



**UNIVERSIDAD CATÓLICA ANDRÉS BELLO
VICE – RECTORADO ACADÉMICO
DIRECCIÓN GENERAL DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE SERVICIOS ASISTENCIALES
EN SALUD**

TRABAJO ESPECIAL DE GRADO

**POLÍTICAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
EN LOS CONDUCTORES DEL MUNICIPIO CAMPO ELÍAS DEL
ESTADO MÉRIDA**

Presentado a la universidad católica Andrés Bello

Por:

Abg. JERSON MANTILLA

Como requisito parcial para optar el grado de:

ESPECIALISTA EN GERENCIA DE LOS SERVICIOS ASISTENCIALES DE SALUD

Realizado con la tutoría de:

Asesor:

Profesor Ramón Jáuregui

Dr. Eliseo Antonio Moreno.

Mérida, Diciembre del 2005

DEDICATORIA

Hoy, cuando he logrado con éxito una de las mayores metas de mi vida, con esfuerzo, sacrificio y con gran entusiasmo y mi corazón rebozante de alegría quiero dar las gracias a:

A Dios Todopoderoso por darme el don de la sabiduría.

A mi Madre Miguelina Ochea de Mantilla, por siempre confiar en mi. Gracias vieja.

A mis hijas Agni Cristina y Albiany María, esta meta conseguida le sirva de ejemplo para su futuro nunca lo olviden.

A la Lic. Lennys Mendoza y Gregoria Vega, por su ayuda incondicional.

Al Ing. Carlos Unshelm.

Al TSU Javier Calderón.

A la Cabo Segundo INTT Amarilis Izarra.

A todos Gracias.

Jersón Mantilla

AGRADECIMIENTO

A mi por la perseverancia.

A mis compañeros de estudios de la sección “C”, con quienes compartí momentos de alegría, tristeza, satisfacción y apoyo.

A mis familiares por su valiosa colaboración desinteresada en mis estudios.

A todas aquellas personas que colaboraron conmigo en la culminación de esta meta.

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| DEDICATORIA | i |
| AGRADECIMIENTO | ii |
| ÍNDICE GENERAL | iii |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| CAPÍTULO I | 3 |
| I.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 3 |
| CAPITULO II | 7 |
| JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DEL TRABAJO | 7 |
| CAPITULO III | 9 |
| OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN | 9 |
| III.1 Objetivos Generales | 9 |
| III.2 Objetivos Específicos | 9 |
| CAPITULO IV | 10 |
| MARCO METODOLÓGICO | 10 |
| IV.1 Tipo de investigación | 10 |
| IV.2 Diseño de la investigación | 10 |
| IV.3 Población | 11 |
| IV.4 Operaciones de variables | 11 |
| IV.5 Instrumento | 12 |

| | |
|---|----|
| IV.6 Procedimiento para la recolección de datos | 12 |
| IV.7 Análisis de datos | 13 |
| CAPITULO V | 14 |
| MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL | 14 |
| V.1 Antecedentes de la investigación | 14 |
| V.2 Bases teóricas | 21 |
| V.2.1 Accidentes de tránsitos | 22 |
| V.2.2 Tipos de accidentes de tránsito | 22 |
| V.2.3 Principales problemas causados por los accidentes de tránsito | 23 |
| V.2.4 Factores de riesgo | 25 |
| V.2.5 Medidas preventivas | 25 |
| V.2.6 Factores que influyen en los accidentes de tránsito | 26 |
| V.3 Viabilidad de la investigación | 26 |
| V.4 Definición de términos básicos | 27 |
| CAPITULO VI | 31 |
| RESULTADOS ESPERADOS | 31 |
| VI.1 Encuesta | 31 |
| VI.2 Estadísticas | 49 |
| VI.3 Consideraciones éticas | 67 |
| CONCLUSIONES | 69 |
| RECOMENDACIONES | 71 |
| BIBLIOGRAFÍA | 72 |
| ANEXOS | |
| Encuesta | |
| Validación del instrumento | |

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muertes e invalidez en el mundo. La cantidad de accidentes es un indicador que permite determinar y cuantificar el impacto negativo sobre el sistema de transporte y en general, entenderlo como un problema de salud pública, social y económico que en conjunto particularmente disminuye la calidad de vida de ellos y su entorno.

En este trabajo se estudiarán las estadísticas de los accidentes de tránsito del Municipio Campo Elías en la localidad de Ejido del Estado Mérida.

La presente investigación tiene como finalidad dar a conocer algunas políticas sobre prevención de accidentes de tránsito que deberían de tener los conductores.

La infraestructura necesaria para atender los accidentes de tránsito como los recursos de unidades de cuidados intensivos, salas de hospitalización, sala de rehabilitación, emergencias y otros representan inmensos costos en gastos médicos y no médicos: tales como ausencia laboral, discapacidad, seguros, años de vida perdidos, desempleos y una larga lista más. Además

Duperrex o, Roberts I, Bunn F. (2002) revelan que genera costos alrededor del 3% del Producto Interno Bruto de una nación.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito son un problema de salud pública, ocupan a nivel mundial uno de los primeros lugares en las estadísticas de mortalidad del cual la Organización Mundial de la Salud (OMS) (2004) informa en su artículo sobre objetivos y mensajes del día mundial de la salud 2004 que “...en el año 2000 murieron en todo el mundo 1.26 millones de personas como consecuencia de los accidentes de tránsito. Esa cifra representa más del 2% de la mortalidad mundial... En cuanto al futuro, según las previsiones de la OMS, en el año 2020 los accidentes de tránsito podrían ser la tercera causa más importante de muerte”

Esta organización indica que los hechos viales representan una cifra considerable de mortalidad a nivel mundial y prevén un importante crecimiento a futuro. De igual manera, Medina (2002) expresa que:

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 de los accidentes viales se han convertido en una gran carga con un elevado costo y sacrificio económico, social y emocional para toda la sociedad venezolana. Los accidentes de todo tipo ocupan un tercer lugar en mortalidad con una tasa de más del 40 por 100.000 habitantes, siendo solo 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. (p.17) Este autor explica que los accidentes constituyen una grave dificultad para la salud pública de la sociedad venezolana.

Las principales complicaciones de los accidentes de tránsito según la de estos son el principal sostén de su familia. A nivel mundial, casi el 50 % de la mortalidad asociada a traumatismos se registran entre personas de 15 a 44 años de edad.

La muerte o la discapacidad tienen graves consecuencias para las víctimas, las familias de estas y las personas a su cargo, por ejemplo disminución de la calidad de vida, sufrimiento y pobreza.

Desde el punto de vista estrictamente económico, los costos de la cirugía, la hospitalización prolongada y la rehabilitación a largo plazo de las víctimas de traumatismos y violencia así como los de la pérdida de productividad, representan decenas de millones de bolívares cada año.

Es importante destacar que este fenómeno tiene predominio en la edad productiva. También es importante señalar que son múltiples las causas por ello en Venezuela, Medina (2002), cita que:

... la mayoría de los accidentes se deben a fallas humanas, tanto del conductor como de los peatones, las causas más frecuentes incluyen desobediencia de las señales, vehículos más estacionados, exceso de velocidad, ingesta de alcohol y/o drogas antes y durante el manejo, impericia, entre otras. El “alcoholismo social” es uno de los enemigos más frecuentes a la hora de realizar una maniobra cuando se está manejando un vehículo automotor. No solo son necesarios controles diarios para evitar que se conduzca bajo efectos del alcohol, sino que no se debería subir a un vehículo

cuyo conductor haya bebido en exceso Según datos oficiales, como consecuencia continua de educación ciudadana los Estados Unidos redujeron a lo largo de 12 años, en 13,7 % la incidencia de accidentes automovilísticos relacionados con la ingesta de bebidas alcohólicas. Sin embargo, para esta misma época el número de accidentes viales no vinculados a exceso de alcohol aumento en un 13,8 %.

Diferentes estudios realizados por la OMS (2004) en distintos países han documentado que los accidentes de tránsito tienden a ser más frecuentes entre la media noche y el amanecer y al promediar la tarde, coincidiendo con los picos de tendencia al sueño normal de la población en general, como lo refleja el trabajo de investigación realizado por Pinto Q. (2000), donde los resultados establecieron que los accidentes fueron más frecuentes en el horario entre las 5 a.m. y las 12 a.m. Según la OMS (2004) en la Gran Bretaña la somnolencia fue responsable de alrededor del 20 % de los accidentes producidos en autopistas e informados a los policía En razón a los antes descrito se puede inferir, que los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública, no sólo en Venezuela sino a nivel mundial. Se hace necesario establecer e incrementar políticas de concientización, así como medidas preventivas

estrictas y sancionadoras, con el fin de disminuir las tasas de morbi-mortalidad y las complicaciones tanto en los lesionados como en la familia. A nivel mundial se han implementado innumerables estrategias para la prevención de accidentes de tránsito. Por ejemplo, dentro de los accidentes que se han establecido: una buena educación vial al momento de entregar las licencias para conducir, el incremento de los controles de velocidad, sanciones fuertes, el buen mantenimiento de las vías de comunicación (carreteras), el mejoramiento de las señales de tránsito, entre otros. Expresado de otra manera, los organismos competentes (el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, cuerpo de Vigilantes de Tránsito, Policía Vial) deberían de seguir implementando políticas y normas serias para reducir este flagelo.

En el campo de las políticas preventivas de accidentes de tránsito existen pocas referencias sobre las colisiones de vehículos y algunos factores vinculados con estos, es por ello que se debería hacer un estudio a conductores que permitan enfocar si las políticas de prevención están bien orientadas.

De toda esta problemática planteada, surge la necesidad de dar respuesta a la siguiente pregunta: ¿Cuáles son las políticas de prevención de accidentes de tránsito en los conductores del Municipio Campo Elías, del Estado Mérida?.

CAPÍTULO II

2.1 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DEL TRABAJO

Se considera que los accidentes de tránsito han ocupado los primeros puestos en las estadísticas de mortalidad de la población y que estos se relacionan con factores que confluyen en el exceso de velocidad, el abuso y uso del alcohol, el desconocimiento de las señales de tránsito, limitaciones físicas y fisiologías, así como la actitud al momento del manejo de un vehículo, entendiéndose el porque la prevención adquiere gran importancia.

Las consecuencias además son un problema de salud pública que involucran principalmente a adolescentes y adultos jóvenes quienes están en una edad productiva para el país. Por ello se debe mejorar la aplicación de políticas de prevención, que permitirá reducir en un gran porcentaje los daños que ocasionan dichos accidentes.

Este estudio es de gran importancia, porque permitirá generar aportes sobre los aspectos cognitivos y actitudinales, los cuales constituyen un fuerte componente a la hora de presentarse un accidente de tránsito, que contribuyan a definir variables individuales que puedan ser factores protectores o de riesgo relacionados con la salud de un gran volumen de la

población, en esta medida se podrán introducir estrategias que beneficien a los conductores del Municipio Campo Elías del Estado Mérida, y de esta manera reducir esta problemática que trae diferentes y variadas consecuencias al accidentado, a la familia, a la sociedad y al Estado.

Por otra parte, analizando los resultados que se obtendrán se pueden sugerir recomendaciones a los entes involucrados en los hechos viales para los niveles de educación básica, media y universitaria; de igual forma aportar conocimientos básicos con respecto a la prevención a través de diversos talleres.

CAPÍTULO III

3.1 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1.1. Objetivo General

Estudiar las políticas preventivas de accidentes de tránsito en los conductores del Municipio campo Elías Estado Mérida.

3.1.2. Objetivos Específicos

- Identificar algunas características demográficas de los conductores del Municipio Campo Elías Estado Mérida relacionados con la variable principal de estudio.
- Determinar el grado de conocimientos sobre la prevención de accidentes de tránsito por parte de los conductores del Municipio Campo Elías Estado Mérida.
- Indagar sobre el conocimiento por parte de los conductores en lo referente a la existencia de la Ley de Tránsito Terrestre y su Reglamento por parte de éstos.

CAPÍTULO IV

MARCO METODOLÓGICO

4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El presente estudio será de carácter descriptivo, tiene como finalidad describir situaciones y eventos. Igualmente va a tratar de medir de manera eficiente los conceptos o variables a los que se referir.

Según Hernández (2003) dice “los estudios que conforman la investigación descriptiva busca especificar las propiedades, características y perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier fenómeno que se someta a un análisis.

4.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño es de tipo transversal el cual consiste en un estudio epidemiológico, observacional, descriptivo, en el que en un único momento temporal, se mide a la vez la prevalencia de la exposición y del afecto en una muestra poblacional, es decir, permiten estimular la magnitud y distribución de una enfermedad o condición en un momento dado.

El escogido es el transversal o transeccional. El cual según los autores señalados nos presenta un panorama del estado de una o más variables en uno o más grupos de personas, objetos.

4.3 POBLACIÓN

La población estará conformada por los conductores que transitan por el Municipio Campo Elías (Ejido) del Estado Mérida y que habitan en el mismo, ella se considerará infinita puesto que no existe un sistema de registro que pueda contabilizar el número de conductores de dicha zona.

4.4 OPERACIÓN DE LAS VARIABLES

Dimensión: Características demográficas

Variables: Imprudencia

Exceso de velocidad

Ingesta alcohólica

Condiciones de la vía

Fallas del vehículo

Edad

4.5 INSTRUMENTO

A. Contenido.

El instrumento estará estructurado de la siguiente manera: se realizaran encuesta a través de preguntas cerradas y abiertas sobre algunas características demográficas de la población en estudio.

B. Validación del Instrumento.

Para Sierra (1991. p. 87) la validez “es comprobar si las preguntas son significativas, en orden de la investigación”. Para constatar la validez del instrumento se solicitará a 3 expertos (Técnica Dolphi) en el área de estudio que evaluarán la encuesta tomando en cuenta su pertinencia con el objetivo de estudio, la profundidad de acuerdo a las características de la población seleccionada, además de la coherencia y claridad de los ítems, después de la evaluación y análisis sobre el tema se realizaran los correctivos necesarios.

4.6 PROCEDIMIENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS

Para dicha recolección y obtención de la misma se utilizó la técnica de entrevista directa para obtener la fuente primaria, la misma me permitió la

obtención de los datos mediante la interrogación de los miembros de la sociedad, el cual a través de la instrumentación de dichas preguntas se logró las respuestas de las mismas.

4.7 ANÁLISIS DE DATOS

Luego de la aplicación del instrumento antes descrito se tratará de diseñar tablas simples y cruzadas así como gráficas para la organización de la información; también se emplearon fórmulas de la estadística descriptiva que será adaptada a la naturaleza de la información aportada.

CAPÍTULO V

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

5.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

A continuación se presentan algunos estudios con una o más variables principales que servirán de sustento científico para el análisis y comparación con los futuros hallazgos de esta investigación.

La Mazares, Duré, Lvcazeviten, Suligov y Mosqueda (2003), realizaron un estudio transversal sobre accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia (Argentina) y sus alrededores. El objetivo del estudio fue el investigar características epidemiológicas, acerca de los accidentes de tránsito y tratar de correlacionar algunas variables. La muestra consistió en 521 casos. Se registraron datos demográficos, datos clínicos como tensión arterial, escala de glasgow, tipo de accidente, pérdida de conciencia, diagnóstico prehospitalario y el tiempo de arribo. La proporción de sexo masculino fue 64,5 % con edad media de 29,75 años.

La frecuencia de lesiones fueron traumatismos de cráneo 195 casos, traumatismos de miembros inferiores 226 al momento del accidente, utilización o no de mecanismo de seguridad, así como las condiciones de la vía (señalización, peligro...) y atmosféricas. La edad de las víctimas es media 35,56 y mediana de 31 años. Predomina el sexo masculino con un porcentaje del 73,8%. La proporción hombre / mujer entre los menores de treinta años es de 2,56 y de 3,34 en las víctimas de 30 años o más. El mayor número de víctimas se produce por accidentes en carreteras locales, provinciales o autovías, los meses de junio, noviembre y marzo, les siguen los meses de verano julio, agosto y septiembre. Los fines de semana se producen el mayor número de víctimas tanto en sábado como domingo, con cerca del 20% cada uno de dichos días. A las 14 horas se encuentra el pico de víctimas por accidentes. En un 60% de los casos se trata de vehículos de turismo, 11% ciclo motores (bicicletas) y 9,3% motocicletas.

No se ha hallado una relación directa entre la velocidad y la frecuencia de los accidentes con víctimas. Aproximadamente $\frac{1}{4}$ parte ocurren a menos de 60 km/h y de 61 a 80 km/h, casi otra cuarta parte. El tipo de accidente más frecuente es la salida de la vía con un 39,8% de los casos en los turismos y

motocicletas. Las circunstancias de la ruta como la configuración de la calzada, intersecciones, visibilidad y peligro aparente no han influido en la mayoría de los accidentes con víctimas lo que confirma el factor humano como principal responsable. Cerca de una cuarta parte de las víctimas de accidentes no empleaban los sistemas de protección como cinturón casco u otros para evitar el accidente o minimizar las lesiones. En el período de tiempo estudiado los accidentes con víctimas han sido muy numerosos con un número total de víctimas de 450. Doscientos nueve correspondían a accidentes con un solo lesionado y el resto, es decir el 46,4 % de los casos se produjeron varios lesionados en un mismo accidente. De los 450 casos 140, es decir aproximadamente un tercio (31,11%) fueron mortales. Generalmente la víctima es el conductor del vehículo puesto que en ocasiones es el único ocupante; y en los de turismo, en segundo lugar, el acompañante delantero. Las lesiones más graves según el tipo de accidente que se producen es el atropello y en segundo lugar en la colisión con un vehículo parado.

En cuanto a la gravedad de las lesiones en función del tipo de vehículo se hallan en primer lugar las motocicletas y bicicletas con una totalidad del 31% y del 28,6% respectivamente. Por lo que se refiere a la gravedad y situación en el vehículo es el conductor el que sale peor parado con una totalidad del

32,7% respecto al 22,9 y 22,6% del acompañante delantero y trasero respectivamente.

Buñuel (2002) ideó un estudio de factores asociados con la aparición de accidentes de tránsito no fatales, en la población de Zaragoza España, realizando un estudio de tipo transversal en el que se entrevistó a 1214 conductores de ambos sexos con edades comprendidas entre 25 y 65. Se recogieron datos de edad, sexo, estado civil, nivel de estudio, antecedentes patológicos, consumo de tabaco, alcohol y/o drogas ilegales, antecedentes de accidentes de tráfico, presencia de heridos en los accidentes e infracciones objeto de denuncias en el año previo.

Se consideraron como variables dependientes el antecedente del accidente de tráfico, la presencia de heridos en los accidentes y el antecedente de denuncia, considerando el resto de variables como independientes. Se valoró la prevalencia de dichas variables independientes y la relación con las variables dependientes con los siguientes resultados: los hombres jóvenes, solteros y con nivel de estudio secundario o superior constituyen el grupo en el que se observó mayor accidentabilidad.

Se observa mayor incidencia de accidentes en pacientes diabéticos. El consumo habitual o esporádico de medicamentos muestra una asociación significativa con la frecuencia del accidente. Es necesario aumentar el consejo médico cuando se recomienda fármacos que puedan interferir en la conducción. El consumo habitual de alcohol superior a 18 unidades semanales se asocia a mayor frecuencia de presencia de heridas en los accidentes. Parece una asociación significativa entre el consumo de tabaco y/o drogas ilegales y la mayor prevalencia de accidentes.

García (2002) realizó un trabajo sobre la valoración del daño corporal por accidente de tránsito en Castellón, donde se recogieron 2200 declaraciones de sanidad constituyendo el 0,55% de los habitantes del Partido Judicial Nº 1 de la Provincia de Castellón. El perfil medio del lesionado es el de un varón (58%) de edad entre 14,29 años (48,4%) que ha sufrido un accidente de automóvil (49%) no laboral (91%). Se trata en su mayor número de estudiantes (18,6%) y entre los que desempeñan actividad laboral los que pertenecen al grupo 7 de la clasificación internacional uniforme de ocupaciones (CIUO 88) “operarios o artesanos, mecánicos y otros oficios” (17,8%).

Los 5917 diagnósticos recogidos se agruparon mayoritariamente en traumatismos superficiales (41,3%) fracturas (24,9%), luxaciones, esguinces y torceduras (15%). Habitualmente el lesionado precisa tratamiento médico farmacológico en la primera asistencia y no requiere tratamiento posterior. La demora en el reconocimiento por el médico forense es superior a cien días y más de la mitad de los casos ya se habían curado cuando fueron examinados por el mismo, por lo que solo precisaron de esa primera visita.

Se confeccionó además un listado de lesiones codificadas mediante la CIE, 10 con expresión de los tiempos medios de curación, días hospitalarios e impeditivos y sus desviaciones estándar, dando como conclusiones: la curación con secuelas (54%) es ligeramente más frecuente que la curación completa. Los jubilados, amas de casa y desempleados son los lesionados que presentan secuelas en mayor proporción. El médico forense considera la sutura como parte de la primera asistencia. El 78,19% de todos los casos mostró una utilización progresiva por los médicos forenses de Castellón del citado baremo que se considera útil a pesar de sus imperfecciones, que convendría corregir.

El empleo de la clasificación estadística internacional de enfermedades resulta de suma utilidad y se recomienda su aplicación en el ámbito médico

– legal aunque se requiere para su uso de un aprendizaje. Su utilización permitirá estudios comparativos además de unificar los criterios diagnósticos.

Pinto (2002) estudio algunas condiciones de salud y régimen laboral de los conductores de la empresa Metrobus Lara C. A. Barquisimeto mayo – agosto del 2000 para caracterizar los accidentes de tránsito sufridos por sus conductores en los últimos dos años, describir su régimen laboral, determinar por examen físico, audiometría y visiometría las patologías presentes.

Se estudiaron sesenta conductores que reunieron los requisitos de selección. Los resultados demostraron que el 70% tuvo accidentes de tránsito, siendo estos más frecuentes (35,71%) en las edades comprendidas entre 28 y 34 años. De estos accidentados el 88,09% tuvo más de tres accidentes y estos fueron más frecuentes en el horario entre las 5 a.m. y las 12 m. Según los conductores la causa de los accidentes (90,4%) fue el descuido del otro conductor. El (90.47%) de los conductores no sufrió lesión alguna y el (9,53%) presentó traumatismo simples. Del régimen laboral se determinó que todos los trabajadores (100%) estaban contratados por tiempo indeterminado el (83%) consideró inadecuado su salario y el (88,33%) consideró que posee estabilidad laboral. El (80%) laboraba 8 horas diarias y un (85%) labora horas extraordinarias, de las cuales el (62,74%) lo hacia

entre una a tres veces al mes. Todos los conductores el (100%) presentaron patología, siendo más frecuentes las dermatosis (76,66%) y en un segundo lugar los trastornos de la audición (40%) junto a los trastornos de la visión (40%). De igual manera se debe resaltar que las condiciones de salud son un factor relevante en la accidentabilidad, por lo que se debe tomar en cuenta en este tipo de trabajadores.

Cabe destacar y aclarar que entre las investigaciones realizadas y los antecedentes encontrados por medio de la web, bibliotecas y el apoyo del Ministerio de Transporte no se han encontrado buen material para el desarrollo de esta investigación.

5.2 BASES TEÓRICAS

Para dar un soporte a esta investigación se realizarán revisiones bibliográficas pertinentes a la variable de estudio, incluyendo la definición, tipos de lesiones, factores de riesgo y políticas preventivas de accidentes de tránsito, conformando así la base que permita el sustento de la misma, las cuales se describen a continuación.

Accidentes de Tránsito

Según la OMS (1957) define los accidentes de tránsito como “un suceso fortuito del que resulta una lesión reconocible”.

Para Toscazo V. Silvio (2000) “es un proceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en la vía o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de los mismos”.

Media (2002) cita que “las colisiones de vehículos son el resultado de la combinación súbita, inesperada y a veces desastrosa entre hombre, vehículo y carretera”.

Tipos de Accidentes de Tránsito

Según Bonomie, Nieto, Urdaneta y Pérez (1990) clasifican los accidentes como: arrollamientos, volcamientos, choque, choque moto contra auto, choque moto contra pared, caída de auto en marcha, entre otros.

Además dentro del resumen anual de actividades del Cuerpo de Bomberos del Estado Mérida (2004) organismo que esta facultado por la ley

venezolana para la atención prehospitalaria de este tipo de eventos, resalta que los accidentes de tránsito se clasifican en: colisión entre vehículos, colisión contra objeto fijo, volcamiento dentro de la vía, volcamiento fuera de la vía, arrollamientos y expelimentos (caída del auto en marcha).

Principales Problemas Causados por los Accidentes de Tránsito

Dentro del resumen anual de actividades del Cuerpo de Bomberos del Estado Mérida (2004) se describe que las principales patologías en accidentes de tránsito atendidas por esta institución son: traumatismos generalizados, traumatismos de cráneo, traumatismos torácicos y lesiones en los miembros superiores e inferiores.

La OMS (2003), refiere que los accidentes de tránsito tienen enormes consecuencias sociales, económicas, en los particulares, en las familias, comunidades, etc. Además de las consecuencias directas como son las físicas y psicológicas de las personas directamente afectadas por las lesiones sufridas en accidentes de tránsito, estos afectados pueden sufrir consecuencias adversas sociales, físicas y psicológicas a corto y largo plazo.

Las lesiones producidas por accidentes de tránsito también tienen considerables efectos indirectos; pueden afectar miembros del público aunque ni ellos ni sus familiares estén directamente implicados en colisiones viales. Estas lesiones y las discapacidades producidas por estos accidentes implican resultados de gastos importantes para la economía en los que se suelen gastar anualmente entre el primer y tercer por ciento del producto interno bruto del país.

En la actualidad las muertes debidas a dichas lesiones suponen un 22% de la mortalidad mundial de todos los grupos de edad. El costo económico de las lesiones por accidentes de tránsito es enorme. En mundo aproximadamente el 50% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito son jóvenes con edades comprendidas entre los 15 y 44 años de edad, correspondientes al sector de la población más productiva desde un punto de vista económico.

Las lesiones mayormente causadas en orden de frecuencia estudiadas en la ciudad de Mérida – Venezuela en el Instituto Autónomo Hospital Universitario de los Andes (IAHULA) por accidentes según Bonomie, Nieto, Urdaneta y Pérez (1990) son lesiones craneoencefálicas graves, lesiones

viscerales graves, lesiones torácicas, lesiones de los miembros inferiores y superiores, lesiones pélvicas y lesiones del caqui.

Factores de Riesgo

La OMS (2003) expresa las siguientes causas:

- Conducir bajo los efectos del alcohol una de las más frecuentes.
- Exceso de velocidad.
- Utilización insuficiente del cinturón de seguridad y los dispositivos de seguridad infantil (ir en la parte posterior del vehículo).
- Deficiencias de los trazados de las carreteras y en el entorno de las calzadas.
- Deficiencia en el diseño de los vehículos.
- Aplicación insuficiente de las normas de seguridad vial.

Medidas Preventivas

- Uso efectivo del cinturón de seguridad.
- Cumplimiento del conductor de observancia de la ley de tránsito terrestre vigente.
- La no conducción bajo efectos del alcohol, drogas o somnolencia.
- La no utilización de los teléfonos celulares al momento de conducir.

- La revisión periódica del automóvil.

Factores que Influyen en los Accidentes de Tránsito

- Es imprevisto.
- No depende de nosotros en un momento dado.
- Es inevitable.
- Es fortuito.
- Obedece al azar.

5.3 VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

Este trabajo se considera posible de realizar ya que existe accesibilidad a la población de estudio, debido a que la misma habita en la localidad. De igual manera desde el punto de vista teórico se cuenta con un modelo explicativo; existe suficiente bibliografía actualizada en la Universidad de los Andes, en el Ministerio de Transporte, Coordinación Regional de Accidentes de la Corporación de Salud del Estado Mérida y por vía electrónica a través de la biblioteca virtual de salud y la OMS.

En cuanto a los recursos humanos, se contará con la tutoría de un experto en el área de salud; y la población a estudiar ha demostrado una gran expectativa a la presente investigación.

5.4. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

Según Glanz K. Rimer B. y Marcus F. (2002) destacan algunos conceptos a saber:

Conocimiento sobre accidente de tránsito

Es la capacidad del encuestado de seleccionar respuestas correctas (las cuales fueron seleccionadas de bibliografías científicas actualizadas y disponible para el momento) de manera intencional sobre aspectos que deben ser del dominio público sobre los accidentes de tránsito, en un instrumento de recolección de información medido en un formato de selección simple con seis reactivos donde uno es correcto y el resto en consecuencia no solo son.

La susceptibilidad percibida a accidentes de tránsito

Cada individuo tiene su propia percepción de la probabilidad de experimentar una condición que afectaría adversamente su salud. Los individuos varían ampliamente en su percepción de susceptibilidad a una enfermedad o condición. Puede presentarse que un individuo niegue la posibilidad de sufrir un accidente de tránsito. Los individuos en una categoría moderada admiten que existe una posibilidad estadística de susceptibilidad de la enfermedad. Finalmente, otro grupo extremo de individuos pueden percibir un peligro real que ellos lo experimentarán.

La gravedad percibida de los accidentes de tránsito

Esta se refiere acerca de la severidad de los efectos que puede producirle un accidente vial. Estos efectos pueden ser considerados desde el punto de vista de las dificultades. Por ejemplo: dolor e incomodidad, pérdida de tiempo en el trabajo, los gastos financieros, las dificultades con la familia, incapacidad y la susceptibilidad a otras condiciones de enfermedades futuras (secuelas). Es importante considerar las cargas emocionales y financieras cuando se considera la gravedad de un accidente de tránsito.

Los beneficios percibidos de la prevención de accidentes de tránsito

Es la percepción que tiene la persona sobre los aspectos positivos relativos a la prevención o tratamiento oportuno de los accidentes viales. A partir del balance establecido por el individuo, la probabilidad de tomar acciones hacia la promoción de la salud debería ser el próximo paso que se esperaría después de admitir la susceptibilidad que tiene a una enfermedad y que ha reconocido como es.

Las barreras percibidas para tomar medidas para evitar accidentes de tránsito

Las barreras se relacionan con las características de un tratamiento o medida preventiva que puede ser inoportuno, costoso, poco práctico, desagradable, doloroso o perturbador. Estas percepciones adversas pueden llevar a tomar o no acciones preventivas deseadas.

Incentivos o señales para las acciones

La percepción de un individuo de los niveles de susceptibilidad y gravedad proporcionan la fuerza para actuar. Los beneficios (menos las barreras)

proporcionan el camino de acción. Sin embargo, puede requerir un incentivo para la acción de manera que la conducta deseada pueda ocurrir, estas señales o incentivos pueden provenir de fuerzas internas o externas.

Para Rivas (2002) accidente, tránsito y tráfico se define de la siguiente manera:

Accidente

Es un suceso eventual inesperado y generalmente desagradable, suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta un daño para las personas o las cosas, por casualidad.

Tránsito

Es una actividad de personas, vehículos que pasan por una calle, carretera, etc.

Tráfico

Movimiento o tránsito de personas, mercancías, etc. por cualquier medio de transporte.

CAPÍTULO VI

RESULTADOS ESPERADOS

V.1.- ENCUESTA

.- **Pregunta: 1.-** Respeta usted las señales de tránsito ubicadas dentro del Municipio Campo Elías del estado Mérida?. SI___,NO___.

Cuadro N° 1: Respeto a las señales de tránsito:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|--------------|------------|----------------|
| SI | 15 | 100 |
| NO | 00 | 00 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos Respondidos Si = 15

Número de Instrumentos Respondidos No = 00

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

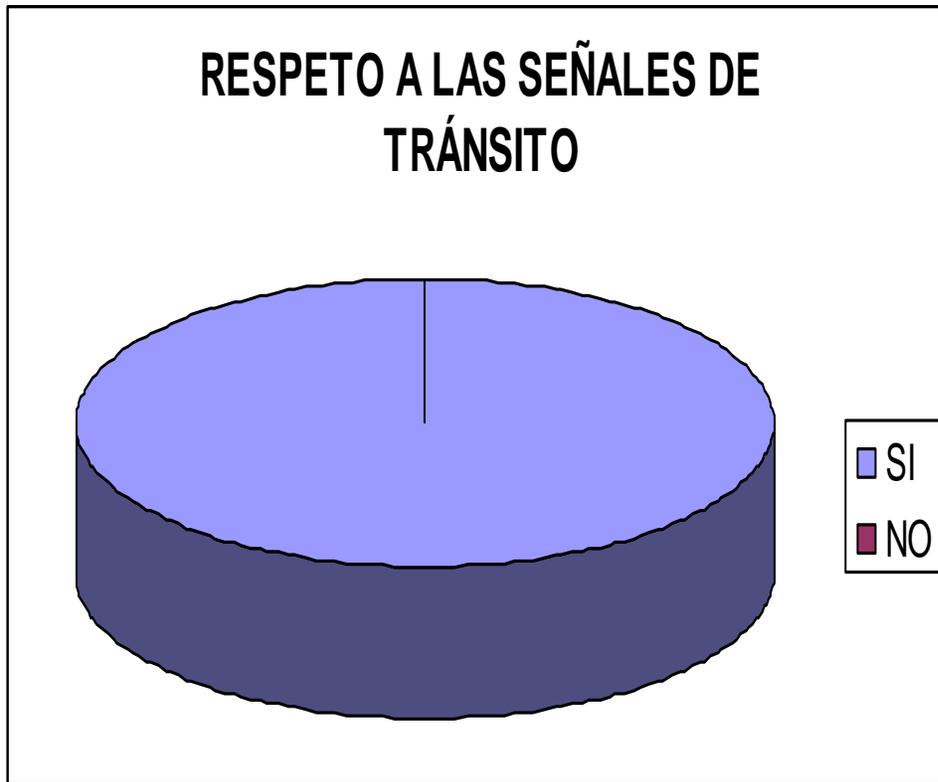


Gráfico 03: Señales de Tránsito.

Análisis:

El 100% de los encuestados (muestra = 15) respondieron que SI respetan las normas de tránsito.

.- Pregunta: 2.- Cómo cree usted sea el sistema de señalización de las avenidas, calles y demás lugares de interés público en su Municipio: Excelente__, Muy Bueno__, Bueno__, Regular__ o Malo__.

Cuadro Nº 2: Condiciones del Sistema de Señalización:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| Excelente | 00 | 0 |
| Muy Bueno | 00 | 0 |
| Bueno | 04 | 27 |
| Regular | 07 | 46 |
| Malo | 04 | 27 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos Respondidos Excelente = 00

Número de Instrumentos Respondidos Muy Bueno = 00

Número de Instrumentos Respondidos Bueno = 04

Número de Instrumentos Respondidos Regular = 07

Número de Instrumentos Respondidos Malo = 04

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

Condiciones de Señalización

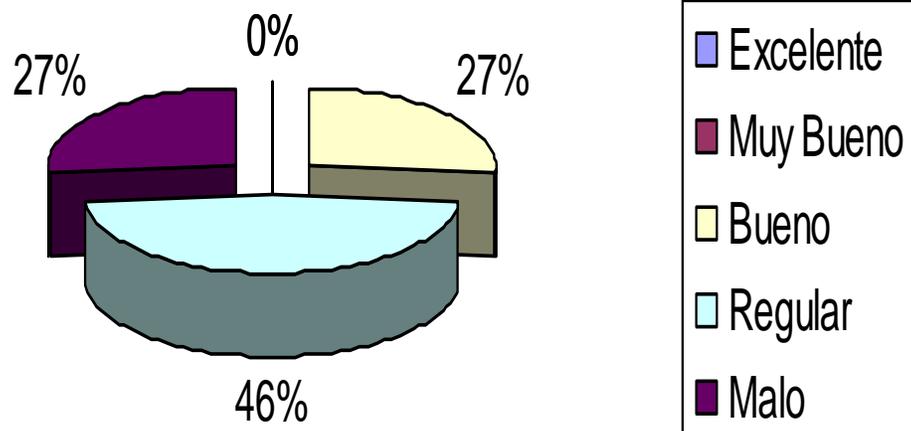


Gráfico 03: Condiciones de Señalización.

Análisis: Casi la mitad (46%) de la muestra respondió que las condiciones de señalización son regulares. El 27% respondió que eran buenas al igual que lo que respondieron la alternativa de malo.

.- **Pregunta: 3.-** Ingiere bebidas alcohólicas cuando conduce: Siempre____,
A Veces___, Nunca___.

Cuadro N° 3: Ingerencia de Bebidas Alcohólicas:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| Siempre | 00 | 0 |
| A Veces | 09 | 69 |
| Nunca | 06 | 31 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos Respondidos Siempre = 00

Número de Instrumentos Respondidos A Veces = 09

Número de Instrumentos Respondidos Nunca = 06

Para un total de 15 instrumentos (encuestas)

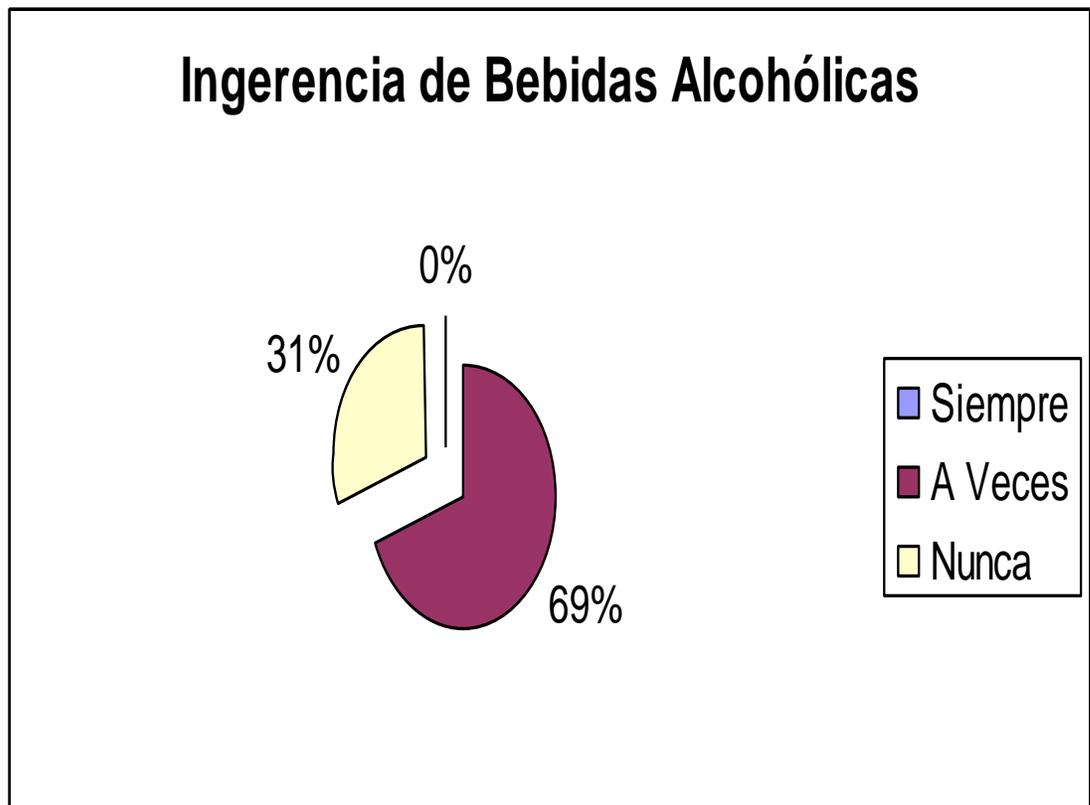


Gráfico 03: Ingerencia de Bebidas Alcohólicas.

Análisis: El 69% de los encuestados (09) manifestaron ingerir bebidas alcohólicas mientras conducen. El resto (31%) manifestó no hacerlo. Un 0% opinó que siempre no hacerlo.

.- **Pregunta: 4.-** A que velocidad normalmente maneja usted dentro de las avenidas principales del Municipio: 0 – 20 KH__, 20-40 KH__, 60-80 KH__, 80-100 KH__, > 100 KH__.

Cuadro N° 4: Velocidad de manejo:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| 0 – 20 KH | 00 | 0 |
| 20-40 KH | 11 | 73 |
| 60-80 KH | 04 | 27 |
| 80-100 KH | 00 | 0 |
| >100 KH | 00 | 0 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos Respondidos 0 – 20 KH = 00

Número de Instrumentos Respondidos 20-40 KH = 11

Número de Instrumentos Respondidos 60-80 KH = 04

Número de Instrumentos Respondidos 80-100 KH = 00

Número de Instrumentos Respondidos >100 KH Nunca = 00

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

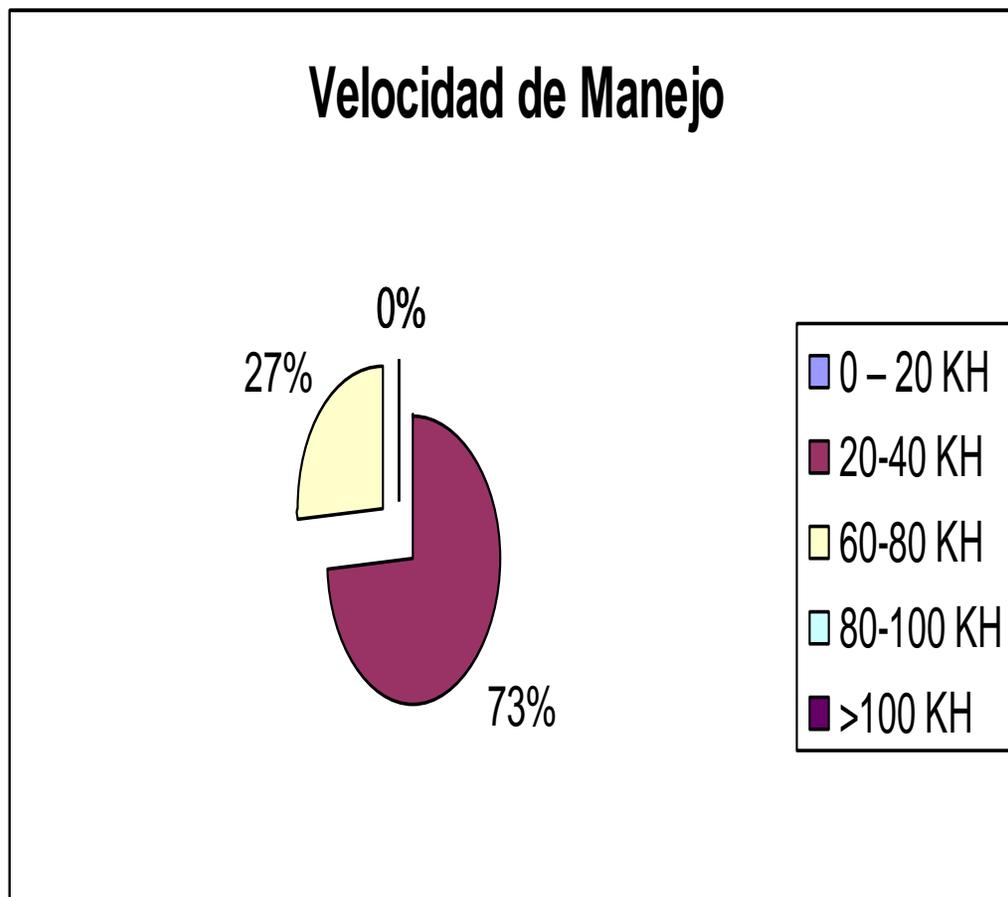


Gráfico 04: Velocidad de Manejo.

Análisis: El 27% de los encuestados respondieron que conducen a una velocidad entre 20 y 40 Km/Hora y el resto (73%) conduce a una velocidad entre 60 – 80 Km/Hora.

.- Pregunta: 5.- Disminuye usted la velocidad y toma medidas de precaución en pavimentos mojados o momentos de lluvia. SI___, NO___.

Cuadro N° 5: Control de Velocidad/Pavimento Mojado:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| SI | 14 | 93 |
| NO | 01 | 07 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos Respondidos SI = 14

Número de Instrumentos Respondidos NO = 01

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

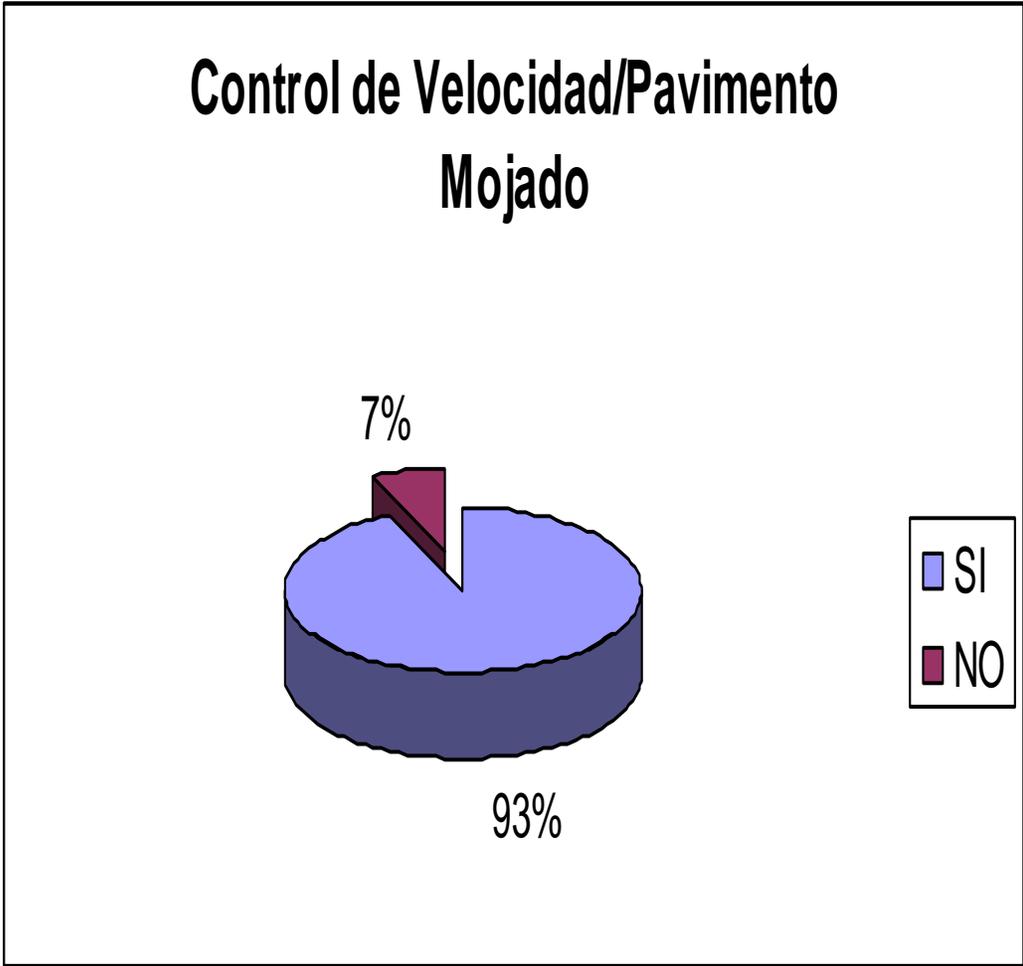


Gráfico 05: Control de Velocidad/Pavimento Mojado:

Análisis: La mayoría (93%) de los encuestados manifestó que si controla la velocidad en pavimentos mojados. El resto (7%) manifestó que no.

.- **Pregunta: 6.-** Es necesario el acondicionamiento de las vías en el Municipio Campo Elías del estado Mérida. De Acuerdo___, No Sabe___, En Desacuerdo___.

Cuadro N° 5: Acondicionamiento de Vías:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| De Acuerdo | 15 | 100 |
| No Sabe | 00 | 00 |
| En Desacuerdo | 00 | 00 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos De Acuerdo = 15

Número de Instrumentos No Sabe = 00

Número de Instrumentos en Desacuerdo = 00

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

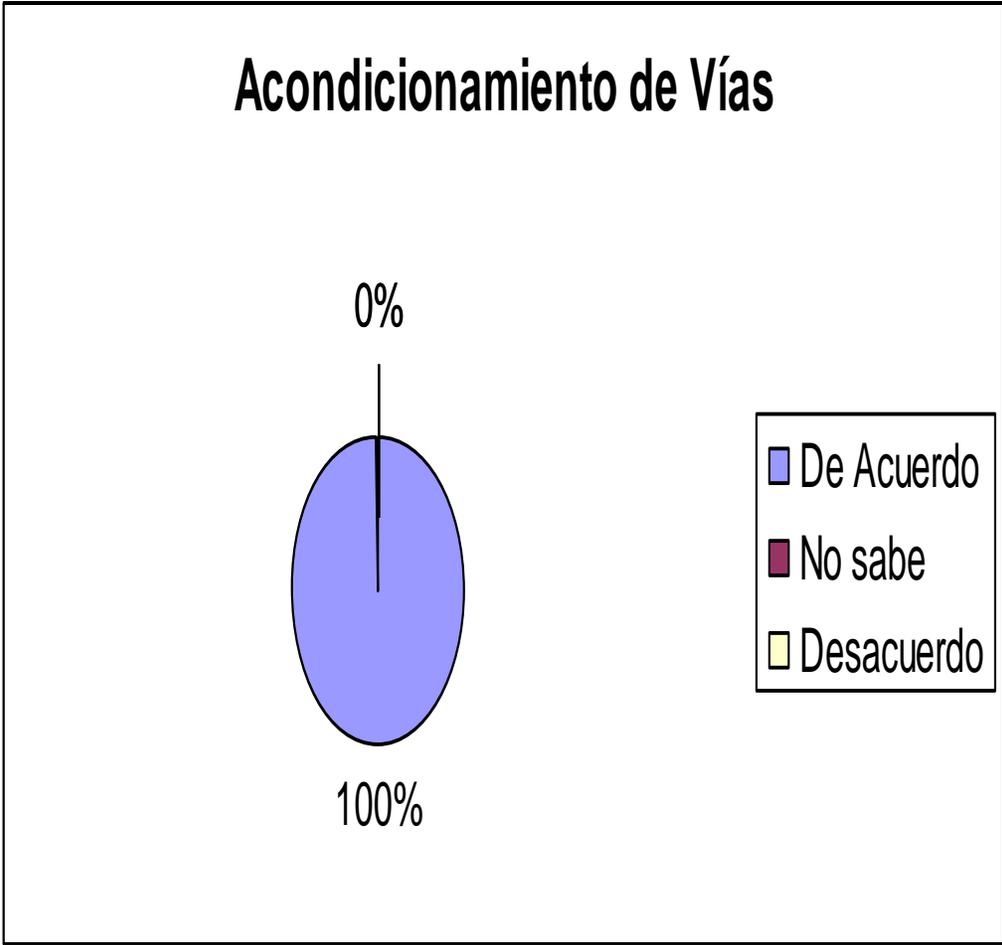


Gráfico 06: Acondicionamiento de Vías:

Análisis: Todos (100%) opinó estar de acuerdo que se deben acondicionar las vías del tránsito.

.- **Pregunta: 7.-** Realiza usted el mantenimiento adecuado y oportuno a su unidad vehicular. SI___, NO___.

Cuadro N° 7: Mantenimiento de los Vehículos:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| SI | 15 | 100 |
| NO | 00 | 00 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos SI = 15

Número de Instrumentos No = 00

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

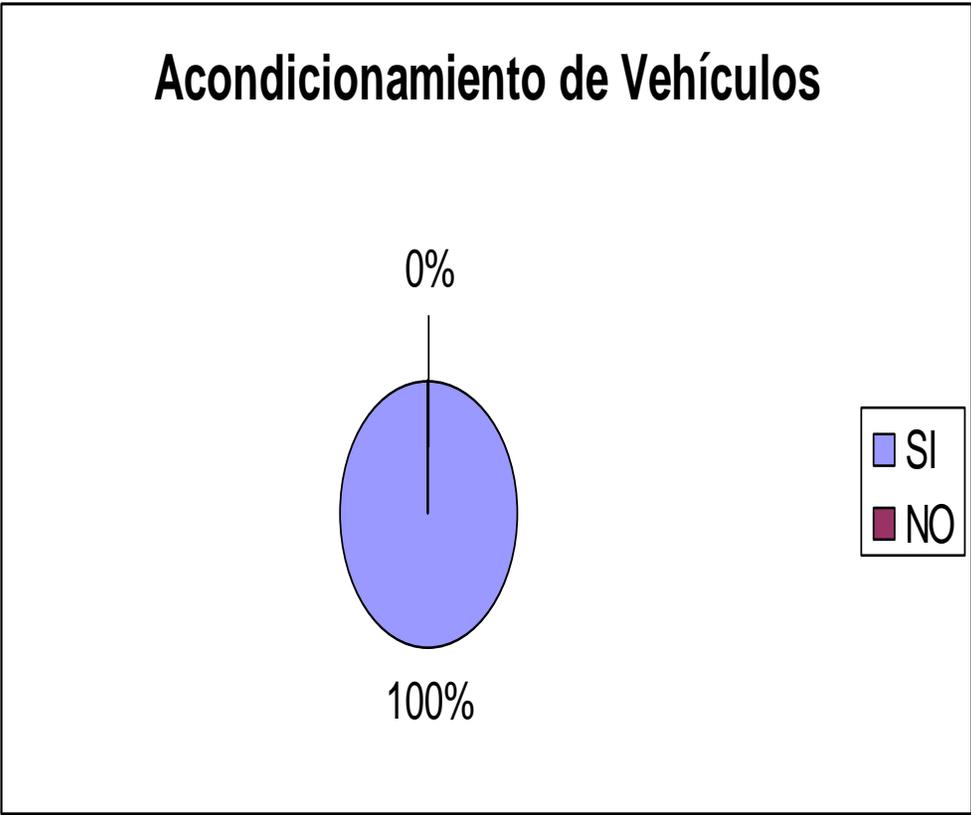


Gráfico 07: Acondicionamiento de Vehículos:

Análisis: Todos (100%) opinó estar de acuerdo que acondicionan sus vehículos.

.- Pregunta: 8.- Está usted de acuerdo con que menores de edad conduzcan vehículos. SI___. NO___.

Cuadro N° 8: Manejo de Vehículos/Menores de Edad:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| SI | 00 | 00 |
| NO | 15 | 100 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos SI = 00

Número de Instrumentos No = 15

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

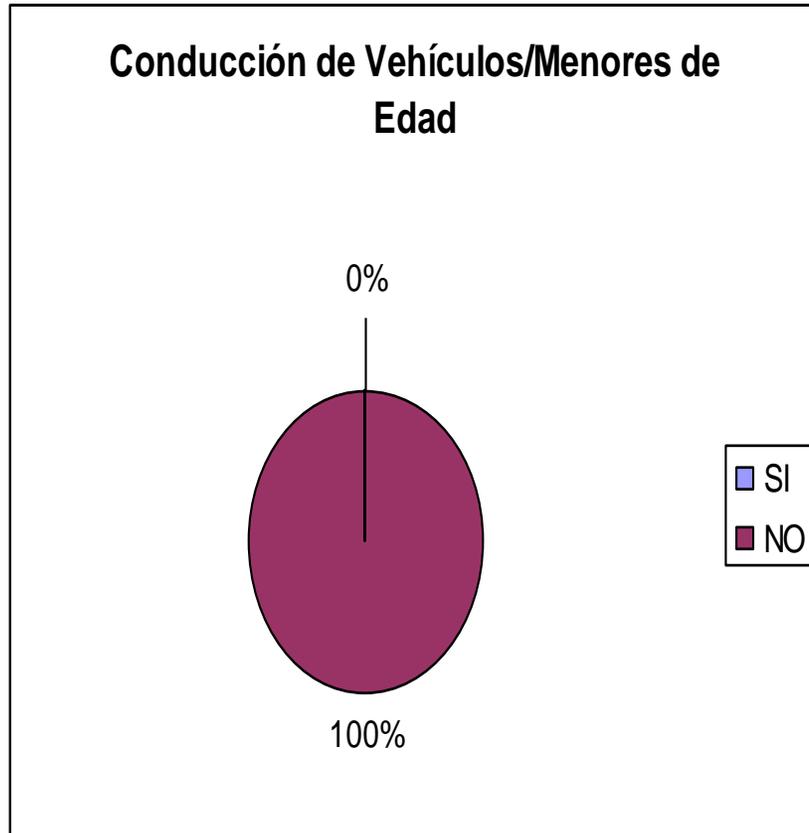


Gráfico 08: Manejo de Vehículos/Menores de Edad:

Análisis: Todos (100%) manifestaron no estar de acuerdo que los menores de edad conduzcan vehículos.

.- Pregunta: 9.- Ha tenido usted accidentes de tránsito: SI___.NO___. ¿Cuál Fue la Causa?_____.

Cuadro N° 9: Accidentes de Tránsito:

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| SI | 08 | 53 |
| NO | 07 | 47 |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos SI = 08

Número de Instrumentos No = 07

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

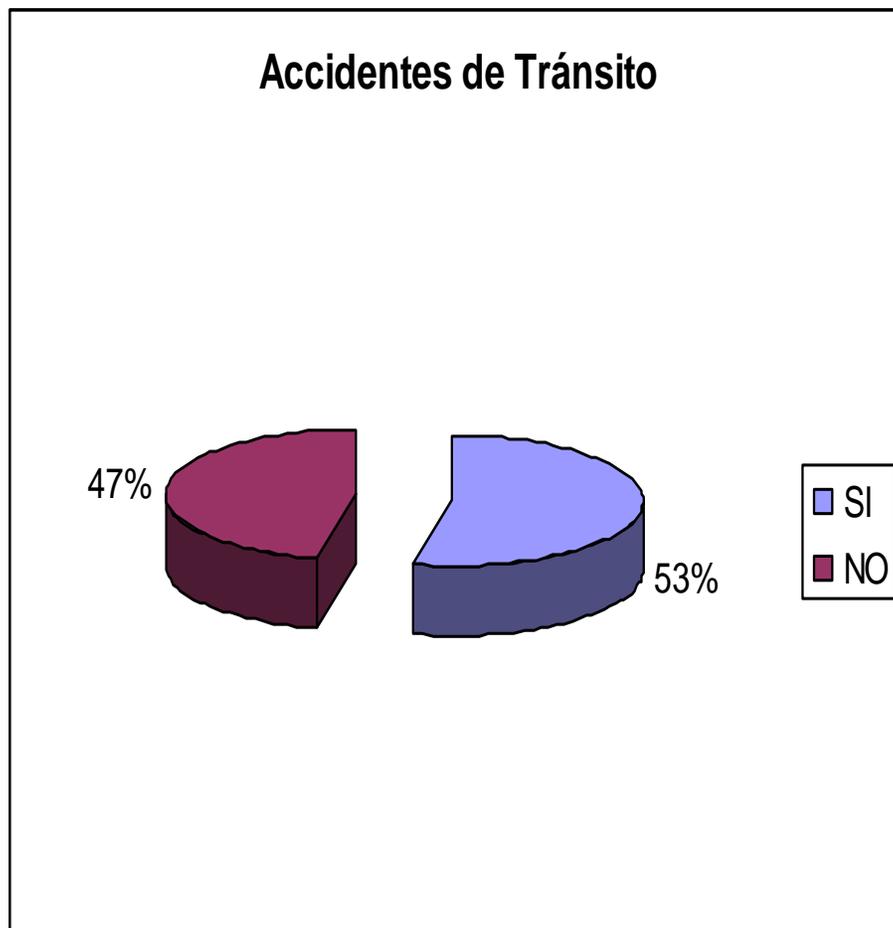


Gráfico 09: Accidentes de Tránsito:

Análisis: El 47% manifestó no haber tenido accidentes de tránsito, mientras que el resto (53%) dijo que si; En su mayoría fueron por choques.

.- Pregunta: 10.- 10.- Ha sido alguna vez multado por el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTTT). SI__.NO__. Porqué?_____

Cuadro N° 10: Multas (INTTT):

A

| RESPUESTAS | FRECUENCIA | PORCENTAJE (%) |
|-------------------|-------------------|-----------------------|
| SI | 02 | |
| NO | 13 | |
| Total | 15 | 100 |

Fuente: Cálculos Propios – 2005.

Resumen:

Número de Instrumentos SI = 02

Número de Instrumentos No = 13

Para un total de 15 instrumentos (encuestas):

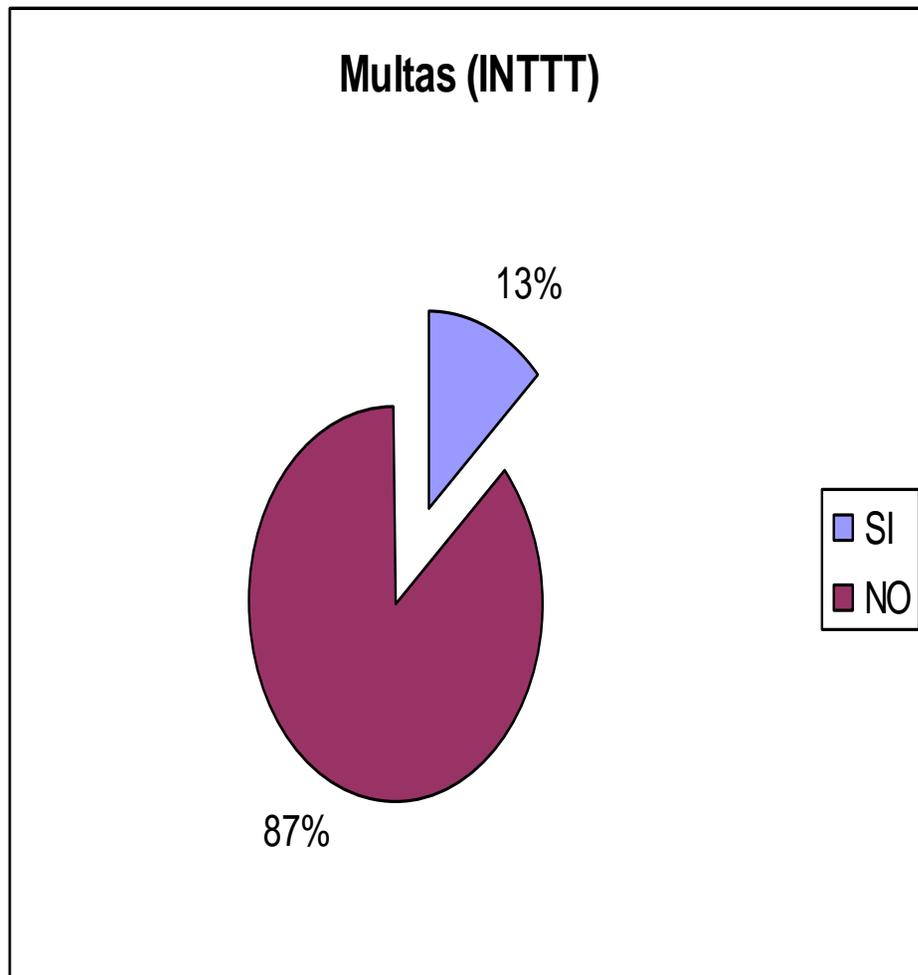


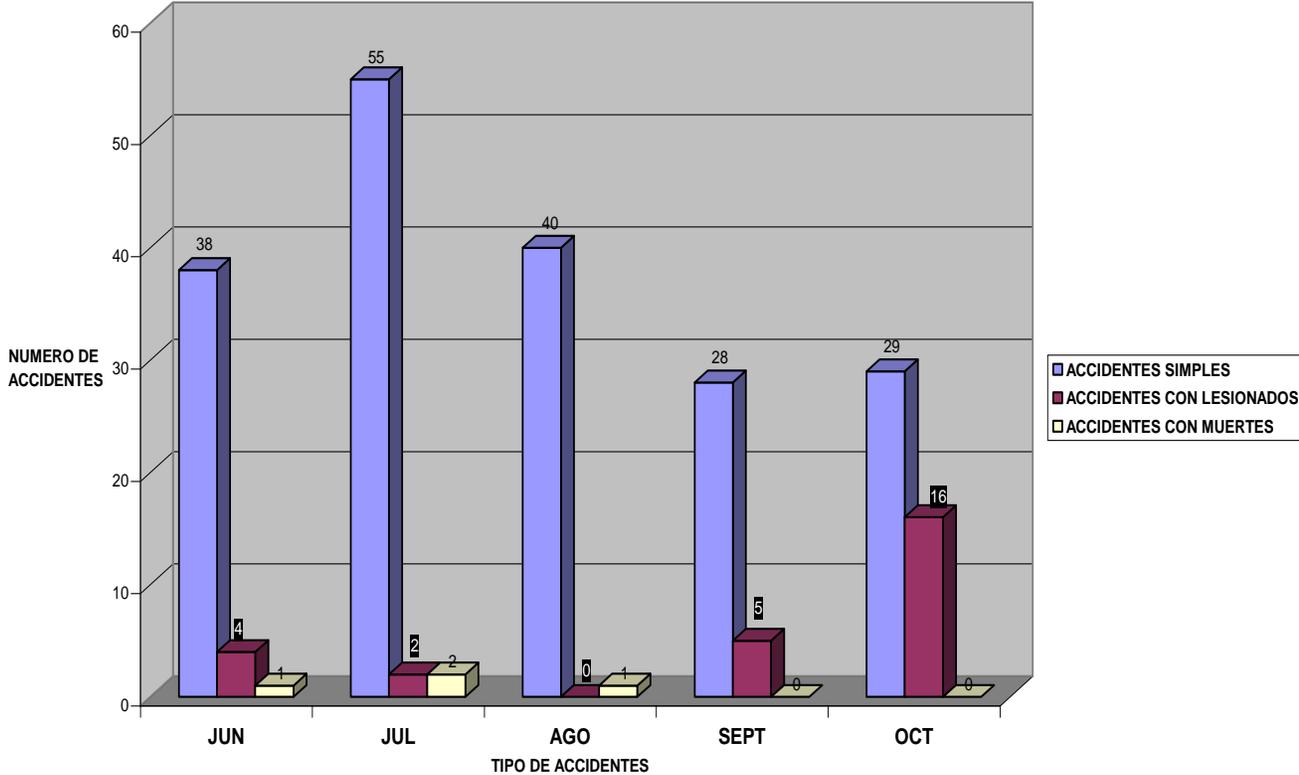
Gráfico 10: Multas (INTTT)

Análisis: El 87% manifestó NO haber sido multado por el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTTT). El 13% dijo que si.

V.2.- ESTADÍSTICAS

GRAFICO N° 1

ACCIDENTES DIURNOS
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO -ESTADO MERIDA

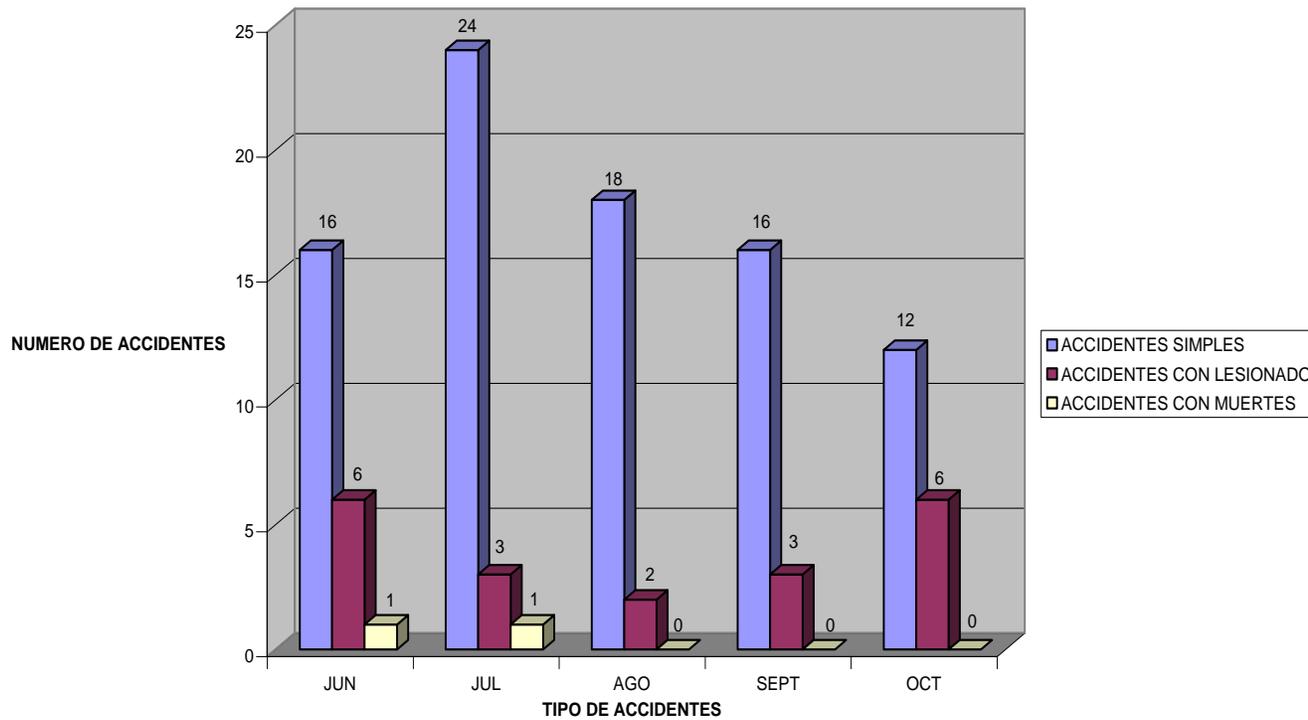


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

En el Gráfico N° 1 se puede apreciar claramente cómo la mayor incidencia de accidentes simples diurnos ocurrió en el mes de julio manteniendo una tendencia elevada durante el resto de los meses de estudio. Del mismo modo se observa que durante los dos últimos meses de la temporada vacacional se presenta un aumento en la incidencia de accidentes con lesionados, muy especialmente en el mes de octubre, lo cual es un indicio de un incremento en la potencia de los impactos entre vehículos producto, muy posiblemente, de una mayor velocidad de desplazamiento de los mismos a la hora de ocurrir el accidente.

GRAFICO N° 2

ACCIDENTES NOCTURNOS
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO-ESTADO MERIDA

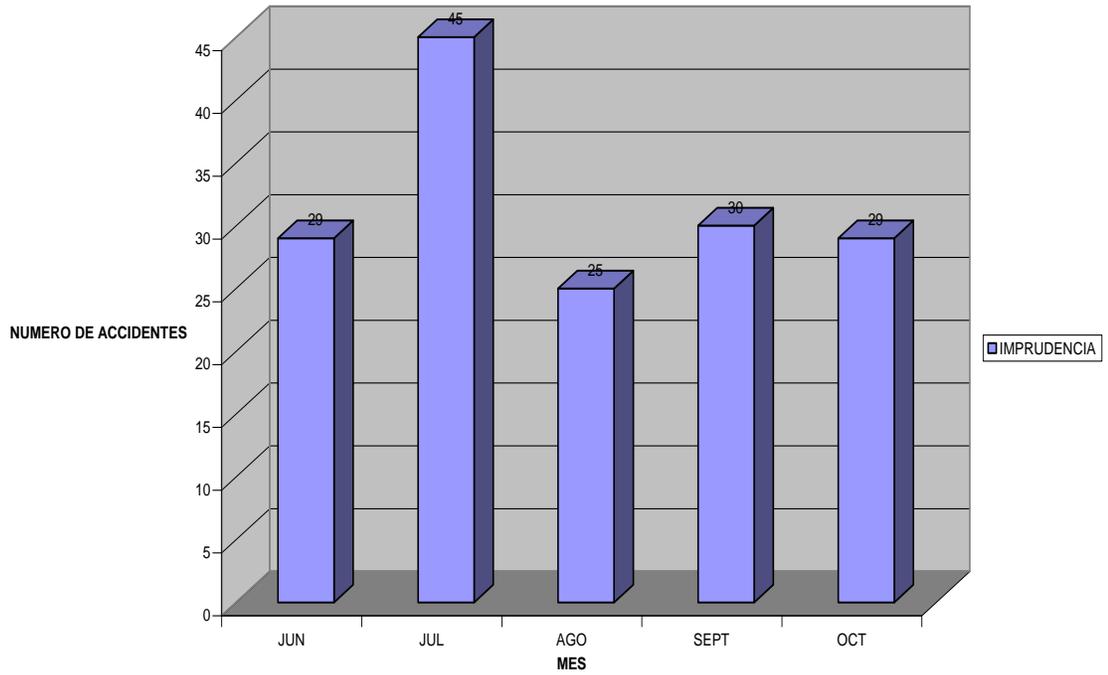


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

El Gráfico N° 2 presenta la incidencia de los diversos tipos de accidentes durante las horas nocturnas, observándose nuevamente que la mayor cantidad de accidentes simples ocurrió durante el mes de julio, es decir, manteniendo la misma tendencia que los accidentes simples ocurridos durante horas diurnas. Además, se observa que los accidentes con lesionados mantienen una tendencia estable durante la temporada vacacional pero a finales de la misma, es decir durante el mes de octubre, ocurrió un incremento del 100% en comparación con los meses anteriores. Se puede suponer que la ansiedad natural producto del inicio de la temporada vacacional influya en los conductores dando como resultado estos altos índices de accidentes durante el mes de julio.

GRAFICO N° 3

ACCIDENTES POR IMPRUDENCIA
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO-ESTADO MERIDA

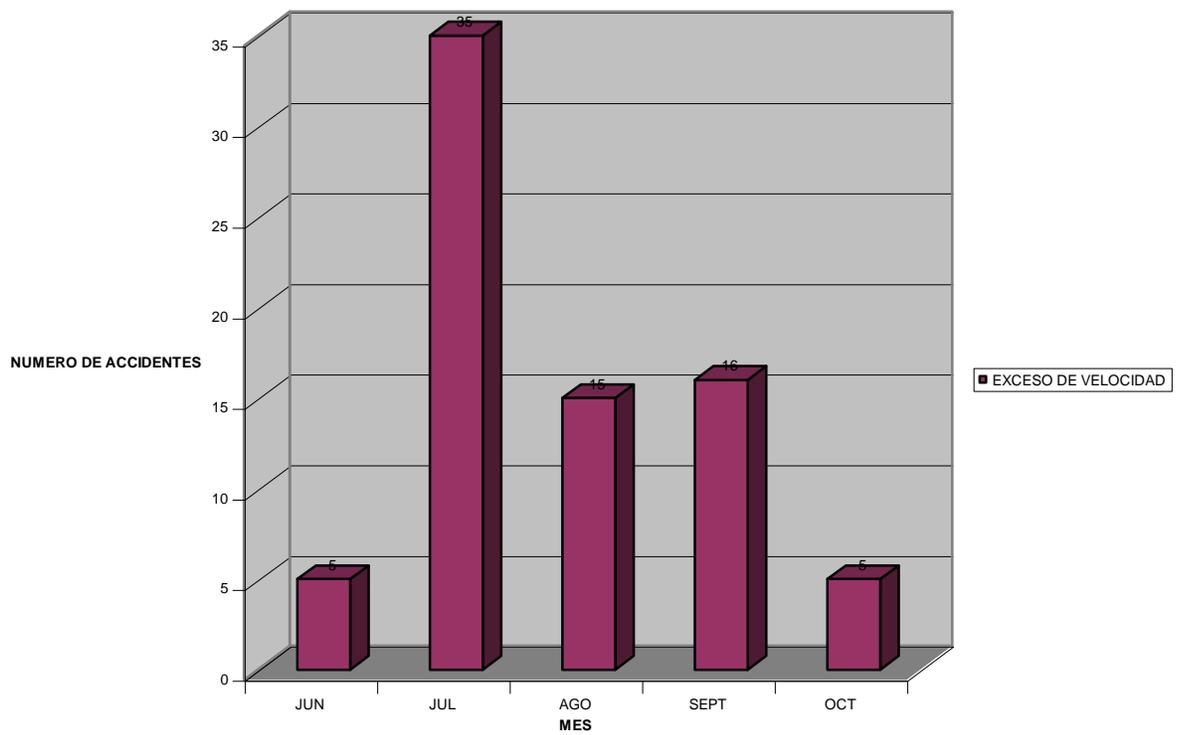


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

El Gráfico N° 3, de acuerdo a los datos suministrados por la Dirección de Vigilancia del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTTT), nos permite apreciar nuevamente cómo durante el mes de julio se presenta el mayor número de accidentes cuyo origen, según el INTTT, fue la imprudencia por parte de los conductores. Esta causalidad se mantuvo elevada durante el resto de la temporada vacacional 2005, reforzando las apreciaciones efectuadas en los dos gráficos anteriores.

GRAFICO N° 4

ACCIDENTES POR EXCESO DE VELOCIDAD JUNIO-OCTUBRE 2005 EJIDO- ESTADO MERIDA

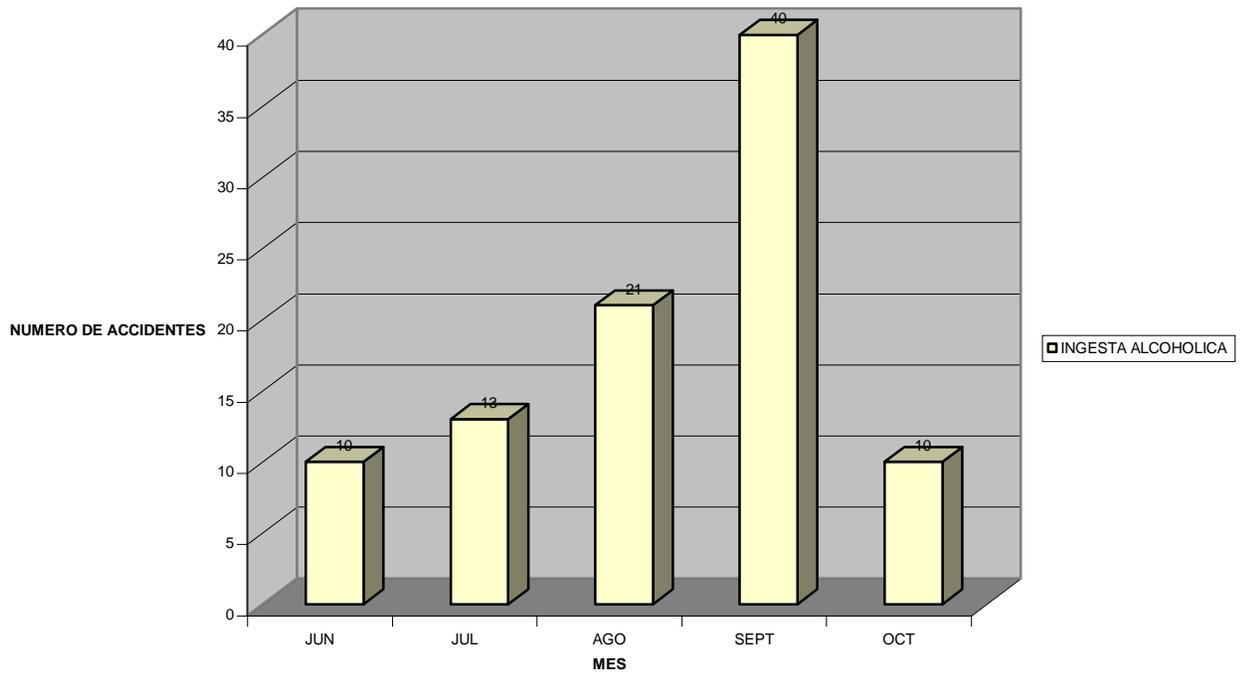


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

En el Gráfico N° 4 se puede apreciar claramente cómo la cantidad de accidentes originados por el exceso de velocidad al conducir incrementa drásticamente apenas al comenzar la época vacacional. Esta conducta se mantiene durante los tres meses de la temporada considerados como los más peligrosos en relación a la casuística de accidentes automovilísticos, que son, precisamente, los que se corresponden con la época de vacaciones académicas y declina abruptamente en el mes de octubre. Esta tendencia concuerda con las presentadas anteriormente y relacionadas con los accidentes diurnos, nocturnos y los originados por imprudencia.

GRAFICO N° 5

ACCIDENTES POR INGESTA ALCOHOLICA
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO-ESTADO MERIDA

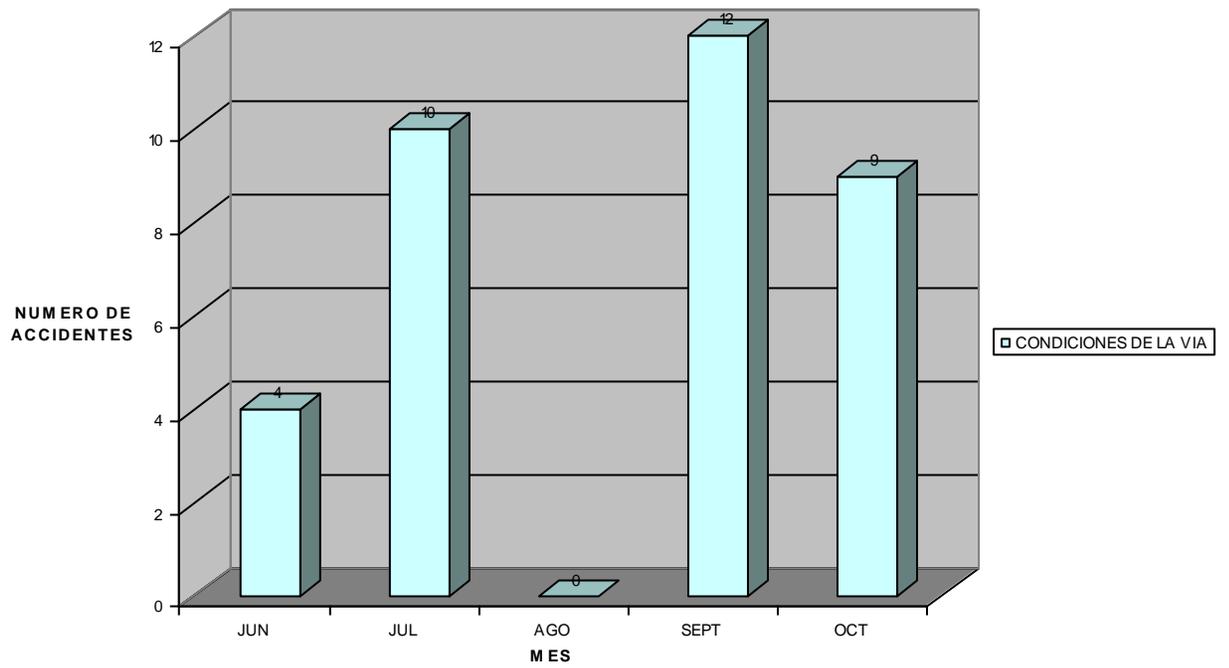


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

El presente gráfico permite apreciar el aumento paulatino de los accidentes causados por el consumo de bebidas alcohólicas al conducir. Al igual que los anteriores, la tasa de accidentes incrementa hasta llegar a un pico bastante elevado en el mes de septiembre y cae drásticamente en el mes de octubre. Como ya se ha dicho, esta casuística guarda estrecha relación con la temporada de asueto a nivel nacional.

GRAFICO N° 6

ACCIDENTES POR CONDICIONES DE LA VIA
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO-ESTADO MERIDA

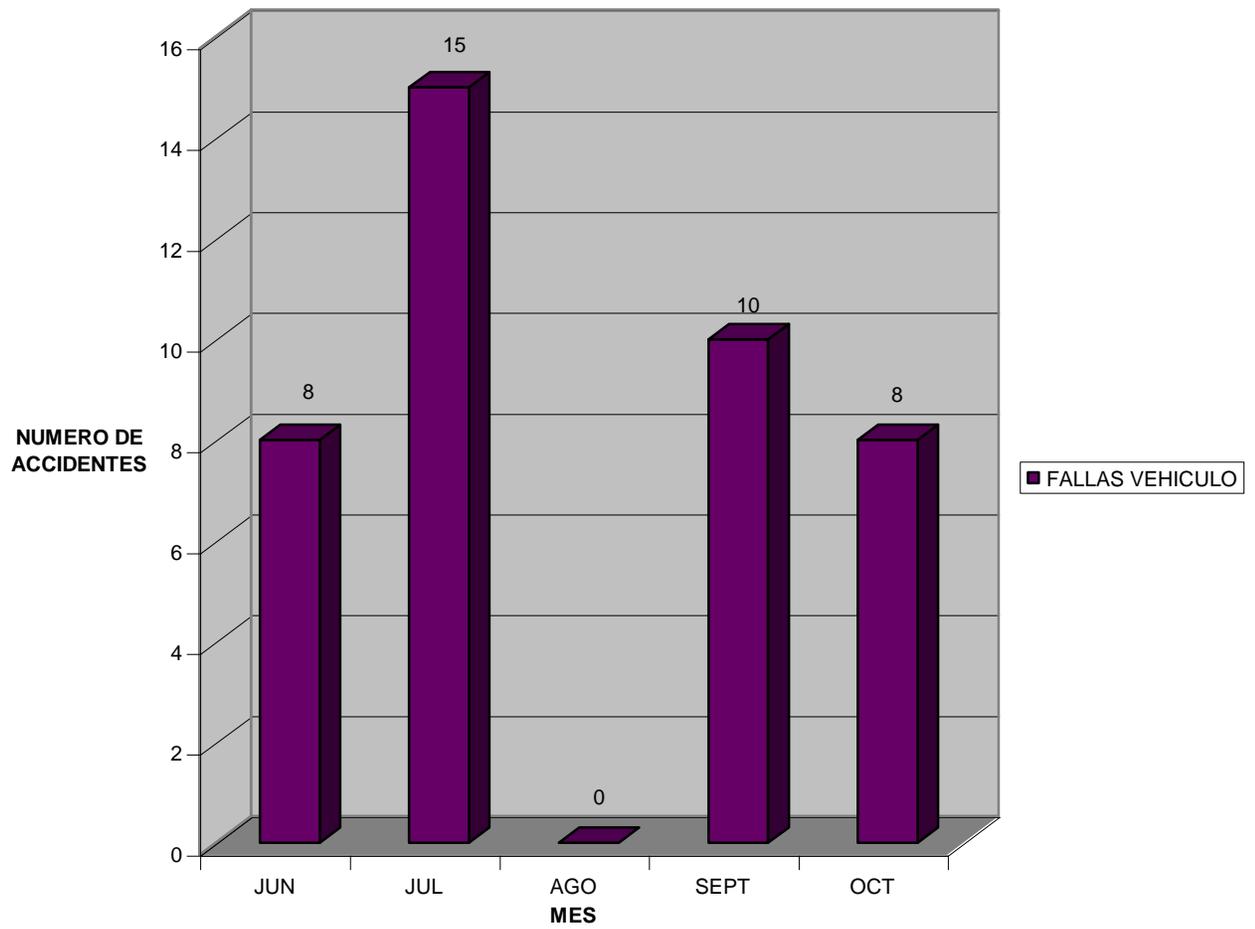


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

En este gráfico, y según las cifras y datos aportados por el INTTT, nuevamente se observa la influencia de la temporada de vacaciones sobre la incidencia de accidentes automovilísticos de distinta índole y por diferentes causas, como lo es en este caso el asignado a las condiciones de las vías o rutas de desplazamiento. Es de hacer notar que en el mes de agosto muy posiblemente hubo falta de recolección de datos por parte del ente respectivo, ya que es poco probable la ausencia de accidentes sobre todo tratándose , como ya se ha aclarado, de los meses más propicios para la generación de accidentes. Sin embargo, se puede observar la misma tendencia al aumento reflejada en todos los gráficos presentados con anterioridad.

GRAFICO N° 7

ACCIDENTES POR FALLAS VEHICULO
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO-ESTADO MERIDA

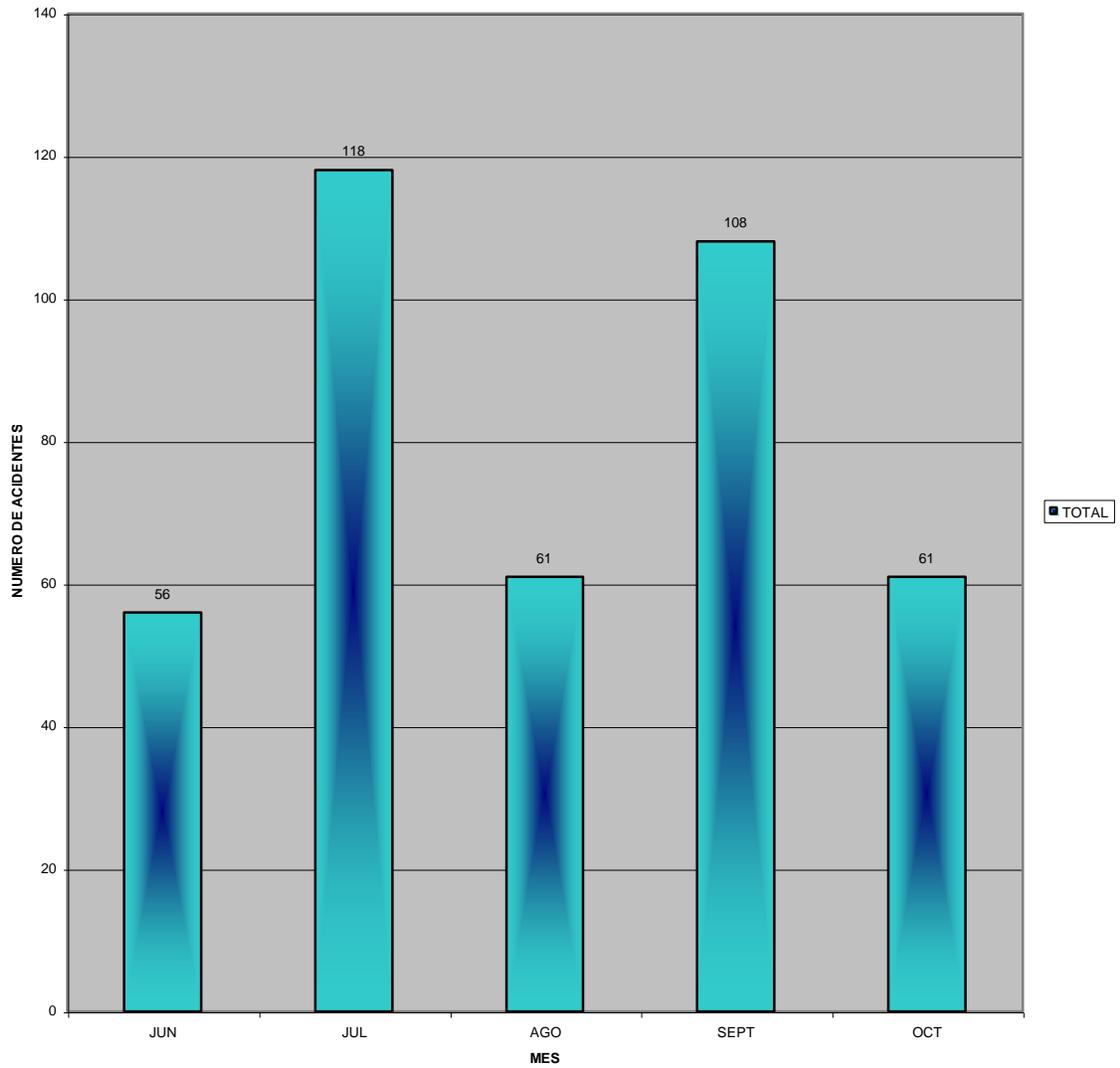


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

El Gráfico N° 7 representando los accidentes atribuidos a fallas en el vehículo y de acuerdo a las estadísticas manejadas por el INTTT demuestra el comportamiento idéntico en cuanto a la incidencia de éstos durante la temporada vacacional. Al igual que el Gráfico N° 6, no hubo datos para el mes de agosto 2005. Se nota el aumento repentino de casos al inicio de la época de vacaciones, lo cual se relaciona directamente con el alto flujo de viajeros y, por lo tanto, con el aumento de la casuística de accidentes de todos los tipos.

GRAFICO N° 8

TOTAL DE ACCIDENTES
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO-ESTADO MERIDA

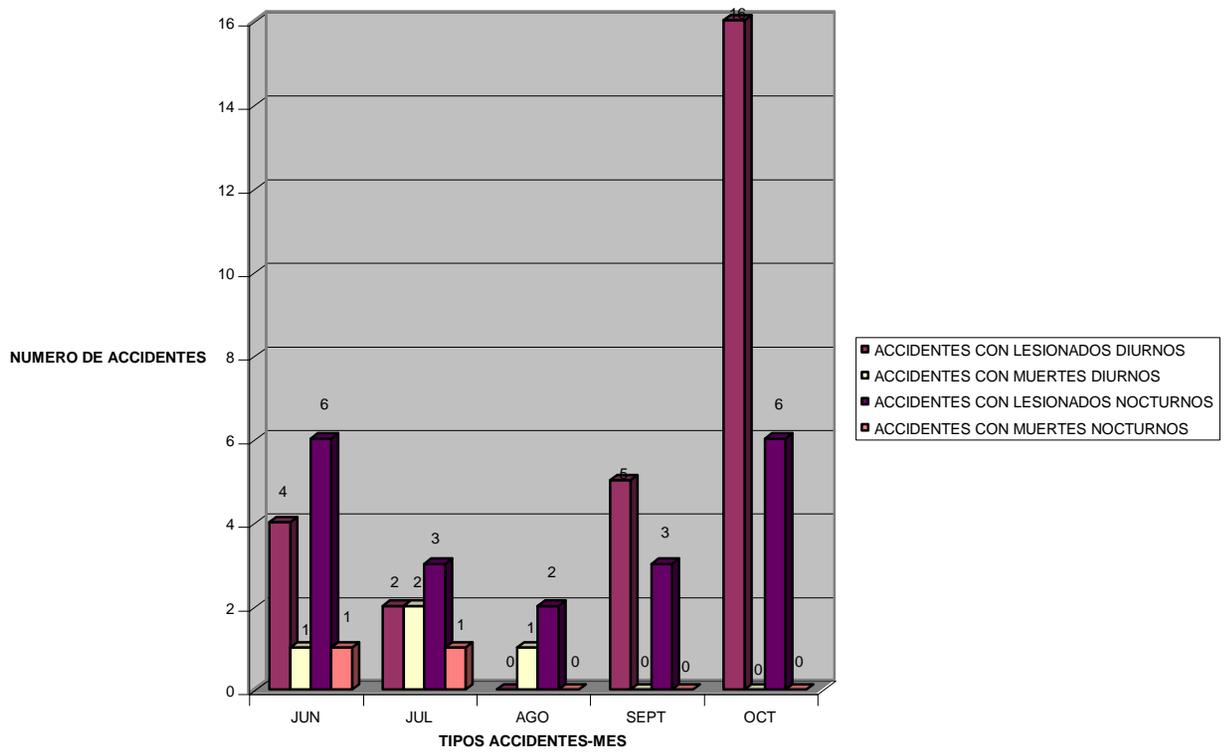


Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

En este gráfico se representan todos accidentes que por diversas causas (imprudencia, exceso de velocidad, ingesta de alcohol, fallas en la vía y fallas en el vehículo) se registraron en el Municipio Campo Elías del Estado Mérida durante los meses de junio a octubre del año 2005 y se puede apreciar de manera bastante clara cómo apenas al inicio de la temporada vacacional se registra un incremento de cerca del 100% en cuanto al mes anterior (junio) y esta tendencia se mantiene durante toda la temporada con una casuística igualmente alta en el mes de septiembre. Según la información recabada en el organismo proveedor de los datos estadísticos -INTTT – toda está estrechamente relacionado con el elevado flujo de temporadistas y viajeros que transitan por las rutas del municipio y esta casuística se correlaciona con las estadísticas que se manejan a nivel nacional.

GRAFICO N° 9

**COMPARACION ENTRE TIPOS DE ACCIDENTES
DIURNOS vs NOCTURNOS
JUNIO-OCTUBRE 2005
EJIDO-ESTADO MERIDA**



Fuente: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre

Finalmente, el presente gráfico demuestra las estadísticas comparativas de los accidentes considerados como más serios, es decir, aquellos en los que hubo lesionados o muertos tanto los acaecidos en horas diurnas como aquellos que sucedieron en horas de la noche. Al comparar ambos grupos, día vs noche, se aprecia una tendencia bastante pareja en ambos, exceptuando el renglón Accidentes Diurnos con Lesionados registrados durante el mes de octubre, en donde claramente se observa la elevada cantidad de accidentes registrados en el municipio. Se puede resumir, a partir del análisis de todos los gráficos anteriores, que durante la temporada vacacional y, muy especialmente, en el mes de julio, se presenta un incremento bastante notorio en la incidencia de los diversos tipos de accidentes y por todas las causas evaluadas. Esta tendencia es bastante similar a la que se presenta en todo el territorio nacional y nos da un indicio de la falta de precaución y de conciencia a la hora de conducir durante este período del año el cual es considerado por las autoridades de tránsito como el de más alto potencial de riesgo de accidentes.

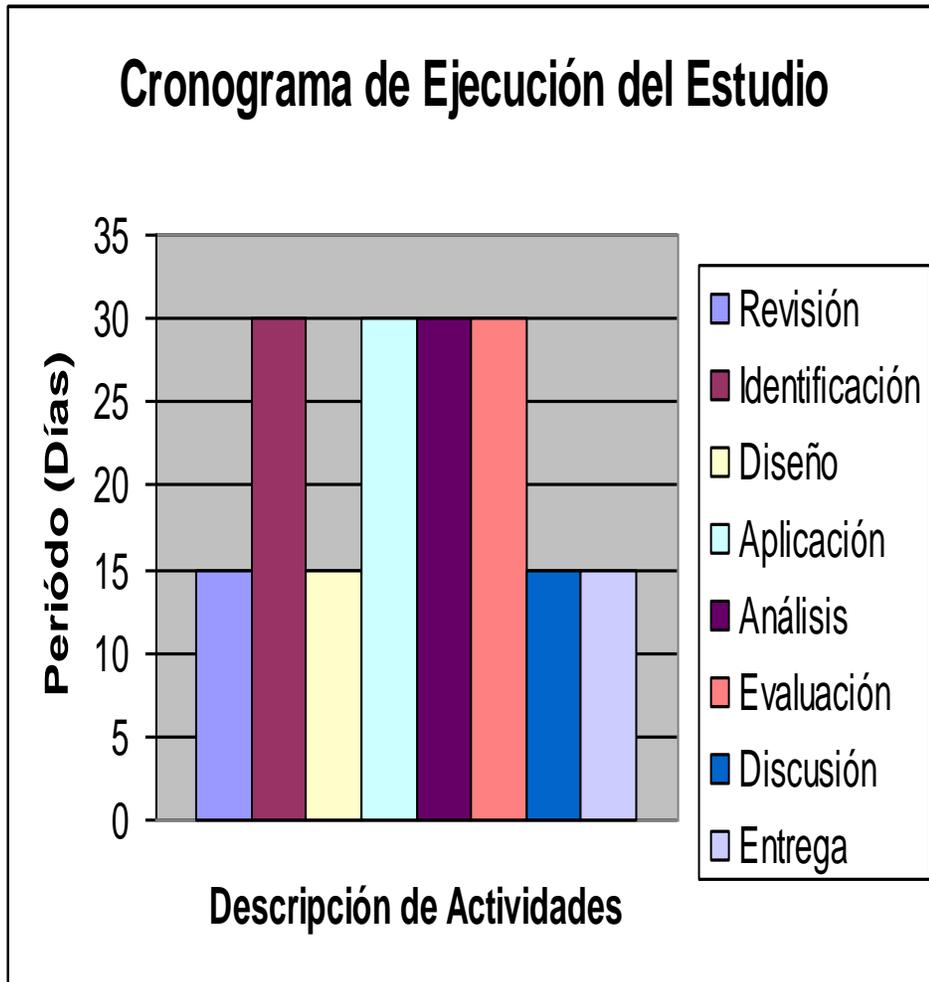
CAPÍTULO VI

6.3 CONSIDERACIONES ÉTICAS

Por ser una investigación de tipo descriptiva, se realizará una encuesta donde se podrán identificar los conocimientos sobre las políticas preventivas de accidentes de tránsito por parte de los conductores de una población que será definida posteriormente, la misma considerará en cada pregunta el respeto a la persona entrevistada, también se garantizará el derecho al anonimato y a expresar de manera escrita su deseo de participar en este estudio.

También solo se divulgarán los resultados para fines estrictamente académicos y educativos para tratar de esta manera lograr la disminución de este tipo de problema de salud pública que tanto afecta a la población de todo tipo de edad, sexo, condición social, etc.

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN



CONCLUSIONES

- 1.- De acuerdo al estudio realizado y a la aplicación del instrumento (encuesta) existe conocimiento y respeto de los conductores hacia las normas de tránsito terrestre en el Municipio campo Elías del estado Mérida.
- 2.- Es notable que las condiciones de señalización de tránsito terrestre en las avenidas y calles del Municipio campo Elías del estado Mérida son regulares.
- 3.- Existe un porcentaje significativo de los conductores que tienden a ingerir bebidas alcohólicas mientras conducen.
- 4.- La velocidad promedio detectada según encuesta a los conductores oscila entre 60 – 80 Km/Hora.
- 5.- Existe prudencia de parte de los conductores del Municipio campo Elías del estado Mérida al controlar la velocidad en pavimentos mojados.
- 6.- Todos los conductores del Municipio campo Elías del estado Mérida. manifestaron que si acondicionan regularmente sus vehículos.

7.- Los conductores del el Municipio campo Elías del estado Mérida están de acuerdo que se deben acondicionar las vías del tránsito.

8.- Todos manifestaron no estar de acuerdo que los menores de edad conduzcan vehículos.

9.- La mayoría de los accidentes manifestados por los conductores del el Municipio campo Elías del estado Mérida afirman que fueron por choques.

10.- El porcentaje de multados por el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTTT) el Municipio campo Elías del estado Mérida es bajo.

RECOMENDACIONES

Tomando en cuenta las conclusiones emitidas se presentan las siguientes recomendaciones.

1.- Que las sanciones que impone el INTTT sea más severa, ya que por el conocimiento que todo el mundo conoce son muy flexibles por parte del ente que lo impone con ocasión de la ingerencia de bebidas alcohólicas.

2.- La educación vial debe comenzar desde el nivel de inicio (pre-escolar) y así sucesivamente como también dictar talleres sobre la problemática de los accidentes de tránsito y las consecuencias que estos acarrearán.

3.- Incentivar a los jefes del INTTT encargados de la prevención de estos para que a través de su personal plenamente capacitado asistan a las escuelas y propicien el cumplimiento y el respeto a las normas y señalizaciones viales.

4.- Así mismo se le recomienda a la Alcaldía del Municipio Campo Elías realizar un buen mantenimiento de las calles y avenidas para evitar accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

- Aroca B. Dolores (2003). Estudio medico legal de los cuadros lesivos con los accidentes de transito. Tesis Doctoral. Universidad de Valencia, España, Facultad de Medicina y Odontología, Departamento de Medio Ambiente y Sal
- Bonomie, Nieto, Urdaneta y Pérez (1990). La epidemia en cuatro ruedas; Mérida, Venezuela.
- Buñuel G. José M. (2002). Estudio de factores asociados con la aparición de accidentes de transito no fatales. Tesis Doctoral. Universidad de Zaragoza, España, Facultad de Medicina, Departamento de Medicina, Psiquiatría y Dermatología.
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.
- Desapriya EB, Iwase N, Shimizu S. (2002). Adolescents alcohol related traffic accidents and mortality in 1999-2000-problem and solutions. Nihon Arukoru Yakubutsu Igakkai Zasshi. 168, 78.

- Diccionario Enciclopédico Quillet (1978). Editorial Cumbre. S.A. México.
- Duperrex O, Roberts I, Bunn F. (2002). Safety education of pedestrians for injury prevention. Cochrane Database Syst Rev. CD001531.
- García J. (2002) Valoración del daño corporal por accidente de tráfico en el IML de Castellón, tras la Ley 30/1995
- . Glanz K., Rimer, B. y Marcus, F. (2002). Health behavior and health education: Theory, research, and practice. 3ra ed. Jossey-Bass. San Francisco, EUA.
- Hochbaum, G., Kegels, S. y Rosenstock, I. (1999). Modelo de creencias de salud. Universidad de Florida.
- Hernández y otros (2003). Metodología de la Investigación 2da edición. Caracas P.p: 36-86-89-187-188
- Informe de diferentes Organismos Públicos en Argentina (2000). Un trabajo sobre Accidentes tránsito en hombres entre 18 y 30 años

- I.A.H.U.L.A. Instituto Autónomo Hospital Universitario de los Andes.

- Ley de Tránsito Terrestre.

- Llamazares, R., Duré, M., Lucazevitch. S., Suligoy, N. y Mosqueda, N.
(003) Estudio transversal sobre accidentes de tránsito en la ciudad de Resistencia, Argentina.

- Medina B. José R. (2002). La violencia en las carreteras: Epidemia sobre ruedas. Sociedad Venezolana de Traumatología y Ortopedia. Venezuela.

- Morles V. (1994). Metodología de la Investigación. Editorial Panapo, Caracas - Venezuela.

- OMS (2004). Según nuevas publicaciones, más de cinco millones de personas mueren anualmente como consecuencia de traumatismos.

- OMS (2004). Objetivos y mensajes del día mundial de la salud 2004.

- OMS (2003). Crisis de Seguridad Vial en el mundo. Informe del Secretario General. Naciones Unidas A/58/228. Asamblea General. Quincuagésimo octavo periodo de sesiones.

- Pinto Q. William A. (2000) Accidentes de tránsito, condiciones de salud y régimen laboral de los conductores de la Empresa Metrobus Lara C.A. Barquisimeto. Mayo - Agosto de 2000. Trabajo de Investigación. Universidad Central Lisandro Alvarado. Venezuela/

- Rivas E. Carlos (2002). Programa de prevención de lesiones inducidas por vehículos. Tesis de Grado. Postgrado de Terapia Intensiva y Medicina Crítica. Facultad de Medicina. Universidad de los Andes. Venezuela.

- Soto, F. y otros (1997). Modelo de creencias de salud. Grupo Editorial McGrawHill. México.

- Toscazo V. Silvio (2000) Accidentes de Tránsito. Revista Judicial de Ecuador.

ANEXOS

ENCUESTA

POLÍTICAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LOS CONDUCTORES DEL MUNICIPIO CAMPO ELÍAS DEL ESTADO MÉRIDA

1.- Respeta usted las señales de tránsito ubicadas dentro del Municipio Campo Elías del estado Mérida?. SI___,NO___.

2.- Cómo cree usted sea el sistema de señalización de las avenidas, calles y demás lugares de interés público en su Municipio: Excelente___, Muy Bueno___, Bueno___, Regular___ o Malo___.

3.- Ingiere bebidas alcohólicas cuando conduce: Siempre___, A Veces___, Nunca___.

4.- A que velocidad normalmente maneja usted dentro de las avenidas principales del Municipio: 0 – 20 KH___, 20-40 KH___, 60-80 KH___, 80-00 KH___, > 100 KH___.

5.- Disminuye usted la velocidad y toma medidas de precaución en pavimentos mojados o momentos de lluvia. SI___, NO___.

6.- Es necesario el acondicionamiento de las vías en el Municipio Campo Elías del estado Mérida. De Acuerdo___, No Sabe___, En Desacuerdo___.

7.- Realiza usted el mantenimiento adecuado y oportuno a su unidad vehicular. SI___, NO___.

8.- Está usted de acuerdo con que menores de edad conduzcan vehículos. SI___, NO___.

9.- Ha tenido usted accidentes de tránsito: SI___,NO___. ¿Cuál Fue la Causa?_____

_____.

10.- Ha sido alguna vez multado por el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTT). SI___,NO___. Porqué?_____

_____.

Responsable:_____ Fecha:_____