

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR  
UNIVERSIDAD EXPERIMENTAL DE LA SEGURIDAD  
UNES – APURE  
T.S.U CIENCIAS DEL FUEGO**

**INCIDENCIAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA INTEGRIDAD  
FISICA DE LOS JOVENES DE 18 A 25 AÑOS ENTRE LOS AÑOS 2012, 2013,  
2014, EN EL MUNICIPIO SAN FERNANDO DEL ESTADO APURE**

**Tutor**

**Autores**

Celida Blanco  
Igor Estrada  
José Yustre

San Fernando, 2015

## **DEDICATORIA**

Esta tesina se la dedicamos a mi Dios quién supo guiarme por el buen camino, darnos fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentaban, enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento.

A nuestras familia quienes por ellos somos lo que somos. Para nuestros padres por su apoyo, consejos, comprensión, amor, ayuda en los momentos difíciles, y por ayudarnos con los recursos necesarios para estudiar. Nos han dado todo lo que somos como personas, nuestros valores, principios, carácter, empeño, perseverancia, coraje para conseguir nuestros objetivos.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecemos en primer lugar a Dios todopoderoso, por su infinito amor, ya que con el todo sin el nada..!! Por iluminarnos y fortalecer nuestro espíritu para emprender este camino hacia el éxito y nunca abandonarnos.

Seguidamente a nuestros padres y familiares, por estar siempre hay, por el apoyo incondicional. Muy especialmente a unas personas que son los troncos de estos árboles ramificados, que somos cada uno de nosotros, que son la fortaleza hecha persona, quienes son las que verdaderamente merecen esta evaluación de hoy... Nuestras Madres..!!

Dios les bendiga por siempre, por confiar en nosotros, por tener esa paciencia para guiarnos, esa fortaleza para afrontar nuestros errores, esa bondad al perdonarnos una y otra vez, ese gran amor que brota en cada acto que rayo, ese brillo que se refleja en sus ojos cuando nos ven triunfar.

Agradecidos a nuestro tutor académico Teniente de Bomberos Lcdo Oscar Altuve por el apoyo brindado, por su calidad humana, por instruirnos y guiarnos a realizar este proyecto con entereza y firmeza.

Mostrar nuestros más sinceros agradecimientos a los compañeros de clases y amigos, que han hecho de este duro trance q es la carrera se llevara de una forma más amena

Quisimos hacer una mención especial a Primer Teniente Bombero Lcdo Osmel Alvarez y Profesor José Guiten, quienes nos ayudaron en la elaboración y concesión de este proyecto sin ellos muchas cosas nos habrían resultado más difíciles

## ÍNDICE GENERAL

	Pág.
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Lista de Cuadros.....	v
Lista de Gráficos.....	vi
Resumen.....	vii
 Introducción.....	 1
 Paso I	
Delimitación de la experiencia.....	1
 Paso II	
Justificación del proyecto de sistematización.....	5
 Paso III	
Ejes centrales de sistematización.....	6
 Paso IV	
Reconstrucción ordenada de la experiencia.....	16
 Paso V	
Organización y clasificación de la información.....	21
 Paso VI	
Análisis e interpretación crítica de la experiencia.....	22
 Paso VII	
Aprendizajes alcanzados.....	23
 Referencias Bibliográficas.....	 24

## INDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro N°1	
Cantidad de accidentes durante el 2012.....	16
Cuadro N°2	
Comparación trimestral de los accidentes durante el 2012.....	18
Cuadro N°3	
Cantidad de accidentes durante el 2013.....	19
Cuadro N°4	
Comparación trimestral de los accidentes durante el 2013.....	19
Cuadro N05°	
Cantidad de accidentes durante el 2014.....	20
Cuadro N°6	
Comparación trimestral de los accidentes durante el 2014.....	21

## INDICE DE GRAFICOS

	Pág.
Gráfico N°1	
Cantidad de accidentes durante el 2012.....	17
Gráfico N°2	
Comparación trimestral de los accidentes durante el 2012.....	18
Gráfico N°3	
Comparación trimestral de los accidentes durante el 2013.....	20
Gráfico N°4	
Comparación trimestral de los accidentes durante el 2014.....	21

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**  
**MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR**  
**UNIVERSIDAD EXPERIMENTAL DE LA SEGURIDAD**  
**UNES – APURE**  
**T.S.U CIENCIAS DEL FUEGO**

**INCIDENCIAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA INTEGRIDAD  
FISICA DE LOS JOVENES DE 18 A 25 AÑOS ENTRE LOS AÑOS 2012, 2013,  
2014, EN EL MUNICIPIO SAN FERNANDO DEL ESTADO APURE**

Autores

Tutor

Oscar, Altuve

**RESUMEN**

La indagación que se presenta a continuación, tuvo con finalidad dar a conocer los incidentes de accidentes de tránsito, mediante un análisis de las cifras estadísticas recaudadas por el Cuerpo de Bomberos y Bomberas de Administración de Carácter Civil del Estado Apure, la conceptualización y descripción de la importancia de la implementación de planes y estrategias para la educación vial, con la finalidad de orientar y enfocar la colectividad en esta materia para lograr la minimización de estos eventos. Dicho estudio fue elaborado bajo la modalidad Metodológica de Sistematización de Experiencias, para ello se: Delimitara la Experiencia, Justificación del proyecto de Sistematización, Ejes Centrales de Sistematización, Reconstrucción Ordenada de la Experiencia, Organización y Clasificación de la Información, Análisis e Interpretación Crítica de la Experiencia, Aprendizajes alcanzados. Los resultados obtenidos mediante el estudio de los diferentes gráficos que poseen los datos de los incidentes ocurridos en los años 2012-2013-2014 provenientes de la Sala Situacional del Cuerpo de Bomberos del Estado Apure referente a la atención de emergencias de accidentes de tránsito. Este trabajo de muestra como la ausencia de educación vial incrementa las cifras de accidentes viales

**Descriptores:** Accidente de Tránsito, Consecuencias de los Accidentes. Efectos de los accidentes. Integridad física

San Fernando, 2015

## INTRODUCCIÓN

Cada año mueren cerca de 1,24 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los traumatismos causados por los accidentes de tránsito representan el 59% de las defunciones entre los jóvenes con edades comprendidas entre los 18 y los 28 años. Los accidentes de tránsito siguen representando un importante problema de salud pública pese a los avances logrados en algunos países. Para reducir el número de accidentes de tránsito, habrá que acelerar el ritmo de los cambios legislativos y las medidas de aplicación, así como prestar una mayor atención a los usuarios más vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas.

Accidente, en su sentido jurídico, envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y en este sentido se habla comúnmente de "daños causados por mero accidente" en que se establece a priori que no ha habido culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria. Al respecto, ya en 2010, en un trabajo publicado en *The Polic Journal* (Londres), se sugiere la eliminación de la expresión accidente, en el tránsito en especial, dado a que estos eventos se producen generalmente por imprudencia que encierra una acción culposa deliberada aunque el hecho mismo no sea deseado y ambos términos, Accidente e Impericia, aparecen como contradictorio.

Por otro orden de ideas las estadística Vial en Venezuela, persigue como fin agrupar y divulgar datos estadísticos que estén a nuestro alcance, para este trabajo contamos con una base de datos desde el 2.012 hasta el presente y de estudios hechos por AVEPAE, y otros autores, además de la información de los anuarios del MPPPS (organismo rector en salud) del Instituto Nacional de Transporte Terrestre INTT. La información de los accidentes de tránsito, su mortalidad, morbilidad y otras variables, contribuyen al análisis y búsqueda de soluciones a la problemática de la accidentalidad vial en Venezuela



## **DELIMITACION DE LA EXPERIENCIA**

Los siniestros viales se han constituido en uno de los principales problemas del mundo actual; basta con solo revisar las cifras de la Organización Mundial de la Salud, para reconocerlo. Al menos 1.300.000 personas mueren cada año en el mundo a consecuencia de los llamados accidentes de tránsito, lo que representa a nivel estadístico que cada 15 segundos alguien está muriendo en las carreteras del planeta. Está dado que los accidentes de tránsito son considerados a nivel mundial como un problema de salud pública, debido a su magnitud, trascendencia y vulnerabilidad, Los lesionados por estos eventos terminan ocupando gran parte de las camas de los principales hospitales del país, así como también lideran la lista de morbilidad en la mayoría de los centros de salud.

Venezuela no escapa a esta realidad y cuando se analiza la situación de tránsito del país, resulta importante conocer lo que va ocurriendo en el comportamiento vial de cada uno de los actores del escenario vial, y como impacta esa conducta en su seguridad y en la del resto del colectivo. Los expertos consideran que esta situación representa en Venezuela un problema de salud pública que debe controlarse. De acuerdo con el informe Estadísticas Sanitarias Mundiales (2014) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), las heridas causadas por accidentes son la octava razón de decesos prematuros en ambos sexos. Sin embargo, 23% de estas muertes corresponde a personas que utilizan como medio de transporte las motos de diferentes cilindradas.

Cabe resaltar, que en el territorio nacional los accidentes de tránsito constituyen un problema, donde juegan papel fundamental para evitarlos la Policía Nacional Bolivariana, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud y Comunidad; sin embargo ellos continúan siendo un flagelo sin control, situación que se atribuye a una serie de factores tales como: desorden de la conducta manifestadas por jóvenes frente al volante,: exceso de velocidad, consumo de drogas y bebidas alcohólicas;

impericia e imprudencia, desconocimiento e irrespeto a la ley, reglamentos y ordenanzas viales, ausencia de controles, falta de vigilancia, aunado ellos carencia de educación vial, factor determinante en la mayoría de los accidentes. Además de estos el mal estado en que se encuentran las vía de circulación, falta de señalizaciones y el sistema de alumbrado que en muchas zona no funcionan, acontecimientos que han generado, en el año (2013), un aproximado de (1.620) accidentes con muerte, cifras que se aproximan en el año (2014) con una cantidad de accidentes de (1.420) un (12%), menos, según cifras suministradas por la Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae)

Según Hauman (2012), “la mayoría de estos incidentes no son fortuitos sino predecibles” (p.21). No obstante históricamente las lesiones por accidentes viales han sido consideradas como sucesos aleatorios. Sin embargo, estos tipos lesiones se pueden evitar con el uso de los cinturones de seguridad, los asientos de seguridad para niños, el uso de cascos en motocicletas, el cumplimiento de las normativas de tránsito, pro la realidad no ha sido así, por el contrario sus efecto y proyección se ha incrementado hasta cifras alarmantes, lo que Dimas (2013), denomina morbilidad, la cual afecta a colectividad en general, además de causar daños materiales, económicos, con grandes pérdidas para el estado y la sociedad. Lo que requiere la puesta en práctica de estrategias, planes y medidas correctivas, entre ellas brindar información a los conductores, mejorar las vías de comunicación, mapas viales de la zona, control de velocidad, y de este modo influir de manera positiva en esta problemática.

Obviamente, el estado Apure no escapa de esta triste y cruda realidad, según las estadísticas emanadas por el cuerpo de bomberos del Estado Apure (2014) se registraron (1.055) accidentes de tránsito que involucran automóviles, motos, lesionados y fallecidos por concepto de accidentes de tránsito, una cifra bastante elevada para una población promedio de (130.000), habitantes solo para el municipio San Fernando lo que arroja una media de (2,90 %), accidentes de tránsito diarios,

aun cuando los organismos de prevención y seguridad vial realizan campañas información, pero los resultados continúan siendo preocupantes lo que permite deducir que existe una baja conciencia ciudadana en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito.

No obstante, las cifras de accidentes en el área motor sean carros, motos o bicicletas, continúan siendo un dolor de cabeza para las autoridades gubernamentales, educativas y las familias, ya que el nivel de consecuencia cada día más se incrementa enlutando hogares apureños que saben cuándo sus parientes salen del hogar pero no regresan más lamentable es que reciben la noticia que sufrieron un accidentes padeciendo en el hecho. Como una forma de referencia la consecuencia de este flagelo los discentes investigadores realizan una descripción del nivel de incidencia que han originado los accidentes de tránsito en la población Apureña que día a día enluta el núcleo de las familias

### **OBJETIVO GENERAL**

Describir las incidencias de los accidentes de tránsito en la integridad física de los jóvenes en el municipio San Fernando del Estado Apure.

### **OBJETIVO ESPECÍFICOS**

- Diagnosticar el índice de accidentes de tránsito, que han ocurrido en los tres (3) últimos años (2012. 2013 y 2014), en el municipio San Fernando del Estado Apure.

- Analizar los factores que han generado los accidentes de tránsito en los tres (3) últimos años (2012. 2013 y 2014), en el municipio San Fernando del Estado Apure.

- Explicar los efectos de los accidentes de tránsito en la integridad física de los jóvenes en los tres (3) últimos años (2012. 2013 y 2014) en el municipio San Fernando del Estado Apure.

## **JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE SISTEMATIZACIÓN**

En Venezuela, se realizan campañas para la prevención de accidentes de tránsito, sólo en épocas de vacaciones, días de asueto y semana mayor, lográndose una disminución de los mismos, y pese que a partir del año escolar 2012-2013, el Ministerio del Poder Popular para la Educación se propuso impartir la educación vial en todos los niveles educativos, sin embargo, los programas y políticas sobre el particular, resultaron insuficientes. Pero, como dichas campañas no se mantienen de forma permanente en el tiempo, se vuelve a incrementar la tasa de accidentes de tránsito, lo que justificó la realización de este trabajo, orientado a diseñar y proponer la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, de forma permanente, con una comunicación exitosa, dirigida a cambiar el estado de conciencia, nivel de conocimiento, actitudes, prácticas e inclusive la percepción de las personas sobre la situación, que no sólo sea eficaz y contribuya a la solución del problema, sino que también, sirva para mejorar la calidad de vida, en beneficio de la colectividad de la ciudad de Barinas. Es necesario que todo ciudadano, de acuerdo a la situación en que se encuentre, bien sea como conductor, pasajero o peatón, conozca los instrumentos legales que rigen la materia del tránsito, para saber cuáles son sus derechos y poder exigirlos, así como sus deberes para cumplirlos, condiciones significativas y de gran relevancia para lograr una mejor convivencia en la comunidad.

## **EL EJE DE SISTEMATIZACIÓN**

“El eje de sistematización permite integrar la teórica con la investigación y establecer sus interrelaciones. Representa un sistema coordinado coherente, de conceptos y propósitos para abordar la problemática. Santa, P. S. & Filiberto, M. P (2003:54). Al respecto, en el trabajo realizado para Defensa Civil por Manuel Huayanca, sobre la educación y la seguridad vial, publicado en la ciudad de Barquisimeto el 15 de marzo de 2011, refiere:

“...se presenta información relativa a: qué es la educación vial, cual [sic] es su objeto, los recursos didácticos para la educación vial; así como lo referente a la seguridad vial, prevención, educación y formación, además de la promoción de estas actividades destinadas al ciudadano en sus distintos roles, igualmente, [sic] se presenta lo relativo a los instrumentos jurídicos que rigen la materia, además de presentar algunas iniciativas del Gobierno Nacional Venezolano con respecto a este tema”. Huayanca, M. (2011)

Así mismo, señala que los días 25, 26 y 27 de octubre de 2010, tuvo lugar el Primer Congreso Juvenil de Educación y Seguridad Vial realizado en Barquisimeto, organizado por la Comisión Interministerial para la Atención, y que el evento contó además, con la presencia de representantes de sectores nacionales y regionales, así como alrededor de 1500 jóvenes y adultos de distintas regiones del país, con el fin de concienciar a la juventud sobre la problemática vial en Venezuela y generar actitudes positivas para que asuman con responsabilidad sus roles como conductores, pasajeros y peatones, para contribuir a la construcción de una nueva cultura vial en el país.

Allí, el Ministerio de Salud y Desarrollo Social (MSDS), conjuntamente con la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV) anunciaron la activación del Plan Nacional de Accidentes y Otros Hechos Violentos, con la finalidad de disminuir los indicadores de mortalidad por accidentes de tránsito

en el país, ya que según las estadísticas, son la primera causa de muerte de personas entre 14 y 45 años de edad

Este antecedente está relacionado de manera indirecta con la investigación realizada, porque se refiere a la misma problemática sobre la incidencia de accidentes de tránsito y prevención, con el fin de concienciar a la juventud sobre la problemática vial en Venezuela y generar actitudes positivas para que asuman con responsabilidad sus roles como conductores, sin embargo, el mensaje solamente se dirigió a un grupo de jóvenes en particular, y no se evidencia la idea de establecer una campaña permanente de prevención sobre la problemática planteada. Otro estudio realizado por Carol Rodríguez, presentado en el mes de marzo 2012, para optar al grado de Magister Scientiarum en la Universidad Centroccidental “Lisandro Alvarado”, titulado “Propuesta sobre Prevención de Accidentes de Tránsito dirigido a docentes de las escuelas saludables del Municipio Iribarren, Estado Lara”, está basado en la necesidad e importancia de incorporar como materias obligatorias, contenidos vinculados a la prevención de este tipo de accidentes. Allí, mediante la información obtenida, recolectada en un instrumento tipo cuestionario, determinó que el nivel de conocimiento de los docentes en cuanto a educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, era regular, en una población de 17 instituciones incorporadas al proyecto “Escuelas Saludables”, de las cuales 15 están en dicho Municipio.

### **Modalidad Metodológica**

Se enfoca en una Sistematización de Experiencias la cual define Jara (2012) como “Un proceso de reflexión participativa sobre una experiencia para construir aprendizajes y general lecciones a partir de ella, busca reconstruir, ordenar la experiencia para interpretarla críticamente y poder explicar la lógica del proceso vivido, los factores que han intervenido en dicho proceso, como se han relacionado entre sí, y por qué lo han hecho de ese modo. Abarca diferentes áreas, por ejemplo la metodología usada en el contexto institucional y socio – histórico, las relaciones entre el agente externo y los

pobladores del proceso organizativo, los obstáculos y facilitadores así como los resultados e impacto de la experiencia”. p48.

## **BASES TEÓRICAS DE LA EXPERIENCIA**

### **Accidente de Transito**

Según Talavera (2012) Un accidente de tránsito es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras).

### **UBICACION LEGAL DEL ACCIDENTE EN EL TRANSITO.**

En materia penal, entre las expresiones de la culpabilidad se encuentran el DOLO y la CULPA. Hay dolo, por regla general, cuando un sujeto, a sabiendas que su conducta es contraria a derecho, que está sancionado por la ley, no obstante ello la realiza voluntariamente queriendo producir un resultado que se sabe ilícito; hay entonces en el dolo dos ingredientes conceptuales, el saber y el querer. El saber que la conducta es dolosa e ilícita ya que el resultado es contrario a derecho. Esto necesita solamente de un conocimiento genérico en que la acción u omisión es contrario a la conveniencia social por medio de lo cual se sabe lo que está bien y lo que está mal; luego el dolo es el reflejo de un acto volitivo.

La acción u omisión dolosa, el hacer algo contrario a derecho o el dejar de hacer algo ordenado por la ley, tipifica los delitos y es delito "Toda Acción u Omisión Voluntaria Penada por la Ley". En una zona inferior de la expresión de la culpabilidad y ocupando un lugar intermedio se encuentra la culpa que, concebida en su sentido más general, puede decirse que existe en toda conducta voluntaria, lícita o ilícita, realizada con Imprudencia o Negligencia y que ocasiona un resultado antijurídico no previsto o previsto pero no querido ni asentido. En general es la falta de Diligencia o Cuidado que se puede exigir de una persona en la realización de su conducta habitual, que puede llegar a producir un efecto dañoso a terceros; surge cuando no se cumple con el deber de cuidado, cuando se infringe o no se respeta este deber que la ley impone a todos en la realización de todas las acciones.

El deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia. Estos dos elementos. La Imprudencia y la Negligencia, resumen las características de la Culpa y, en general, conllevan una observancia a los Reglamentos o normas que rigen un asunto a la impericia en la operación, en este caso, de vehículos.

La culpa tiene importancia como expresión de culpabilidad en el resultado de las conductas porque aquellas realizadas con Culpa conforman los Cuasidelitos que deben estar expresamente descritos por la ley penal para que puedan ser objeto de castigos. La ley penal establece que Las Acciones u Omisiones que Cometidas con Dolo o Malicia Importarían un Delito, Constituyen Cuasidelitos si Solo hay Culpa en el que la Comete.

La expresión Cuasidelito se compone del adverbio de tiempo Casi y del sustantivo. Delito y quiere decir literalmente "Cerca del Delito, Próximo del Delito, Faltando poco para el Delito".



En otros términos que es una conducta activa o pasiva en que la voluntariedad esta reemplazada por la Culpa. Por regla general nuestra legislación no sanciona el Cuasidelito y así el N° 13 del Art. 10 del Código Penal declara exento de responsabilidad criminal (no civil) "al que cometiere un cuasidelito, salvo en los casos expresamente penados por la ley" y estos casos, también en forma general, dicen relación con los cuasidelito en contra de las personas. Estos lo recogen los Arts. 490 y 492 de ese cuerpo legal; el primero de ellos establece que "el que, por imprudencia temeraria ejecutare un hecho que, si mediara malicia, constituiría un crimen o simple delito contra las personas será penado..... y el segundo que las penas del art. 490 se impondrá también respectivamente al que, con infracción de los reglamentos y por mera imprudencia o negligencia, ejecutare un hecho o incurriere en una omisión que, a mediar malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas".

De todo lo señalado se concluye:

El Cuasidelito, es aquella conducta realizada con Culpa y no con Dolo.

EL Cuasidelito, por regla general, no es punible salvo en aquellos casos expresamente penados por la ley.

Por regla general los Cuasidelitos penados por la ley son los que importan daños a las personas. Como vimos anteriormente los accidentes en el tránsito no son producidos, en general, con la intención de interferir un daño sino que representan una eventualidad en que no existe la voluntad de ocasionarlo pero sí en el grado de culpabilidad suficiente y necesario para incluirlos dentro del marco de los Cuasidelitos. Es por ello que los Tribunales caratulan los accidentes en el tránsito ya sea como Cuasidelito de Homicidio o Cuasidelito de Lesiones, atendiendo a la gravedad del daño causado a la integridad física de las personas, y no por estar penada esta figura en la Ley penal.

### **Clasificación de los Accidentes de Tránsitos**

La Dirección Nacional de Tránsito Terrestre adscrita a la Policía Nacional Bolivariana de Venezuela mediante de un glosario de términos educación y seguridad vial clasifica los accidentes de tránsito:

- Según su gravedad: con daños materiales, con personas lesionadas, con personas fallecidas y mixto (cuando del accidenten resultan daños materiales y personas lesionadas o fallecida).
- Según su condición: choque o colisión
- Según su modalidad: atropello, arrollamiento, estrellamiento, caída de ocupante, expelimento, vuelco, Otros.

### **Consecuencias de los Accidentes de Transito.**

Según Hauman 2012, Los accidentes de tránsito ocasionan numerosos costes sociales, no sólo en pérdida de vidas sino también en forma de lesiones temporales o permanentes a personas involucradas en accidentes de tránsito. Además frecuentemente las lesiones permanentes acarrear fuertes costes económicos tanto al estado, como a las compañías aseguradoras como a los individuos que los padecen. La siniestralidad o peligrosidad tiene que ver con la probabilidad de ocurrencia de accidentes en un determinado tramo de carretera, un determinado tipo de vehículo o un grupo determinado de conductores. Por otra parte la vulnerabilidad tiene que ver con la posible ocurrencia de daños en caso de ocurrencia de accidente. Los elementos de seguridad pasiva y seguridad activa de los vehículos modernos se han previsto para disminuir la vulnerabilidad de las personas involucradas en accidentes.

En la mayor parte de países desarrollados se ha observado, en gran parte por la mejora de la seguridad de los vehículos, que el riesgo mortal por accidente ha disminuido, es decir, en caso de accidente se ha disminuido notablemente la

probabilidad de muerte. Sin embargo, aunque ha disminuido la mortalidad la proporción de lesionados (heridos que no fallecieron) en parte ha aumentado.

### **Efectos de los accidentes de tránsito**

Al respecto Serani 2010, expresa que además del impacto económico que tienen como consecuencia los accidentes del tránsito, entre los que hay que destacar los daños en atención médica, los daños materiales, el pago de seguros, funerales de las víctimas, etc., está el impacto social, familiar, psicológico y cultural que provocan. La muerte, los daños físicos y psicológicos a menudo irreversibles de uno o más integrantes de una familia que han sido víctimas de accidentes del tránsito, crea situaciones de desajuste emocional, depresión o frustración de expectativas en los individuos que componen el núcleo familiar.

En lo que se refiere a este tema American Academy of Family Physicians en un artículo sobre Trastorno por estrés postraumático publicado en abril 2014, señala que para la mayoría de las personas que han estado un accidente de tránsito, las sensaciones abrumadoras sobre él desaparecen con el tiempo. Sin embargo, a veces, esas sensaciones no desaparecen o se vuelven más fuertes, lo que hace que cambie su manera de pensar y actuar. Las sensaciones fuertes que acompañan a una persona durante mucho tiempo y que empiezan a interferir con la vida cotidiana son signos de una afección que se llama estrés postraumático. Los principales signos reflejados en los ciudadanos que sufren de un estrés postraumático son los siguientes:

- Una sensación constante y general de intranquilidad.
- Problemas para conducir vehículos o para subirse a ellos.
- No querer realizarse pruebas o procedimientos médicos.
- Irritabilidad, o preocupación o ira excesivas.
- Pesadillas o problemas para dormir.
- Una sensación de no estar conectado con otros eventos u otras personas.
- Recuerdos constantes del accidente que no puede detener o controlar.

### **Integridad física**

La integridad física se refiere al cuidado de todas las partes y tejidos del cuerpo para tener buena salud. De acuerdo a lo expresado por La integridad física alude al cuerpo como totalidad sana, en su estructura interna y aspecto exterior; por lo cual los ataques a la integridad física significan lastimarlo, agredirlo, sin un fin noble, como podría ocurrir cuando se opera a un paciente para curarlo con su consentimiento o el de algún familiar directo si el enfermo no está en condiciones de darlo.

### **Lesión**

Es un cambio anormal en la morfología o estructura de una parte del cuerpo producida por un daño externo o interno. Las heridas en la piel pueden considerarse lesiones producidas por un daño externo como los traumatismos. Las lesiones producen una alteración de la función o fisiología de órganos, sistemas y aparatos, trastornando la salud y produciendo enfermedad. Una lesión es una alteración de las características morfológicas o estructurales de un organismo en cualquiera de sus niveles de organización (molecular, celular, tisular, anatómico, corporal o social) producido causas físicos, químicos o biológicos

### **Traumatismo**

Al respecto Donato (2013), expresa que se considera traumatismo, cualquier agresión que sufre el organismo a consecuencia de la acción de agentes físicos o mecánicos. Por otra parte Donato (2013) clasifica los traumatismos según su la zona afectada:

**Traumatismo en los tejidos blandos:** Se considera una herida la pérdida de continuidad de la piel o de las mucosas como consecuencia de un traumatismo, provocando la comunicación del interior del cuerpo con el exterior. Las heridas se pueden clasificar según el agente que las provoca en incisas, punzantes, contusas, con pérdida de sustancia, por desgarró, en colgajo y especiales; y según el factor de

gravedad por la profundidad, localización, extensión, sucias y/o con cuerpos extraños en su interior, con hemorragia y las no tratadas.

**Traumatismo en las extremidades:** Como consecuencia de la aplicación de una fuerza sobre el esqueleto, de forma directa o indirecta, se puede producir una lesión en los sistemas óseo-articular o en el muscular. Un traumatismo en las extremidades pocas veces origina una situación de riesgo vital pero, dependiendo de su primer tratamiento, puede ocasionar discapacidades más o menos importantes.

- **Esguinces:** separación momentánea de las superficies articulares que produce un estiramiento de los ligamentos (a veces ruptura).
- **Luxaciones:** separación mantenida de las superficies articulares, es decir, que la articulación ha quedado desmontada.
- **Fracturas:** Pérdida de continuidad de un tejido óseo. Abarca desde una pequeña fisura hasta la rotura total del hueso con desplazamiento de los dos extremos de la fractura del hueso.

**Traumatismo en el cráneo y cara:** Los traumatismos en el cráneo y en la cara son especialmente importantes, ya que la intensidad del golpe puede afectar al sistema nervioso central (SNC), localizado dentro de la cavidad craneal. Así, después de un traumatismo craneal, nos podemos encontrar ante una herida simple de la cabeza o la cara, una fractura craneal, signos de afectación cerebral o varias de ellas conjuntamente. En los traumatismos craneales podemos encontrar:

- **Heridas que afectan a la cabeza (Craneales):** La piel de la cabeza es muy gruesa y se desplaza con cierta facilidad sobre la superficie del cráneo; esto provoca que, en caso de traumatismo, su desprendimiento sea fácil originando las llamadas heridas en escalp.

- **Fracturas y contusiones del cráneo:** Cuando se presenta una fractura del cráneo, lo más importante es la posible lesión del encéfalo. Si la fractura es abierta es fácilmente observable, porque puede llegar a verse el tejido nervioso.

**Traumatismo en la columna vertebral:** La columna vertebral como conjunto de huesos no presenta un riesgo por la fractura de una vértebra en sí misma, sino por la posible lesión que pueda producirse en la médula espinal. La lesión medular implica siempre una lesión traumática en la estructura músculo esquelética, ósea y en los ligamentos. Los traumatismos en la región cervical (cuello), con independencia de las lesiones óseas y medulares que puedan existir, pueden tener afectadas estructuras blandas, situadas en la parte anterior.

### **Salud**

Existen varias concepciones para la definición de salud, la primera que se aborda es un concepto de salud que se refiere a un equilibrio inestable del ser humano, de su organismo biológico y de su cuerpo (entendido este como las representaciones del mismo), en relación con factores biológicos, medio ambientales, socioculturales y simbólicos, que permiten a cada ser humano además de crecer, potenciar sus posibilidades en función de sus propios intereses y de los de la sociedad en la cual se encuentra inmerso.

Por su parte Orozco 2011, en su estudio sobre la evaluación de la aplicación de políticas públicas de salud, expresa:

“La salud es pues, más que un estado, un proceso continuo de reestablecimiento del equilibrio, proceso que cuando alguno de los factores implicados cambia y dicho cambio se mantiene en el tiempo, el ser humano adopta una respuesta fija, que en algún momento previo fue adecuada para restablecer el equilibrio; pero, al tornarse, inflexible lleva

a un estado catastrófico que puede ser incompatible con la vida”.

El máximo exponente de esta perspectiva amplia de la concepción de la salud es la definición de la OMS: "La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no sólo la ausencia de afecciones o enfermedades”.

Se trata de una definición que resultó sumamente innovadora, ya que abría las puertas a una concepción más subjetiva y menos “normativa” de entender la salud. Intenta incluir todos los aspectos relevantes en la vida, al incorporar tres aspectos básicos del desarrollo humano: físico, mental y social. Además, busca una expresión en términos positivos, partiendo de un planteamiento optimista y exigente.

### **RECONSTRUCCIÓN ORDENADA DE LA EXPERIENCIA**

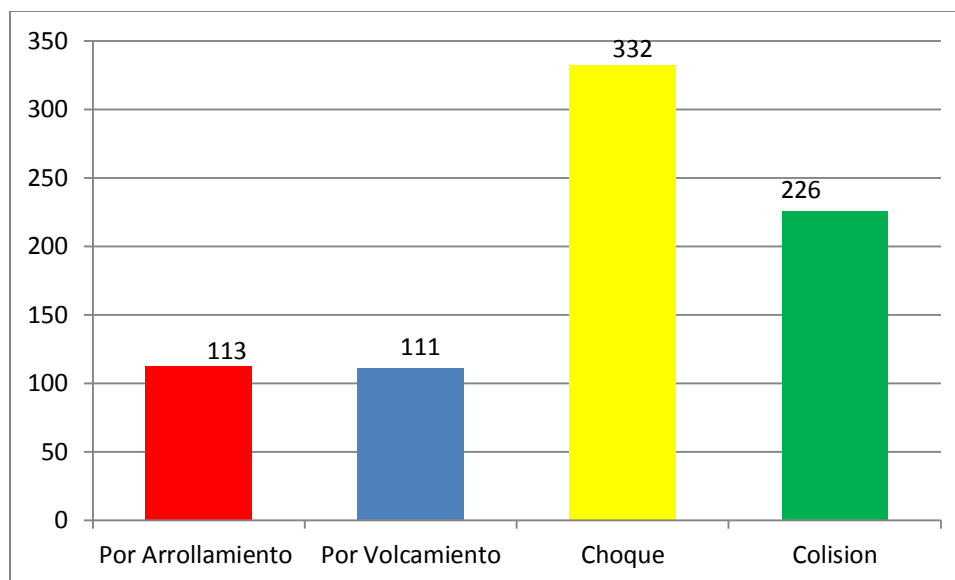
Nuestra experiencia en el campo de accidentes de tránsito inicia en el año 2012, Para este año, hubo un registro de 782, Accidentes en el Tránsito, de los cuales la mayor frecuencia, según tipología, fueron los choques, alcanzando un 332 del total, seguidos de las colisiones que registraron 226 accidentes, los Arrollados con 113 siniestros, los volcamientos un 111 siniestros. (Cuadro N°1).

Cuadro N°1. Cantidad de accidentes durante el 2012

<b>Tipo de accidente</b>	<b>Muertos</b>	<b>Lesionados</b>	<b>No lesionados</b>	<b>Total</b>
<b>Por Arrollamiento</b>	67	46	--	113
<b>Por Volcamiento</b>	76	16	19	111
<b>Choque</b>	93	199	40	332
<b>Colisión</b>	185	32	9	226
<b>Total</b>	421	293	68	782

Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure

Grafico N°1 Cantidad de accidentes durante el 2012



Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure.

A todo ello estas cifras nos revelan que de todos estos eventos, resulta 421 fallecidos debido a estos hechos, cabe mencionar que de acuerdo a lo reflejado en el cuadro n°1, el 81.86% de las personas involucradas en una colisión resultan fallecidas, es una cifra algo elevada, que dejan secuelas en los hogares de los familiares, otro evento que deja un alto índice de occisos son los volcamientos con un 68.47%, seguido de los arrollamientos con un 59% de fallecidos. Es importante destacar que todos los lesionados en su totalidad son trasladados hasta las instalaciones del hospital Dr. Pablo Acosta Ortiz del Municipio San Fernando.

Por otro lado, si dividimos estas cifras por trimestres, podemos apreciar que en el primer trimestre se encuentra el mayor índice de incidentes de tránsito ocupando un 28%, seguido del IV trimestre, donde se registró una escala similar (27%), todos debido a la imprudencia de los conductores, el incumplimiento de las normas de tránsito, la ausencia de educación vial, se suma a las causas de dichos sucesos, ya que para estas etapas del año se incrementa la ingesta de alcohol, motivado a la temporada navideña, lo cual genera una disminución de la actividad cerebral, y por



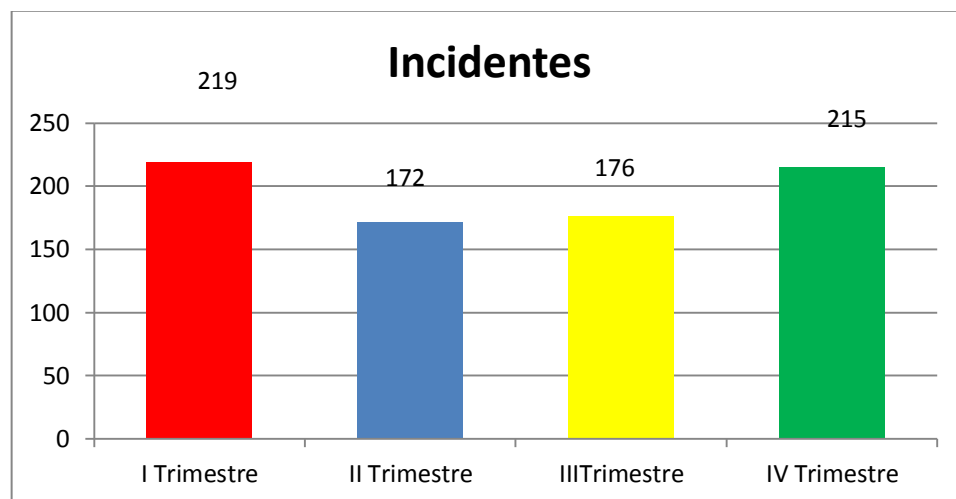
ende la capacidad de respuesta ante cualquier amenaza, de igual manera el alcohol puede hacer que se confundan y modifiquen bastante todas las percepciones sensoriales provocando problemas de captación, interpretación y reconocimiento correcto de señales u otros vehículos, a esto se le suma el mal estado de las vías, y la imprudencia de los peatones.

Cuadro N°2. Comparación trimestral de los accidentes durante el 2012

	I Trimestre		II Trimestre		III Trimestre		IV Trimestre		Total	
	Cant	%	Cant	%	Cant	%	Cant	%	Cant	%
<b>Incidentes</b>	219	28	172	22	176	23	215	27	782	100

Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure

Grafico N°2. Comparación trimestral de los accidentes durante el 2012



Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure

Por otra parte para el 2013, se generó un registro de 678 accidentes de tránsito, de los cuales se generó una suma de 303 personas fallecidas, por este tipo de hecho, siendo los de mayor frecuencia, según tipología, los choques, alcanzando un 212 del total, seguidos de las colisiones que registraron 174 accidentes, los Arrollados con

153 siniestros, los volcamientos un 139 accidentes de tránsito. (Cuadro N°3). Para este mismo año la cantidad de eventos fueron minimizados gracias a la implementación de puntos de control por parte de gobierno nacional, durante las temporadas de vacacionales, periodos en los cuales el tráfico automotor incrementa debido a la gran movilización de temporadas.

Cuadro N°3. Cantidad de accidentes durante el 2013

<b>Tipo de accidente</b>	<b>Muertos</b>	<b>Lesionados</b>	<b>No lesionados</b>	<b>Total</b>
Por Arrollamiento	108	29	16	153
Por Volcamiento	35	96	8	139
Choque	67	127	18	212
Colisión	93	74	7	174
<b>Total</b>	<b>303</b>	<b>326</b>	<b>49</b>	<b>678</b>

Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure

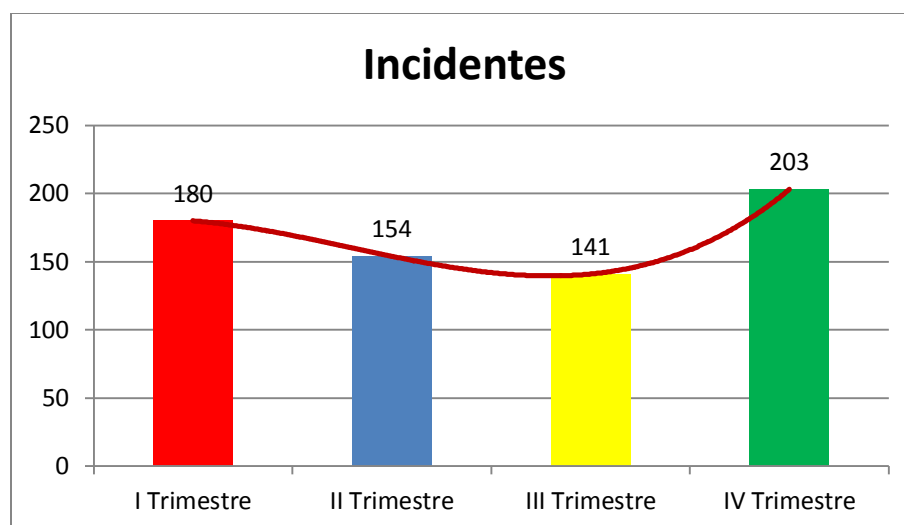
En lo que se refiere a incidencias trimestrales podemos observar que el cuadro n°4 refleja claramente, que similar al año anterior los trimestres con mayor cantidad de accidentes de tránsito son al inicio y fin de año, en los cuales las cifras ascienden al 27% y 30% respectivamente. Con mayor facilidad lo podemos apreciar en el gráfico n°3, donde la línea de tendencia nos refleja una disminución de estos eventos durante el III trimestre, pero un acentuado ascenso en el último trimestre del año.

Cuadro N°4. Comparación trimestral de los accidentes durante el 2013

	I Trimestre		II Trimestre		III Trimestre		IV Trimestre		Total	
	Cant	%	Cant	%	Cant	%	Cant	%	Cant	%
<b>Incidentes</b>	180	27	154	23	141	21	203	30	678	100

Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure

Grafico N°3. Comparación trimestral de los accidentes durante el 2013



Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure

En referencia al años 2014, la cantidad se sucesos fueron 1.055, donde la tipología de mayor incidencia fueron al igual que los dos (2) años anteriores son los Choques con 313 incidentes, seguida por las colisiones 264, arrollamiento 253, y por último los volcamientos 225. Desafortunadamente de registraron la pérdida de 397 personas las cuales se vieron involucradas en dichos suceso, de acuerdo a las experiencias obtenidas podemos decir que el incremento de estas cifras se debe al deterioro de las vías, el exceso en el consumo de alcohol, al igual que el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores y los peatones, que transitan las arterias viales del municipio San Fernando.

Cuadro N°5. Cantidad de accidentes durante el 2014

Tipo de accidente	Muertos	Lesionados	No lesionados	Total
Por Arrollamiento	158	72	23	253
Por Volcamiento	59	127	39	225
Choque	76	178	59	313
Colisión	104	137	23	264
<b>Total</b>	397	514	144	1055

Fuente: Sala Situacional, Cuerpo de Bomberos Apure

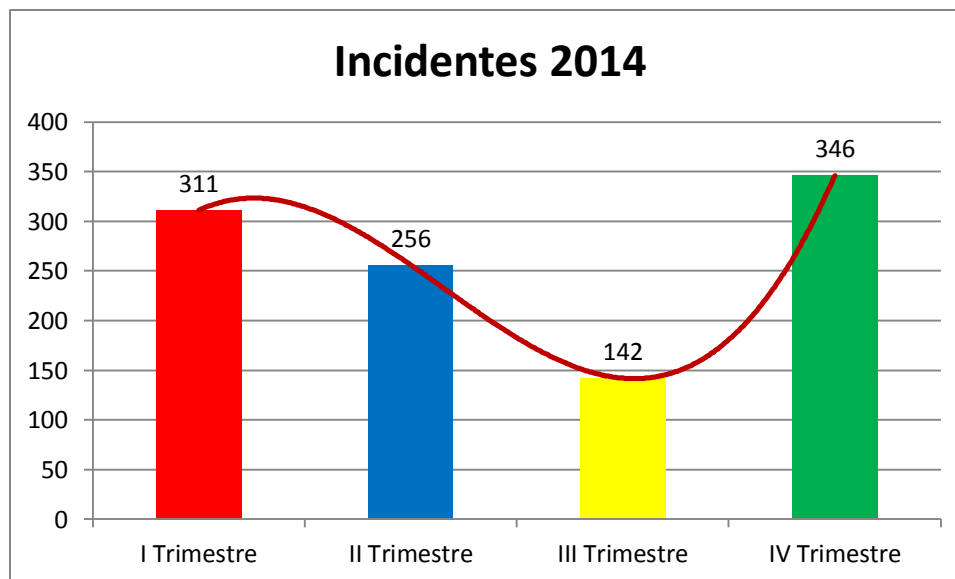
Asimismo con respecto al estudio trimestral, podemos ver una notable tendencia a la ocurrencia de accidentes de tránsito durante el IV trimestre donde se aprecia en el cuadro n°6 un alto número de incidentes, el cual ocupa un 33% del total de incidente durante el 2014. Una notable diferencia con respecto al IIU trimestre en el cual solo hubo una ocurrencia de un 13% de los incidentes durante todo el año.

Cuadro N°6. Comparación trimestral de los accidentes durante el 2014

	I Trimestre		II Trimestre		III Trimestre		IV Trimestre		Total	
	Cant	%	Cant	%	Cant	%	Cant	%	Cant	%
<b>Incidentes</b>	311	29	256	24	142	13	346	33	1055	100

Fuente: Sala Situacional, Cuerpo Bomberos Apure

Grafico N°4. Comparación trimestral de los accidentes durante el 2014



Fuente: Sala Situacional, Cuerpo Bomberos Apure

## ORGANIZACIÓN Y CLASIFICACION DE LA INFORMACION

Luego de haber efectuado y estudiados los diversos datos plasmados en los diferentes cuadros estadísticos alusivos a los incidente de transito en el municipio San

Fernando del Estado Apure, podemos acotar que las cifras de incidentes de esta índole sufrió un aumento significativo para el 2014, servicios que son atendidos de manera directa por los organismos de seguridad del estado, como son: El Cuerpo de Bomberos y Bomberas de Administración de Desastres de Carácter Civil del Estado Apure, Protección Civil San Fernando de Apure, la Dirección Nacional de Tránsito Terrestre adscrita a la Policía Nacional Bolivariana de Venezuela. En este incremento hay muchos factores en juego, como lo son la falta de conciencia ciudadana, el desconocimiento e incumplimiento de la normas de tránsito, el uso y abuso de bebidas alcohólicas, así como también el mal estado de las vías.

Por ellos que diversos autores citas con anterioridad hacen mención a la importancia de general planes y estrategias de educación vial, con el fin de orientar a la población al debido cumplimiento de las normas de tránsito. Por otro lado, es necesario inculcarle a la ciudadanía la importancia del conocimiento básico de los primeros auxilios, con la finalidad de minimizar las cifras de fallecimientos, por la falta de atención prehospitolaria oportuna, ya que muchos de estos accidentes ocurren alejados de las instalaciones de los organismos de atención primaria, a esto se le suma la falta conciencia de los conductores que no dan paso a las unidades de emergencia, el mal estado de la vía, y la carencia de un sistema de comunicación eficaz entre los diversos órganos de seguridad del Estado.

### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN CRÍTICA DE LA EXPERIENCIA.**

Los temas tratados fueron elegidos, ya que contábamos con los indicios estadísticos, en los cuales notamos la necesidad de realizar un estudio minucioso, con la finalidad de realizar un análisis detallado y ético, para encontrar las causas de los accidentes de tránsito. Por esta razón se busca general acciones para de esta manera minimizar la problemática, y brindar soluciones rápidas y eficientes. El aporte de este desarrollo quiere dar precedente en el área de las incidencias de accidentes de

tránsitos, con el único propósito de prevenir accidentes en la que se involucre la pérdida de vidas, materiales y se encuentren lesionados.

Claramente las estadísticas de los años 2012, 2013 y 2014 reflejan un alto incremento en el índice de accidentes en la colectividad apureña, nuestra experiencia nos indica que los operativos de seguridad vial, son de gran importancia, ya que ayudan a fomentar la responsabilidad social. En el mismo sentido, observamos con preocupación las incidencias de tránsito, en este sentido debemos preguntarnos ¿por qué ocurren tantos incidentes?, en la mayoría de los incidentes el incumplimiento de las normas de tránsito, la falta de conciencia ciudadana, la falta de mantenimiento de las arterias viales, el déficit de alumbrado público, falta de revisión mecánicas a los vehículos, la falta de inversión por parte del gobierno nacional y regional en el área de educación vial.

### **APRENDIZAJES ALCANZADOS**

Mediante la realización de dicho trabajo de investigación ampliamos nuestros conocimientos, entre las experiencias adquiridas podemos resaltar:

- Las estadísticas precisas en materia de incidentes de tránsito, durante el periodo estudiado.
- La necesidad de recrear estrategias y planes de educación vial, para lograr que la colectividad tome conciencia, en materia seguridad vial
- De igual manera otro aprendizaje obtenido, es la necesidad de ir inculcando a los jóvenes la necesidad de tener conocimientos previos en el campo de primeros auxilios, para que sirvan de apoyo mientras llegan los organismos de atención de emergencia a la hora de presentarse una eventualidad.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS**

Abarca, F. (2011). La sistematización de experiencias: claves para la interpretación crítica. Revista de Extensión, 1 (1), 105-125.

Cuerpo de Bomberos y Bomberas de Administración de Emergencias de Carácter Civil del Estado Apure. Sala Situacional. Datos Estadísticos Año 2012-2013-2014.

Wendy Huamán Hidalgo (2012) Procedimiento en accidentes de transporte terrestre con lesionados

Carlos rodríguez (2010). Propuesta sobre prevención de accidentes en el Estado Lara.

Luis Alejandro Acosta (2013) Guía práctica para la sistematización de proyectos y programas de cooperación técnica

Mc. Aular, Jesus Antonio (2010) diseño de una propuesta para disminuir la incidencia de los accidentes viales en la Península de Paraguana Estado Falcon

Dra. Adriana O. DONATO (2013) Salud & Sociedad. Pag 25

Real Academia Nacional de Medicina. Diccionario de términos médicos. Madrid: Ed. Panamericana; 2012

### **Citas Electrónicas**

[http://leorincon.blogspot.com/2009/02/accidentes de transito.html](http://leorincon.blogspot.com/2009/02/accidentes-de-transito.html)

<http://www.avepae.com>

<http://www.consejopolicial.gob.ve>