Aragua, ubicado en Maracay. La investigación tuvo como finalidad proponer un programa de prevención de accidentes de tránsito en los alrededores de dicho ente, debido a la frecuencia de ocurrencia de los mismos, ya que se encuentra ubicado en una Avenida Principal y de gran afluencia automotriz.

## **CAPÍTULO V**

### **PROPUESTA DEL PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA.**

#### **OBJETIVO GENERAL.**

Alcanzar una movilidad segura de todos los ciudadanos en el Municipio Girardot del Estado Aragua, generando los mecanismos y estrategias, y promoviendo, la interacción y participación activa de las comunidades en pro de su seguridad, por medio de la gestión de riesgos, mediante programas de prevención, atención y tratamiento de la seguridad vial.

#### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Reducir en un alto porcentaje la cantidad de accidentes de tránsito dentro del Municipio.
- Reducir en un alto porcentaje las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito, en los diferentes grupos de usuarios de la vialidad del Municipio.
- Reducir en un alto porcentaje el número de lesionados en accidentes de tránsito, en los diferentes grupos de usuarios de la vialidad del Municipio.
- Alcanzar una reducción representativa en las pérdidas económicas generadas por los accidentes de tránsito ocurridos en el Municipio.

## JUSTIFICACIÓN.

Lograr la reducción del número de accidentes, muertos y lesionados en las vías del Municipio Girardot del Estado Aragua, mediante la definición de una política multisectorial, se prevención y seguridad vial, orientada al mejoramiento permanente de la calidad de vida y la seguridad de los ciudadanos durante los procesos de movilidad.

El programa abarca la estructuración de procedimientos y estrategias orientadas a la administración, gestión y promoción de la seguridad vial y la definición de proyectos de intervención tendientes a minimizar el impacto de la accidentalidad, colocando como prioridad las problemáticas críticas que afectan principalmente a usuarios altamente vulnerables (peatones, conductores, acompañantes, entre otros).

### **ESTRATEGIAS Y ACTIVIDADES GENERALES DEL PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA.**

Basado en el diagnóstico y estadísticas de la accidentalidad vial en el Municipio en el período 2004 – 2006, se tiene previsto el desarrollo de procedimientos, políticas y normas, dirigidos a la educación y concientización de las comunidades a través de reglas de prevención, atención y tratamiento, de los factores que inciden en la accidentalidad y que involucran aspectos relacionados con los usuarios vulnerables, entorno ambiental, infraestructura vial, condiciones técnicas y mecánicas de los vehículos, normativas, organismos encargados de la atención, regulación y control, entre otros.

## **MARCO CONCEPTUAL:**

### **ACCIDENTE COMO:**

- Riesgo – Prevenible.
- Problema inherente a la movilidad cuyo riesgo se puede minimizar más no anular.
- Fenómeno Multicausal.
- Problema que se debe trabajar multisectorialmente.
- En el Municipio Girardot, un problema predominante en las comunidades.

### **LA SEGURIDAD VIAL:**

- Se debe planear.
- Apropiar los recursos para su gestión.
- Debe ser continua y sostenible.
- Actuación participativa de la comunidad.

### **GENERACIÓN DE AMBIENTES DE RIESGOS:**

#### **Factores:**

- Usuarios.
- Vehículos.
- Ambiente.
- Orden Público.
- Riesgos: Alto, Medio, Bajo.
- Probabilidades de ocurrencia.
- Consecuencias.

## DIAGNOSTICO GENERAL:

- Índices de accidentalidad, morbilidad y mortalidad en el Municipio Girardot, Estado Aragua.
- Tipo de usuario propenso a riesgo.
- Costos e impacto. (Psicológico, social, personal, etc).
- Número de muertes violentas, cantidad producidas por accidentes de tránsito.

## COMPONENTES DEL PROCESO DE PLANIFICACIÓN Y ESTRUCTURACIÓN DEL PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA.

PERÍODO/ FACTORES	HUMANOS	VEHÍCULOS	FÍSICOS AMBIENTALES	SOCIOCULTURALES AMBIENTALES	INSTITUCIONALES
ANTES Prevención	PLANEACIÓN ESTRATEGICA Y TÁCTICA (LARGO Y MEDIANO PLAZO)				
DURANTE Atención	PLANEACIÓN OPERATIVA (CORTO PLAZO)				
DESPUES Tratamiento	PLANEACIÓN ESTRATÉGICA, TÁCTICA Y OPERATIVA (LARGO, MEDIANO Y CORTO PLAZO)				

## PROCEDIMIENTOS GENERALES

Las crecientes necesidades en materia de control al tránsito vehicular, han venido generando incrementos importantes en el número de efectivos disponibles para este fin y por consiguiente en la cantidad de operativos realizados tanto en ciudad como en carretera. Los procedimientos para la realización de estos operativos requieren de trabajos muy importantes de planeación, de programación, de diseño y de implementación, para que puedan ser realizados de la manera más económica y eficiente y sobretodo de una

forma segura tanto para los agentes como para la ciudadanía en general. Enfocar la prevención como la mejor y más factible manera de control de los accidentes de tránsito será uno de los principios generales del establecimiento del programa.

## **1. Comportamiento Ciudadano.**

La seguridad vial depende del comportamiento humano, del entorno y del estado mecánico del vehículo y las vías. El comportamiento humano es el aspecto más importante y al mismo tiempo, el más difícil de influenciar. Cuando se estudia cuidadosamente el papel de los diferentes organismos respecto a la seguridad vial, encontramos el de aplicar la ley y el de educar. La pregunta es cómo mezclar estos dos instrumentos para conseguir el objetivo de menos víctimas en la carretera. O, mejor aún, cómo unir la aplicación de la ley y la educación para conseguir un mejor comportamiento frente al tráfico.

### **1.1. Educación vial a nivel escolar:**

- Incrementar la educación vial como base fundamental de los valores de los ciudadanos del futuro, implementando charlas, ponencias y exposiciones de parte de los organismos encargados de cumplir dicho trabajo en el Municipio Girardot del estado Aragua, en los diferentes centros educativos del Municipio y de acuerdo al nivel de educación de los alumnos participantes.
- Establecer brigadas de seguridad vial y ciudadana, que lleven a cabo el objetivo de vigilar por el correcto cumplimiento de las normas de tránsito en los alrededores de los centros educativos. (Patrulleros, brigadistas, entre otros.).
- Interacción representantes – alumnos – docentes en todas las actividades relacionadas con el tema de estudio.

### **1.2. Educación a nivel Universitario:**

- Al igual que en los centros educativos escolares, los institutos universitarios, universidades tanto públicas como privadas, aldeas universitarias, entre otros,

deben implementar la educación vial como parte de su formación básica y fundamental como ciudadanos habitantes del Municipio Girardot del Estado Aragua.

.- La creación de brigadas de seguridad vial y ciudadana a este nivel, debe ser correctamente implementado, bajo la constante supervisión de los organismos encargados de este tipo de actividades a nivel estatal.

### ***1.3. Educación vial en los centros asistenciales de salud pertenecientes al Municipio Girardot del Estado Aragua.***

.- Realizar campañas de concientización entre los usuarios de dichos centros a nivel intersectorial, liderizadas por la Dirección General de salud del Municipio.

.- Identificar la seguridad vial como problema de salud pública que afecta de manera directa a los habitantes del Municipio.

.- Identificar a las personas involucradas en accidentes de tránsito, ingresadas en los centros asistenciales para convertirlos en los principales voceros de la educación vial.

### ***1.4. Educación publicitaria.***

.- Vallas publicitarias en pro de la prevención de los accidentes de tránsito.

.- Campañas de conciencia por medio de mensajes publicitarios en los principales locales nocturnos del Municipio.

.- Campañas y mensajes a través de emisoras radiales, televisoras, entre otras.

### ***1.5. Educación para los conductores.***

.- Por medio del establecimiento de operativos de tránsito, se debe atacar de manera directa a la colectividad de conductores del Municipio Girardot del Estado Aragua. La estrategia llevada a cabo en los distintos puntos de control implementados por los organismos correspondientes, no debe ser solo de sanción, si no de educación en materia de prevención, por medio de folletos, panfletos y pequeñas charlas que estimulen de cierto modo a los conductores.

- La situación está basada en el tratamiento y en el estudio de la accidentalidad y en la indisciplina social en las vías.
  - La prevención material está basada en la investigación de los medios que dificultan o impiden la comisión de infracciones que provocan accidentalidad e inseguridad.
  - La prevención social está dirigida hacia las franjas de edad con mayor riesgo, es decir, la gente joven, la gente mayor, etc.
- Si la concentración está en la aplicación de los planes de gestión, entonces se deben contemplar como la combinación de distintas estrategias y medios.

## **2. Planes de gestión en lugares de alto riesgo.**

**2.1. Controles preventivos visibles:** Determinar si existe alguna relación causa efecto potencialmente, el control de tránsito puede ser extremadamente efectivo en la reducción de accidentes y económicamente rentable.

**2.2 El Control Permanente:** Es una de las mejores estrategias y uno de los principios básicos de la prevención. Los conductores deben tener la sensación de que en cualquier momento se les puede someter a un control. La densidad de los controles se admite más que los controles realizados esporádicamente, los cuales generan en los conductores un sentimiento de injusticia, en contra de los infractores habituales, que sólo se consideran víctimas de la mala suerte. Por dicho motivo, los conductores deben considerar los controles como una situación normal, lo cual provoca el efecto de asumir los controles como uno de los elementos que condicionan su comportamiento al volante.

**2.3 Presencia visible en las vías de los organismos encargados:** Los organismos de seguridad (transito, policía, entre otros), indican respeto y prudencia en las vías para los ciudadanos, es por ello que se hace

indispensable la presencia constante y visible del personal encargado y responsable de los puntos de control.

**2.4 Establecimientos de zonas de control de velocidad:** Exigir a los conductores del tráfico vehicular reducciones notorias de velocidad en aquellos tramos o kilómetros considerador de alto riesgo, así como también exigir el uso del cinturón de seguridad.

### **3. Planes de gestión en tráfico cotidiano.**

**3.1.- Conflicto peatón – vehículo:** Estudiar la posibilidad de establecer pasos peatonales guiados por los semáforos que cumplen dicha función, y por otro lado establecer medidas de seguridad por los mismos funcionarios responsables de los puntos de control, en el cual se guíe y oriente a los ciudadanos a una buena educación de circulación peatonal.

**3.2.- Uso del cinturón de seguridad.**

**3.3.- Uso de implementos de seguridad en motorizados.**

**3.4.- Respeto a las señales de tránsito indicadas en el Municipio.**

**3.5.- Exigir y enseñar la importancia del respeto a las luces de los semáforos.**

**3.6.- Establecer capacidad de cargas en los transportes públicos.**

**3.7.- Respetar las paradas destinadas para los buses.**

## **FACTIBILIDAD**

### **Factibilidad del Programa.**

Se refiere a la posibilidad de disponer de los recursos humanos necesarios y posibles de la comunidad en general, organismos encargados y centros asistenciales de salud del Municipio Girardot del Estado Aragua, para

implementar el programa de prevención de accidentes de tránsito, en pro de la seguridad vial ciudadana, y de los recursos económicos internos y externos que garanticen su ejecución, por medio de un proceso de autogestión y presupuestos aprobados en relaciones interinstitucionales. Su ejecución dependerá de algunos factores, como: permiso por parte de las autoridades encargadas de los organismos encargados de la salud pública del Estado, para disponer de tiempo para planificar, aplicar y evaluar el programa, de igual manera, autorización del Ministerio del Poder Popular para la Salud, para extenderse hasta los Centros educativos de todo el estado, en cuanto a objetivos y metas.

Se cumplirá a través de:

1. Plan de materiales o equipos utilizando los recursos disponibles que permitan a los encargados realizar las actividades que puedan surgir en el proceso de planificación.
2. Brindar la oportunidad de participación activa de la comunidad en general, de participar activamente en las unidades que puedan surgir.

El programa es factible de aplicar en el Municipio por:

- a) Tiende a informar a la comunidad en general de los beneficios que de el se derivan y los derechos que tienen a participar en el programa como habitantes del mismo.
- b) El personal implícito en este programa, posee una disposición para poder desarrollarlo, formando conjunción intersectorial entre todas las áreas.
- c) Está adaptado tanto en lenguaje y actividades, dependiendo del nivel donde se ejecuten las mismas.

## **RECURSOS**

### **Recursos Humanos**

Según la investigación realizada por la autora, se puede concluir que se cuenta con un recurso humano óptimo y suficiente para llevar a cabo la Propuesta del Programa de Prevención de Accidentes de Tránsito en el Municipio Girardot del Estado Aragua. Es de hacer notar que se trata de implementar la participación activa de la comunidad en general, contado con su oportuna y valiosa colaboración, poniendo en práctica sus conocimientos y habilidades como facilitadores, así como de igual manera se busca una unión de criterios y metodologías entre las diferentes organizaciones.

La distribución de los recursos humanos, estará establecida de la siguiente manera:

1. Coordinador Municipal.
1. Coordinador a nivel Escolar.
1. Coordinador a nivel Universitario.
1. Facilitador por Parroquia: 8 Facilitadores.
1. Encargado de asuntos publicitarios.
8. voluntarios de la comunidad: 1 por Parroquia.

### **Recursos Materiales.**

La mayoría de los recursos materiales a utilizar en el desarrollo de esta propuesta, son aquellos mediante los cuales se puedan reproducir medios impresos, tales como trípticos, dísticos, afiches, carteles y folletos informativos, por lo tanto los recursos materiales necesitados son netamente equipos de

computación y reproducción. De igual manera, se debe establecer una oficina, que sirva de centro de operaciones, en la cual se coordinen las actividades a realizar.

**Presupuesto.**

<b>DESTINO</b>	<b>CANTIDAD</b>
Sueldos y Salarios (mensuales).	Bs. 8.100.000,00
Material de Oficina.	Bs. 5.000.000,00
Material de Computación.	Bs. 5.000.000,00
Otros Egresos (publicidad, etc).	Bs. 10.000.000,00
<b>TOTAL:</b>	<b>Bs. 28.100.000,00</b>

## CAPITULO VI

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La generalización del fenómeno circulatorio, además de progreso, rapidez y comodidad, genera problemas, siendo el principal, los accidentes de tránsito, ocasionados primeramente por el factor humano.

Para solucionar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de valores viales, en los ciudadanos, algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de tránsito. Se trata de la educación y prevención, el mejor camino para la formación de una conciencia vial.

Es factible definir este tipo de actividades como parte de la educación social, siendo una eficaz base de la actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental, y la seguridad vial.

En Venezuela, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, a fin de mejorar la calidad de condiciones en cuanto a vialidad se refiere, establece un plan nacional de educación vial enmarcado y dirigido hacia todos los niveles.

El Municipio Girardot, debe implementar este tipo de políticas, planes y programas, para crear conciencia entre los ciudadanos, y así generar acciones en conjunto, que queden establecidas entre ciudadanos – instituciones – organizaciones – centros de salud y centros educativos, como objetivos a seguir para la prevención de accidentes.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arias (1977). *Investigaciones Educativas*. Universidad del Zulia. Maracaibo.
- Babbie, E. (2000). *Fundamentos de la Investigación Social*. México. Internacional Thompson Editores.
- Bracho, D. (2003). *Programa de educación vial dirigido a los docentes de la II etapa de educación básica de la Escuela Creación Sorocaima en el Municipio Mariño Santiago Mariño, Edo Aragua*. Tesis de Grado presentada para obtener el título de licenciado en educación en la Universidad Pedagógica Experimental El Libertador (UPEL).
- Carvajal, M. (2002). *Comprobar posibles hipótesis que generan accidentes automovilísticos y sus consecuencias*. Tesis de grado presentada para optar al título de Licenciado en salud pública en la Universidad Nacional del Estado de Tucumán, Argentina.
- Coordinación de Epidemiología Regional, Hospital Central de Maracay Estado Aragua (2006). Registros de morbilidad y estadísticas.
- Díaz (2002). *Diseñar y aplicar un sistema de seguimiento basado en un modelo de políticas públicas para la prevención de accidentes de tránsito en el estado Aragua*.
- Díaz (2004). *Propuesta de un programa de prevención de accidentes de tránsito en los alrededores del Ministerio de Infraestructura Región Aragua*.
- González, C. (2003). *Investigación, Tipos y Modalidades*. Argentina. Editorial Altos Verdes SRO.

- Hernández, S. Fernández C. y Baptista P. (2004). *Metodología de la Investigación*. Chile. Tercera Edición. Editorial Mc. Graw Hill.
- Hernández, E. (2005). *Peligro Latente en Carreteras*. Agencia Bolivariana de Noticias. Disponible: <http://www.abn.info.ve>
- Hernández Y. (2005). *Accidentes de tránsito son Alarmantes en Venezuela. A través de Venezuela*. Disponible: [www.atravesdevenezuela.com](http://www.atravesdevenezuela.com)
- Informe de la Cruz Roja Venezolana (2006). *Cuantificación de accidentes de tránsito en Venezuela y el Mundo. Causas – Consecuencias*.
- Informe de la Brigada de Transito Terrestre. (2002). *Informe trimestral*. Estado Mérida, Venezuela.
- Instituto Nacional de Psicotecnia. (1996). *Psicología Aplicada y Orientación Profesional*. España.
- Lineamientos para la Estructuración de las Auditorias de Seguridad vial ASV*. Universidad Nacional de Colombia por encargo del Fondo de Prevención vial (2004).
- Llantén (2000). *Clasificación de los accidentes de transito, estadísticas y condicionamientos en Chile*.
- Manual de acciones y planes de prevención para el cumplimiento de las normas de tránsito. (2005). Cr. (r) Álvaro Sandoval Gómez, por encargo del Fondo de Prevención vial.
- Manual de acciones y planes de prevención para el cumplimiento de normas de transito. Colombia (2004).
- Manual de trabajo de Grado y Especializaciones y Tesis Doctorales de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador (1998).

Manual de métodos de investigación Educativa (1990). Buenos Aires Argentina.

Mejias, C. (1993). *Enciclopedia "Enfrentar Eventos Sorpresas"*. Editorial Andares. Bogota – Colombia.

Ortega J. (1999). *Bases para la Prevención de Accidentes de Tráfico*. Fundación MAPFRE, Madrid, España.

Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad vial. (2004). Comisión Interministerial para la atención, prevención y educación vial (CIAPEV). Venezuela.

Torrealba C. (1992). *Estudio descriptivo de calificación de accidentes de tránsito. "Epidemia sobre Ruedas"*. Disponible: <http://legales.com/tratados>

Tribin R. (2004). *Saldo Mortal en las carreteras del mundo*. Editorial ESIL. Buenos Aires, Argentina.

## ANEXOS

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA SALUD  
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS EN SALUD PÚBLICA  
"DR. ARNOLDO GABALDON"

**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
DE LA PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO  
ARAGUA.**

Autor: Lumidia Acuña

MARACAY. OCTUBRE DEL 2007

Maracay, 09 de octubre de 2007

**Dra. Fanny Dávila**  
**Docente-Investigador I.A.E.S.**  
**Aragua**

Me es grato dirigirme a usted, para solicitar su valiosa colaboración en la validación del contenido del instrumento que presentó. En tal sentido se anexa a la presente, lista de los ítems con la respectiva hoja de validación en la cual indicará con una "X", si tiene claridad en cuanto a la redacción de los ítems, si hay pertinencia entre los objetivos del estudio y los ítems presentados, así mismo realizar las observaciones respecto al registro de la medición de un criterio, ya que necesita ser ajeno a cualquier otro factor que no sea el rendimiento real en el criterio.

Además sus observaciones y recomendaciones como juez competente de la validación serán de gran ayuda para la elaboración final del instrumento, por lo que se le agradece altamente su colaboración.

Sin otro particular a que hacer referencia se suscribe de usted.

Gracias

Atentamente

Lumidia Acuña.

Presentación

Estimados Directores:

Por medio de la presente, me es grato dirigirme a usted, en la oportunidad de informarle que han sido seleccionados como participante en una investigación de campo titulada: **PROPUESTA DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO GIRARDOT, ESTADO ARAGUA.**

Por ello a continuación se te presentan una serie de interrogantes relacionadas con las variables en estudio, las cuales deben responder con seriedad, responsabilidad y honestidad. No se trata de una prueba evaluativa, por lo tanto todas las respuestas serán un aporte valioso para la realización del estudio.

Por favor no la firmes, la información es confidencial y anónima.

Gracias por su colaboración.

La autora.

## INSTRUCCIONES GENERALES

1. Lea cuidadosamente los enunciados que se presentan.
2. Seleccione la alternativa que mejor exprese su opinión, siendo esta en orden de afirmación **(SI)** o negación **(NO)**.
3. Marque con una equis (X) la respuesta seleccionada.
4. No deje alternativas en blanco (sin responder).

### Parte I

**Municipio: Municipio Girardot**

**Parroquia: Madre María de San José.**

**Centro de Salud: Hospital Central de Maracay. Área de Emergencia.**

Nº	Ítems	SI	NO
01	En el accidente ocurrido hubo algún familiar involucrado		
02	Usted ya había estado anteriormente involucrado (a) en algún accidente de tránsito		
03	Posee usted conocimientos generales acerca de la Ley de tránsito y transporte terrestre.		
04	Considera usted a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública.		
05	Tiene usted conocimiento claro de su situación actual y sus posibles consecuencias.		
06	Posee usted los recursos necesarios para costear el tratamiento		
07	Considera usted que la situación presentada tiene incidencia directa sobre su entorno familiar		
08	Considera usted que el accidente ocurrido traerá consecuencias negativas en su calidad de vida		
09	Posee usted algún tipo de educación vial		
10	En su comunidad existen programas de educación vial.		
11	Posee usted conocimientos acerca de los sistemas de información utilizados por el Estado enfocados hacia la prevención de accidentes de tránsito.		
12	Considera importante una completa educación vial a los ciudadanos desde temprana edad.		
13	Considera de relevancia que el Municipio Girardot del estado Aragua posea un Programa de Prevención de accidentes de Tránsito		

## JUICIO DE EXPERTO PARA LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

**Instrucciones:** Marque con una (X) el renglón que usted consideré reúne este instrumento, para cada uno de los aspectos señalados.

Items	Claridad				Pertinencia				Relevancia				Observaciones		
	E	B	R	D	E	B	R	D	E	B	R	D	Redactar Mejor	Eliminar	Cambiar
1	X				X				X						
2	X				X				X						
3	X				X				X						
4	X				X				X						
5	X				X				X						
6	X				X				X						
7	X				X				X						
8	X				X				X						
9	X				X				X						
10	X				X				X						
11	X				X				X						
12	X				X				X						
13	X				X				X						

**E = Excelente, B = Buena, R = Regular, D = Deficiente.**

**Observaciones:** \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Nombre y Apellido del Validador:** HOMERO RAUSED C.I: 7189585  
**Título:** LICENCIADO EN EDUCACION (ESPECIALISTA EN GERENCIA)  
**Fecha:** 10-07-2007. **Firma:** \_\_\_\_\_

## JUICIO DE EXPERTO PARA LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

**Instrucciones:** Marque con una (X) el renglón que usted consideré reúne este instrumento, para cada uno de los aspectos señalados.

Items	Claridad				Pertinencia				Relevancia				Observaciones		
	E	B	R	D	E	B	R	D	E	B	R	D	Redactar Mejor	Eliminar	Cambiar
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															

**E = Excelente, B = Buena, R = Regular, D = Deficiente.**

**Observaciones:** \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Nombre y Apellido del Validador:** \_\_\_\_\_ **C.I.:** \_\_\_\_\_  
**Título:** \_\_\_\_\_  
**Fecha:** \_\_\_\_\_ **Firma:** \_\_\_\_\_

## JUICIO DE EXPERTO PARA LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

**Instrucciones:** Marque con una (X) el renglón que usted consideré reúne este instrumento, para cada uno de los aspectos señalados.

Items	Claridad				Pertinencia				Relevancia				Observaciones		
	E	B	R	D	E	B	R	D	E	B	R	D	Redactar Mejor	Eliminar	Cambiar
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															

E = Excelente, B = Buena, R = Regular, D = Deficiente.

Observaciones: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Nombre y Apellido del Validador: \_\_\_\_\_ C.I.: \_\_\_\_\_  
 Título: \_\_\_\_\_  
 Fecha: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_

ITEMS		SI	NO
-------	--	----	----

		1 ? En el accidente ocurrido hubo algún familiar involucrado?	
		2 ? Usted ya había estado anteriormente involucrado (a) en algún accidente de tránsito?	
		3 ? Posee usted conocimientos generales acerca de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre?	
		4 ? Considera usted a los accidentes de tránsito como un problema de salud pública?	
		5 ? Tiene usted conocimiento claro de su situación actual y sus posibles consecuencias?	
		6 ? Posee usted los recursos necesarios para costear el tratamiento?	
		7 ? Considera usted que la situación presentada tiene incidencia directa sobre su entorno familiar?	
		8 ? Considera usted que el accidente ocurrido traerá consecuencias negativas en su calidad de vida?	
		9 ? Posee algún tipo de educación vial?	
		10 ? En su comunidad existen programas de educación vial?	
		11 ? Posee usted conocimientos acerca de los sistemas de información utilizados por el Estado enfocados hacia la prevención de accidentes de tránsito?	
		12 ? Considera importante una completa educación vial a los ciudadanos desde temprana edad?	
		13 ? Considera de relevancia que el Municipio Girardot del Estado Aragua posea un Programa de Prevención de Accidentes de Tránsito?	





