

**DISEÑO DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTALIDAD EN
LA EMPRESA UNITRANSA S.A**

LEIDY MARLEY LIZCANO FLOREZ

ID 73788



UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

FLORIDABLANCA

2008

**DISEÑO DE UN PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTALIDAD EN
LA EMPRESA UNITRANSA S.A**

LEIDY MARLEY LIZCANO FLOREZ

TRABAJO DE GRADO

**EN LA MODALIDAD PASANTIA COMO REQUISITO PARA OPTAR EL
TITULO DE PSICÓLOGA**

ASESOR

JESÚS MARIA GÁLVEZ HOYOS



UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

FLORIDABLANCA

2008

NOTA DE ACEPTACIÓN: _____

PRESIDENTE DEL JURADO: _____

JURADO 1: _____

JURADO 2: _____

FLORIDABLANCA, _____

DEDICATORIA

*DOY LAS GRACIAS PRIMERO QUE TODO A DIOS POR
PERMITIRME CUMPLIR MIS OBJETIVOS*

A MIS PADRES POR SU APOYO Y SUS CONSEJOS

*A MIS HERMANOS LAURA, SEIR Y SERGIO POR DARMEN
APOYO Y AYUDARME CUANDO MAS LO HE NECESITADO*

*A MI NOVIO POR BRINDARME SU AMOR TENERME
PACIENCIA Y MOTIVARME CUANDO TENGO
DIFICULTADES*

*A MIS SOBRINOS QUE CON SU INGENUIDAD HAN HECHO
DE MIS PROBLEMAS ALGO LLEVADERO*

*Y A TODOS LOS DEMAS SERES QUE ME ESPERAN AL
LLEGAR A MI HOGAR CON UN CALIDO SALUDO*

GRACIAS

LEIDY MARLEY LIZCANO FLOREZ

AGRADECIMIENTOS

Al Dr. Jesus María Gálvez Hoyos supervisor, asesor y amigo que aun sin haber sido asignado depositó su confianza en mí y me permitió sacar el proyecto adelante.

Al Dr. Jaime Osorio Gerente de la empresa Unitransa S.A que con su aceptación y apoyo me permitió el acercamiento a la población y así desarrollar el proyecto de prevención de accidentes.

Al Dr. Felipe Casas por que gracias a su apoyo y confianza he logrado culminar mi proceso de formación como psicóloga.

A la Facultad de Psicología de la Universidad Pontificia Bolivariana por la formación académica que hoy me posiciona como un profesional con calidad y calidez humana.

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. JUSTIFICACION	12
2. OBJETIVO GENERAL	16
3 DESCRIPCION INSTITUCIONAL	17
4. ORGANIGRAMA	19
5. REFERENTE CONCEPTUAL	20
6. PROGRAMA TE LUCE COMO CONDUNCES	35
7. RESULTADOS	45
8. DISCUSION	50
9. CONCLUSIONES	55
10. RECOMENDACIONES	56
11. REFERENCIAS	58
12. ANEXOS	62

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Recopilación de Resultados de Pre Prueba y Post Prueba	45
Tabla 2: Comparación de Medias	46
Tabla 3: Comparación de Medias Generales de Pre y Post Prueba	47
Tabla 4: Resumen y Categorización de Resultados de los Meses Enero a Septiembre de 2008.	49

LISTA DE GRAFICOS

Grafico 1: Análisis Estadístico General de Pre y Post Prueba.	47
Grafico 2: Índices de Accidentalidad en la Empresa UNITRANSA S.A de los Meses Consecutivos de Enero a Septiembre de 2008.	48
Grafico 3: Categorización de Cada uno de los Nueve Meses.	50
Grafico 4: Rangos de Edad de los Conductores.	51

INDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Fotografías de Infracciones	62
Anexo 2: Prueba para Identificar Porcentaje de Conductas No Preventivas	63
Anexo 4: Cuadro de Normas de Transito y su Diferenciación	64
Anexo 5: Mensajes Preventivos Utilizados en el Programa	65
Anexo 6: Fotografías Estación Antes y Después del Programa de Prevencion	69
Anexo 7: Frases de Reflexión Publicadas en las Terminales.	70

RESUMEN

Este proyecto pretende desarrollar a través de diversas etapas el tema de la prevención vial para promover en los transportadores de buses urbanos de la empresa Unitransa conciencia ciudadana, esto con el fin de contrarrestar los índices de accidentalidad.

Partiendo de los aspectos básicos y fundamentales que conforman el día a día en este gremio y de los resultados emitidos por una pre prueba realizada para la exploración de presencia de conductas no preventivas se diseñaron diversas actividades que conformaron el programa “Te luce Como Conduces”, el cual estuvo orientado a la sensibilización de conductores mediante 7 etapas que contenían diferentes estrategias para corregir las falencias de los individuos al momento de tener a su cargo la responsabilidad del transporte de pasajeros.

Las fases se llevaron a cabo por medio de conferencias, conversatorios, talleres y consultas psicológicas soportadas a través de una diversidad de carteles educativos alusivos a la temática y primordialmente basados en casos cotidianos que permitieron que los conductores se identificaran con las imágenes y frases alusivas las cuales se retroalimentaron a través de la publicación de resúmenes en las carteleras de las diferentes terminales de la empresa.

Por ultimo se dio a conocer el seguimiento realizado al programa, el cual consistió en el análisis individual y mensual de los índices de accidentalidad.

Palabras Clave: Prevención, Accidentalidad, Psicología del Transito, Etapa.

ABSTRACT

This project tries to develop across diverse stages the topic of the road prevention to promote in the carriers of urban buses of the company Unitransa civil conscience, this in order to offset the indexes of accidentalidad.

Based on the basic and fundamental aspects that shape the daily life in this guild and the results issued by a preliminary test for the exploration of the presence of non-preventive behaviors were designed various activities that shaped the program "You look like driving," which was aimed at raising awareness of drivers through 7 stages containing different strategies to correct the failings of individuals at the time of taking the responsibility of transporting passengers.

The phases were carried out by means of lectures, talks, workshops and consultations psychological supported through a variety of educational posters alluding to the theme and primarily based on everyday cases that allowed the drivers to identify themselves with images and phrases referring the which is fed back through the publication of summaries on the notice boards of the various terminals of the company.

Finally was released the follow-up program, which consisted of the individual analysis and monthly rates of accidents.

Keywords: Prevention, accidental, Psychology of transit, Stage.

1. JUSTIFICACIÓN

La seguridad vial se encuentra estrechamente relacionada con la problemática de los accidentes de transito y los serios daños que estos implican a nivel social, es por esto que la Organización Mundial de la Salud definió el año 2004 como el año internacional de la seguridad vial en el mundo, bajo el lema “La seguridad vial no es accidental”; emblema que refleja que los accidentes de transito no son fortuitos sino previsibles. (Fernández, 2004).

La sociedad está, profundamente involucrada en este problema, por lo que según la OMS los accidentes de transito se han convertido en uno de los problemas de salud publica mas graves en los que intervienen factores de naturaleza física, técnica, meteorológica, deficiencia de la calidad de la red viaria, aspectos comportamentales, cognitivos y de formación cívica vial. (Martínez, 1995).

Las organizaciones como DNV (Dirección Nacionalidad de Vialidad en Argentina). Fundación Independiente para salvaguardar la vida, la propiedad y el medio ambiente, por medio de cursos sobre el manejo defensivos en donde se provee conocimientos y técnicas seguras de conducir a conductores para prevenir choques y violaciones de transito, coinciden en que la solución no está sólo en disminuir la cantidad de automóviles, o mejorar los caminos, sino en afrontar con conciencia y responsabilidad campañas progresivas, intensivas y permanentes que promuevan de alguna forma la conciencia ciudadana sobre la accidentalidad vial.

En todos los países uno de los mayores retos sanitarios y sociales de futuro se encuentran los accidentes de transito, según la Organización Mundial de la

Salud. En el siglo XX casi cuarenta millones de personas perdieron la vida y cerca de 1.500 millones resultaron heridos. Actualmente el número de muertos al año en el mundo está cercano a los 900,000, siendo más de 20 millones los heridos de mayor o menor gravedad.

Por lo anterior Montoro (2004), director del instituto universitario de trafico y seguridad vial INTRAS en España, ha publicado informes técnicos, artículos y libros sobre el transito y la seguridad vial; y a su vez en este instituto, numerosos investigadores procedentes de distintas especialidades como psicología, física, medicina e ingeniería, entre otros; realizan desde un enfoque multidisciplinar una importante labor investigadora, docente, de asesoramiento y de servicio a la sociedad en el complejo y apasionante campo del transito y de la seguridad vial. COP, (2003).

La Psicología como una ciencia aplicada y que debe de estar al servicio de los problemas de la sociedad no puede ser ajena a este asunto, máxime cuando todos los estudios coinciden claramente en señalar que la mayor parte de los accidentes de tránsito están causados por un fallo humano y por ende se puede prevenir.

Partiendo de la problemática antes mencionada la Psicología del Transito puede tener una importante capacidad de respuesta por lo que el centro de su estudio se basa en las características comportamentales de los sujetos en relación a los contextos, buscando así determinar la existencia de patrones de conducta o estilos de comportamiento que interfieren en el momento que ocurre un accidente vial.

Esta pasantia representará los primeros indicios para confrontar los estudios relacionados frente a la problemática de accidentalidad vial aportando desde el punto de vista de la pasantia realizada en la Empresa Unitransa S.A las contingencias encontradas en cuanto a conductas manifestadas en los estilos de conducción por parte de los choferes de la empresa y demás aspectos o factores potenciales a tener en cuenta para brindar continuidad al proceso de sensibilización y el mejoramiento continuo en cuanto a prevención vial no solo en una organización sino con fines de proyección global a todos los miembros de la sociedad en general.

Para Fernández (2004), en Colombia los accidentes de transito presentaron un alto peso dentro del componente de mortalidad violenta, ocupando casi el 22.5% de los casos de muerte en el ámbito nacional y continua afirmando que según el estudio de la distribución porcentual de la carga de la enfermedad en Colombia, los accidentes de transito generaron el 8.6% del total de años de vida sanos perdidos.

Por otra parte y por lo que se refiere a la mortalidad por accidentes de transito en el año 2003, se evidencio una mayor proporción los días sábado con el 27.8% (45) de los casos, los días domingos con el 16.7% (27) y los lunes con el 14.8 (45). En días festivos se produjeron el 51.2% (83) de las muertes.

Los estudios antes mencionados han sido el punto de partida para la caracterización del problema en el departamento de Santander, ya que no existe un patrón definido que revele completamente el origen de los siniestros que hasta hoy han ocurrido.

Por tal motivo esta problemática social despierta el interés y la atención en varias profesiones del área de ciencias sociales, permitiendo ver la necesidad de regular actividades que promuevan la necesidad de regular actividades que promuevan la participación y movilización ciudadana en acciones preventivas. Lo cual permite indagar, que tanto esta problemática afecta al contexto del gremio de transportadores.

Razón que lleva a desarrollar un estudio psicosocial en el gremio puesto que las edades mencionadas anteriormente constituyen en parte la mayoría del gremio conductores de la empresa.

Proyecto que sirve como base para generar nuevos estudios de prevención en la facultad de psicología, que aporten de alguna manera al desarrollo de una mejor calidad de vida en el contexto de conductores generando así actitudes que fortalezcan la prudencia, la responsabilidad y el respeto necesario para afrontar este complicado aspecto social con las mayores garantías de seguridad. A través de la implementación de un programa de prevención “Te Luce Como Conduces” orientado a disminuir la accidentalidad en el contexto de conductores. Con lo cual se propicien adecuados estilos de conducción; basados en actitudes preventivas, es decir de educación y seguridad vial.

2. OBJETIVOS

Objetivo General

Elaborar un programa estratégico a fin de prevenir y decrementar niveles de accidentalidad en los conductores de UNITRANSA S.A

Objetivos Específicos

Identificar los factores de riesgo que inciden en los índices de accidentalidad.

Diseñar estrategias que reduzcan los factores de riesgo incidentes en los sucesos de accidentalidad.

Implementar programas de prevención y sensibilización que promuevan la responsabilidad social.

3. DESCRIPCION DE LA INSTITUCIÓN



UNITRANSA S.A es una de las empresas de transporte urbano de Bucaramanga que brinda sus servicios desde hace 36 años, fue creada en el año de 1971 por la unión de algunas personas que quisieron formar el gremio de transportadores actualmente se encuentra ubicada en la Cra 10 No 44-18 de la Ciudad de Bucaramanga, su misión es Organizar y prestar el transporte terrestre automotor en todos los radios de acción y modalidades, buscando la eficiencia en la prestación del servicio.

Partiendo de la visión que plantea de llegar a ser la mejor empresa de transporte en el oriente colombiano, UNITRANSA S.A hoy cumple así el objetivo de brindar a la comunidad un servicio moderno cómodo seguro económico y eficaz lo cual ha conseguido a través de la buena gestión realizada Dr. Jaime Osorio Avendaño quien en 12 años de llevar la dirección de la empresa ha logrado que esta ocupe el primer lugar en el transporte publico de Bucaramanga y así también ser la mayor accionista del nuevo transporte masivo como es Metrolinea Plus, estando por encima de las demás empresas de transporte de la ciudad.

UNITRANSA S.A se encuentra conformada por una junta directiva a cargo de 12 socios entre los que se encuentran 5 socio-conductores, 6 socios

administrativos y por ende el señor gerente, además cuenta con personal capacitado para atender a los conductores frente a las diversas problemáticas que se presenten.

Por otra parte UNITRANSA S.A cuenta con 2 Estaciones de Servicio ubicadas en los barrios Villabel y Campo hermoso.



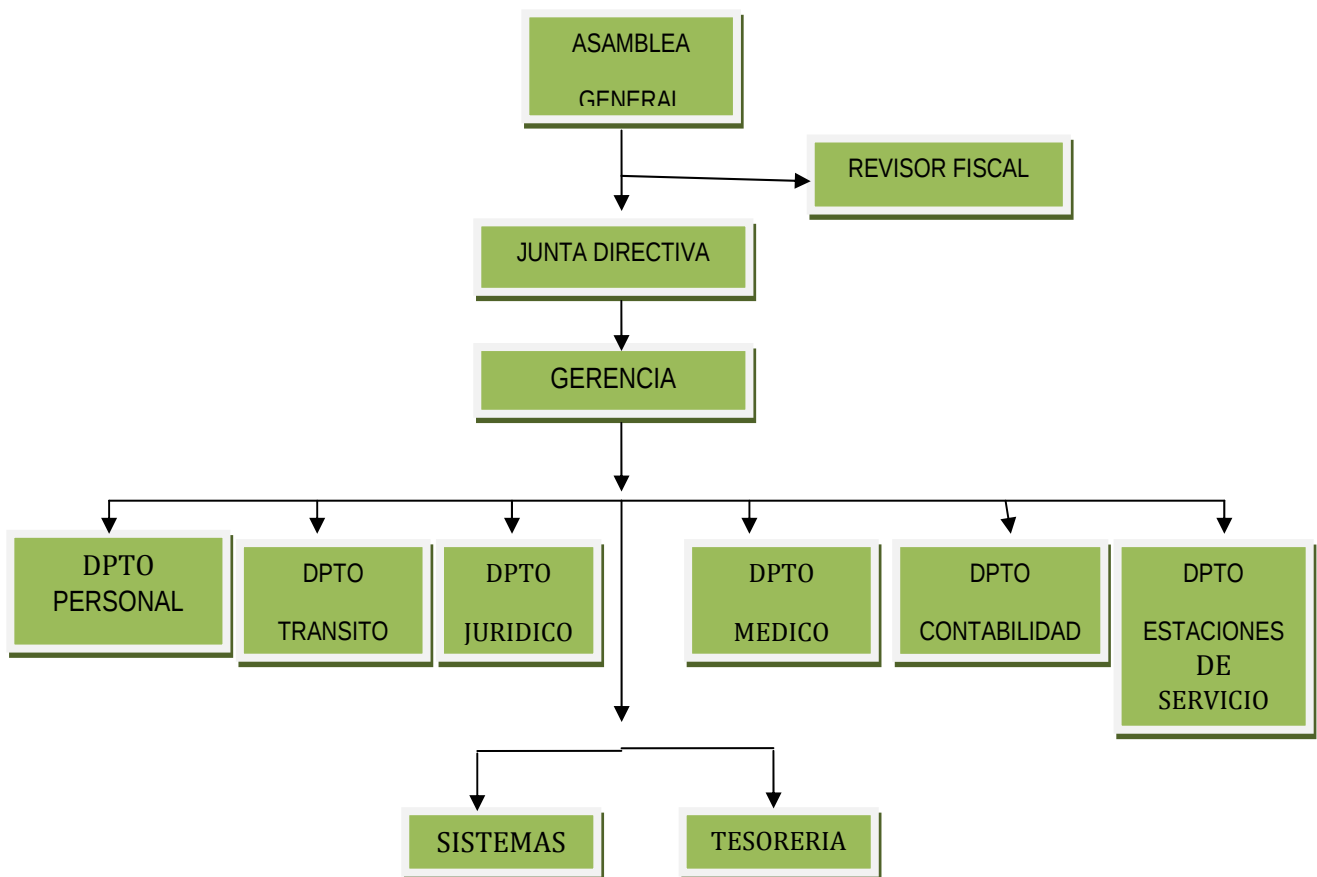
Estas dos estaciones surten de combustible a los diferentes vehículos de la empresa entre los que se encuentran Buses, Vehículos de socios y demás que cumplan labores directas a UNITRANSA S.A por otra parte venden combustible sea este gasolina, ACPM, entre otros a personal particular que dese tanquear en la estación.

De igual manera cuenta con 2 terminales propias una ubicada en Oasis a la cual llegan las rutas de Limoncito, Pan de Azúcar, Oasis Centro, Inem y Villaluz.



Además la empresa Unitransa cuenta con otras estaciones en alquiler como son Porvenir, Cristal, Morrорico, La Joya y la de Chimita terminales a donde llegan las rutas de lagos, terrazas, Morro, Bucarica, Soto la joya, unidos, galán, entre otras las cuales dejan ver la expansión que abarca la empresa en el casco urbano de Bucaramanga.

4. ORGANIGRAMA



5. REFERENTE CONCEPTUAL

En el presente estudio se pretende dar cuenta de aspectos básicos y fundamentales que conforman y distinguen el quehacer psicológico en el ámbito del tránsito. En este sentido se presentan estadísticas e investigaciones a nivel mundial, nacional y departamental sobre los accidentes de tránsito; además de sus causas y consecuencias, para finalmente resaltar la importancia de implementar un programa de educación en seguridad vial mediante la propuesta de sensibilización “Te luce como conduces”.

Siendo así, en un primer momento se contempla la psicología de Barón (1996), quien señala que la psicología ha enfocado sus estudios desde el punto de vista científico hacia la conducta y la experiencia del hombre; partiendo del comportamiento observable en relación de cómo los seres humanos sienten, piensan, aprenden y conocen para adaptarse al medio que los rodea.

Con ello, los psicólogos pretenden lograr cinco metas: describir la conducta, explicarla, predecirla y, en ciertas circunstancias, modificarla o controlarla. En la actualidad las competencias de los psicólogos se han diversificado a medida que la psicología se ha expandido a otros campos de aplicación.

Uno de estos campos se ubica en la psicología de la salud, la cual según Shonfield (1997), resulta de la conjunción entre la medicina psicosomática, medicina conductual y psicología clínica: debido a que su aplicación se sustenta en las contribuciones científicas y profesionales que desde la psicología se pueden realizar, tanto para la promoción y mantenimiento de la salud como para la prevención. Gran parte de sus aportes se han dirigido a fortalecer factores protectores (estilos de vida saludables) y disminuir los

factores de riesgo (alcohol, drogas, exceso de velocidad) para mejorar la calidad de vida del ser humano en sociedad.

Garrucho (1994), presenta la salud como un todo que abarca tanto la condición física de la persona como su manera de relacionarse, sus sentimientos, su modo de comportarse o su posición social. Aspectos todos ellos profundamente ligados e interrelacionados entre si.

Por ello, trabajar en la salud y en la calidad de vida lleva necesariamente a abordar la prevención de todas aquellas situaciones que puedan poner en peligro el equilibrio de cualquiera de los aspectos mencionados.

Sebastini (2000), expresa que la psicología de la salud en la actualidad se conoce como el conjunto de las contribuciones explicitas educativas, de formación científica y profesional de la disciplina de la psicología para la promoción y mantenimiento de la salud así mismo como de la prevención y tratamiento de la enfermedad, la identificación de la etiología y los correlatos diagnosticados de la salud.

Por tanto cualquier plan de actuación que pretenda ser efectivo en el restablecimiento de la salud y de la calidad de vida ha de ser un plan integral. En esta medida, se procurará el aumento de la calidad de vida de las personas a través de la mejora en los agentes informativos, físicos, culturales y sociales, sin olvidar la promoción de los hábitos de vida saludables.

Por consiguiente, trabajar en salud y en calidad de vida lleva necesariamente a abordar la prevención de todas aquellas situaciones que puedan poner en peligro los aspectos mencionados anteriormente. Desde esta

perspectiva, los pensamientos, sentimientos y estilos de vida en general, son considerados como requisitos para lograr y mantener la salud física y mental; lo que podría denominarse integración mente y cuerpo.

Mientras que para Honfi (2002), el estilo de vida saludable es aquel que permite ir introduciendo en la manera de vivir de las personas, pautas de conductas que tanto a nivel individual como colectivo de forma cotidiana mejoran la calidad de vida.

Desde esta perspectiva los estilos de vida son determinados por la presencia de los factores de riesgo y/o de factores protectores para el bienestar, por lo cual deben ser vistos como procesos dinámicos que no solamente se componen de acciones o comportamientos individuales, sino también de acciones de naturaleza social.

Para Garrucho (1994), los elementos que pueden ser considerados como factores protectores para inducir a los jóvenes automotores adoptar estilos de vida sanos son: saber utilizar de forma positiva la publicidad, hacer parte de los grupos de personas con conductas positivas, estar vinculados a una comunidad potenciadora de las redes de apoyo social y el buen uso de los servicios públicos.

A su vez existen elementos que se han detectado como factores de riesgo que afectan los estilos de vida, potenciando prácticas de riesgo para la salud: el fomento de la competitividad entre los jóvenes, la cultura de la violencia y/o agresividad, el comienzo prematuro y mal uso de las bebidas alcohólicas, el abuso de drogas, etc.

Garrucho (1994), también afirma que los estilos de vida no pueden ser aislados del contexto social, económico, político y cultural al cual pertenece, deben ser acordes a los objetivos del proceso de desarrollo que realiza a la persona humana en la sociedad a través de mejores condiciones de vida y bienestar. La estrategia para desarrollar los estilos de vida consiste en el compromiso individual y social. En este sentido, gestionar el fortalecimiento de la calidad de vida de las personas a través de los agentes informativos, físicos, medio ambientales, culturales y sociales generara hábitos de vida saludables.

Uno de los estilos de vida que cobra importancia en este tiempo, es el estilo de conducción que desarrollan quienes se desplazan habitualmente en vehículos automotores y que privilegia la elaboración de programas de educación y prevención para este tipo de personas con el apoyo de psicólogos especializados.

Hay que señalar que toda política de prevención debe ir acompañada por la participación de la sociedad y en lo que se refiere a la educación vial, a partir de la difusión de información sobre esta mediante el trabajo interinstitucional: nacional, regional y local. Así como también, buscar regular acciones que promuevan la participación y movilización ciudadana en acciones preventivas que pretendan: promover estilos favorecedores de conducción, compuestos por una serie de hábitos y actitudes positivas de convivencia en la vía.

Manso (1993), plantea que la intervención preventiva es tanto mas eficaz cuanto más joven sea la persona a la que vaya dirigida, ya que en la infancia y la juventud son los períodos en los que se aprenden y se consolidan los hábitos

y las pautas de actuación relacionadas con el propio cuidado y con la propia salud.

Por lo tanto, cualquier plan de actuación que pretenda ser efectivo en la mejora de la salud y de la calidad de vida, ha de ser un plan integral, que aborde todos y cada uno de los siguientes aspectos: la condición física de la persona como su manera de relacionarse, sus sentimientos, su modo de comportarse o su posición social, pues todo lo que un individuo, experimenta está determinado en mayor o menor grado por el entorno social, que influye directa o indirectamente en la conducta y sus comportamientos.

Al interior de estos campos de acción el psicólogo despliega estrategias enfocadas a la detección de personas que por sus variables actitudinales, personalidad y/o aptitudes no puedan ver el permiso de conducir, poseer armas o dedicarse a otras actividades de riesgo; detección de personas con propensión a una mayor accidentalidad, ya sea por causas circunstanciales o no. Así como la valoración psicológica específica para conductores u otras personas con actividades de riesgo, con patologías físicas específicas que por su cronicidad o agudeza, conllevan secuelas psicológicas. (COP, 2003).

La necesidad de formación especializada en el área de tránsito y la seguridad vial es evidente, sí se quiere lograr una ampliación de sus campos de intervención con las garantías, la profesionalidad y el rigor que cada vez más demanda la sociedad.

Dicha formación se debe desde una perspectiva aplicada y en orden a una mayor especialización en temas concretos, como puede ser la formación en las técnicas específicas de evaluación (aprendizaje), la formación clínica en

patología y personalidad: profundizando en aspectos como: la psicología y la seguridad, los grandes elementos de la seguridad, las causas de los accidentes de tránsito, las estrategias preventivas y la documentación sobre seguridad. Montoro (2002).

De hecho para Díez (1999), la actividad del psicólogo en el ámbito del transito, el transporte y la seguridad vial, viene claramente enmarcada dentro del contexto de la creciente importancia concedida en este campo al denominado factor humano, reconocido por la sociedad como el elemento mas relevante, sobre todo para la prevención de la accidentalidad.

Así mismo de acuerdo con el COP (2003), la Psicología del Transito ha expandido sus líneas de acción: a nivel público mediante la Dirección General de Tránsito, las universidades, los centros de salud, centros de enseñanza y cuerpos de seguridad del estado. A nivel privado a través de centros de reconocimiento (conductores y seguridad), compañías privadas dedicadas a la rehabilitación, escuelas de formación en seguridad vial (Policía de Carreteras) centro de formación de conductores, centros privados de enseñanza y compañías de seguros de automóviles.

Sin lugar a dudas para Honfi (2002), la Psicología del Tránsito tiene un amplio espacio de intervención, ya que su objeto de estudio es el conjunto de interacciones entre personas (conductores, pasajeros y peatones, vehículos (ergonomía y seguridad) y vías (flujos y estructuras) que se conforman en el ámbito de la seguridad vial.

Esta claro que la seguridad vial está en relación con el vehículo, las vías las normas y el conductor y debe tenerse en cuenta a la hora de diseñar cualquier

estrategia en relación con la conducción de los vehículos automotores, o relativas a las normas y leyes reguladoras del tránsito, establecidas en el código nacional de transito, de acuerdo con Monclús y Villalante (2000).

Galeano, García Saíz y Torres (2002), afirman que uno de los inventos más revolucionarios en la historia de la humanidad, símbolo de un nuevo sistema y forma de vida que ha influido radicalmente en la economía la cultura, la libertad de movimientos, las relaciones humanas, el concepto de distancia y de tiempo y el concepto de ciudad sin duda alguna ha sido el automóvil patentado por K Benz el 29 de enero de 1886, que ha cambiado de acuerdo con lo mencionado anteriormente los estilos de vida de las personas.

De algún modo, la evolución técnica de los automóviles, la producción en cadena, el acceso a la compra del vehículo por un gran sector de la población del mundo desarrollado, el uso de vehículos para múltiples funciones cotidianas (ir de compras, ir al trabajo, divertirse, etc.), ha propiciado que los automóviles sean hoy día una de las piezas claves del mundo desarrollado y considerados como un bien básico

Así mismo, el tamaño de las ciudades obliga a las personas a recorrer grandes distancias en poco tiempo; distancias que hacen impredecibles la existencia de vehículos que las trasporten.

Sin embargo, junto a sus dimensiones positivas, la masiva motorización ha traído todo un conjunto de graves problemas: ruido, contaminación, falta de espacio en las ciudades y algo que afecta notoriamente la vida de las personas y la sociedad como son los accidentes de transito.

Según Fernández (2004), Honfi (2002) y Montoro (2002), señalan que son muchos y complejos los factores que se encuentran implicados en un accidente: el vehículo, el estado y circunstancias de la vía, la supervisión policial y el factor humano. A demás de las condiciones adversas que tiene el conductor en contra al momento de conducir; tales como las condiciones del vehículo (nivel de aceite, liquido de frenos, presión de llantas), y las condiciones del conductor (físicas y mentales).

En el siglo XX, casi 40'000.000 de personas entre los 20 a 31 años perdieron la vida en accidentes de transito fue de 19,0 por cada 100.000 habitantes, siendo inferior en los países de ingresos altos (12,6) y superior en los de ingresos bajos a medianos (20,2). Las tasas más bajas se registraron en los países de Europa de ingresos altos, con una media de 11,0 y de tan solo el 5,4 en el Reino Unido, mientras que las tasas de mortalidad más altas se registraron en los países de ingresos bajos a medianos de África y de la región del Mediterráneo Oriental, con una media de 28,3 y de 26,3 por cada 100.000 habitantes, respectivamente.

En el 2002, los países de ingresos bajos y medianos representaban el 90% de todos los años de vida ajustados en función de la discapacidad, perdidos como consecuencia de traumatismo por accidentes de transito, lo que significa que el 90% del promedio de años de vida sana perdidos por muerte prematura o parcialmente perdidos por discapacidad se debe a los accidentes de transito; concluye Montoro (2002).

Anualmente mueren en las carreteras de la Unión Europea 42.000 personas y más de 1' 700.000 resultan heridos. En España, los índices de accidentalidad

abarcen más de 250.000 personas y cerca de 15'000.000 han resultado heridas. Entre tanto en argentina parecen 21 personas al día, mas de 7.500 al año y se presentan mas de 120.000 lesionados. En chile se ha vuelto una de las principales causas de traumatismos. En Colombia Según el Fondo de Prevención Vial en el año 2005 se registraron 154.622 accidentes de transito que dejaron 154.622 muertos y 5418 heridos. En el año 2006 se registraron 186.362 accidentes que dejaron 5.408 muertos y 34.889 heridos y en el último registro que corresponde al año 2007 se registraron 181.076 accidentes que dejaron 5.409 muertos y 38.727 heridos

En el 2004 la Organización Mundial de la Salud, determino que el costo mundial de los traumatismos por accidentes de transito ascendió aproximadamente a \$520.000 millones de dólares; el porcentaje que se atribuyo a los países de ingresos altos fue mayor debido a que son desarrolladas.

Se estima que los traumatismos por accidentes de transito cuestan, en promedio, a los países de ingresos altos un 2% de su producto interno bruto (PIB) y a los países de ingresos bajos y medianos entre un 1% y un 2% de su PIB. Los \$65.000 millones de dólares a los que asciende el costo anual total combinado es más de lo que reciben los países en desarrollo en ayuda para el desarrollo.

Según López (1992), Uno de los factores que incide en mayor proporción en los accidentes de transito es el humano quien afirma que entre el 70-90% de los accidentes se deben a este, entre el 15-30% al estado de la vía y entre el 5-12% al vehiculo. Lo cual es corroborado por Moyano (1997), quien indica que

los conductores vienen siendo la causa de los accidentes de transito en un 92% quedando en un lugar marginal los vehículos, las vías y el sistema legal.

López (1992), entre otros autores indica que los índices de accidentalidad, suponen indicios para la prevención de accidentes automovilísticos.

Primero: en ciertas ciudades del mundo, no existen verdaderos equipos de investigación de accidentes.

Segundo: la investigación de los accidentes (cuando se realiza) esta mas enfocado a cuestiones jurídicas y de responsabilidades que a profundizar en las causas de los mismos, lo que invalida gran parte de su utilidad preventiva.

Tercero: Existe aun en gran medida desconocimientos de las estadísticas sobre accidentes, e incluso indiferencia cuando rechazan optar medidas preventivas en el país, lo que resulta incomprensible teniendo en cuenta la magnitud del problema.

Cuarto: cada vez, son mayores los costos humanos y materiales resultantes de los accidentes de transito.

Martínez (1995). Funcionarios de la unidad de investigación de accidentes de la Dirección General de Transito de Colombia, señalaron que un 60% de los accidentes mortales se debió a la actitud de los conductores, de los cuales un 29% correspondieron a causas de difícil determinación, el 27% se refiere a exceso de velocidad, un 17% maniobras inadecuadas y un 44% se le atribuyo a la distracción o sueño.

De hecho, las cifras de accidentalidad en Colombia desde 1991 hasta el presente año según el Fondo de Prevención Vial (2003), han venido en aumento ocupando los primeros lugares dentro de las causas de mortalidad; desplazando en muchas zonas a las causas de muerte denominadas naturales. Dichos índices de accidentes corresponden a la impericia en el manejo, desobediencia de las señales, distracción, irrespeto de la prelación, no mantenimiento de la distancia reglamentaria, giros bruscos, estado de embriaguez, violación de la luz roja del semáforo y el tránsito distante de la acera u orilla de la calzada, entre otros.

La accidentalidad se ha convertido hoy en día en los temas irresueltos que cíclicamente reaparecen y monopolizan la atención social; de modo que esta pasa a ser objeto de estudio y de intervención en los centros de investigación como el: Instituto Nacional de Transporte (INTRA) y la Dirección de Tránsito (DGT) y a su vez, en los centros de prevención y control como: la Policía de Tránsito, la Policía de Carreteras y los Centros Hospitalarios.

Una de las herramientas metodológicas desarrolladas por estos centros consecuente con los resultados obtenidos en los estudios, es el Código nacional del tránsito, Ley 769 del 2002. El cual comprende entre varios aspectos, las normas de comportamiento del conductor, pasajero o peatón, y la conducción de vehículos.

Fernández (2004), indica que el elevado número de accidentes de tránsito y las cuantiosas pérdidas humanas y materiales que producen, han llevado a los gobiernos de los países desarrollados y subdesarrollados a buscar soluciones. Debido a esto, en la última década se han desarrollado programas y servicios

de rehabilitación para promover y prevenir la salud de la población a nivel mundial. La prevención psicológica viene siendo una importante y útil herramienta para la reducción de sus incidencias a través de programas en los que se enfatiza en la toma de conductas preventivas.

Tanto las campañas como los programas de carácter psicosocial son elaborados con el único propósito de promover y prevenir la participación de la sociedad en lo que se refiere a la educación vial. De esta manera, se espera establecer un proceso de enseñanza y aprendizaje que genera la cultura de seguridad vial sustentada en el valor de la vida y la integridad humana en la vía publica. Como lo menciona el Ministerio de Salud y Protección Social (2007), dicho proceso requiere de un trabajo interdisciplinario que exige un compromiso interinstitucional, con políticas de estado, control de los mensajes que se emiten a través de los medios masivos de comunicación, adaptación y profesionalización del sistema preventivo represivo; así como la unificación del régimen jurídico, investigación de la realidad vial y a su vez la participación e integración de todas las organizaciones sociales

Martínez (1995), menciona que la educación vial se concibe como el medio para la modificación de actitudes que promuevan hábitos y estilos de vida saludables, relacionados al transito vial basados en las normas existentes y partiendo de un diagnostico de situación de la comunidad en particular hacia la cual va dirigida.

Sin embargo, estos comportamientos o atributos que no constituyen una parte vital de la persona pero que intervienen en ciertas situaciones, pueden surgir muchas veces como resultado de ciertos estados anímicos o

emocionales que desencadenan un conjunto de síntomas unidos a la ansiedad y al estrés.

Aldea (2005), sitúa al estrés como una de las enfermedades de nuestro tiempo, que esta ya plenamente inmersa en los estilos de vida; traído a la sociedad de la mano del desarrollo industrial, tecnológico, burocrático y urbano que estimulan el espíritu de competencia, agresividad, inquietud, agobio y sobrecarga de trabajo. Considerándose algo habitual en la vida de las personas, sobre todo en las grandes ciudades.

Los conductores de las grandes ciudades se ven afectadas psicológicamente por el estrés sobre todo cuando se refiere a los profesionales al volante, ya que estos han de tener un ritmo constante de actividad, con una capacidad de adaptación al medio urbano y una gran dosis de resistencia de frustración.

En el congreso nacional de centros médicos para la seguridad vial celebrado en España en el 2000, se afirmó que entre otras cosas las alteraciones psicosomáticas que desencadenan el estrés pueden ser digestivas, cardiovasculares, respiratorias nerviosas y hormonales; pero también destacaron que son muchos los efectos del estrés desde el punto de vista psicológico como descenso de la nutrición, aumento de los tiempos de reacción, ansiedad, agresividad y cansancio. Estas alteraciones pueden influir e incrementar el riesgo de accidentes. (Conde, 2000)

Continua Conde (2000), afirmando que el estrés puede se un agente etimológico importante en los accidentes de transito, ya sea originado directamente por el accidente o bien indirectamente, predisponiendo o

haciendo mas vulnerable al individuo al accidente porque proporciona comportamientos de conducción temeraria al disminuir las capacidades preceptúales, atencionales, cognitivas o motoras.

Mientras que Abad (1994), considera que muchas respuestas al estrés psicológico tendientes a su manejo, superación o reducción, constituyen en si mismas comportamientos de alto riesgo. Como la utilización del alcohol para dominar el estrés emocional, el no descansar suficientemente, o la utilización de fármaco; sin embargo, uno de los principales problemas que se encuentran a la hora de estudiar la relación estrés-conducción, es el de la agresividad.

Berkowit (1996), manifiesta que una persona agresiva tiende a ser hostil en una amplia gama de situaciones y por ende continuara siendo agresivo siendo este suceso una prueba de la existencia de un rasgo de la personalidad subyacente de agresividad o de una tendencia hacia ella.

Se puede decir, que la agresión es una forma de conducta que pretende herir física o psicológicamente a alguien. Aunque cada vez son más los investigadores que adopta esta definición, no es universalmente aceptada y aún en la actualidad el término agresión presenta diferentes significados tanto en la comunidad científica como en las conversaciones cotidianas. Consecuentemente, no siempre podemos estar seguros de lo que se quiere decir al describir a una persona como agresiva o al etiquetar una acción violenta.

Según Montoro (2004), la agresividad en la conducción se podría definir como cualquier forma de conducta anómala que se realiza cuando se utiliza un vehiculo o incluso se es peatón, con la que se intenta directa o indirectamente

provocar, perjudicar o causar daño de cualquier tipo a otras personas que comparten el espacio común por el que circula el transito. De modo que las relaciones de los conductores se ven influenciadas por múltiples factores relacionados con los estereotipos y prejuicios sociales que lógicamente se trasladan con facilidad al ámbito del transito.

De hecho, los factores y las circunstancias mas comunes que determinan el grado de reacción violenta en la conducción automovilística son: la edad y el sexo (se suele responder peor ante los conductores mas jóvenes y los mas viejos, es peor ante mujeres que ante hombres). La raza y el aspecto externo (en general se reacciona peor ante las personas que no de nuestra misma raza, y ante aquellos que tienen un aspecto físico y vestimenta que entra dentro de los cánones marcados), el tipo de vehiculo (la respuesta agresiva lamentablemente, suele ser mas negativa ante los colectivos como los taxis o frente a aquellos que están conduciendo un carro viejo o con determinadas matriculas), el estado del conductor (i es bajo los efectos de estrés, si se tiene prisa o si se ha bebido alcohol se suele reaccionar con mayor grado de agresividad).

6. PROGRAMA

“TE LUCE COMO CONDUCES”

Al programa de prevención de accidentalidad en la empresa UNITRANSA S.A, se le dio el nombre “Te Luce Como Conduces” el cual esta orientado a disminuir la accidentalidad en el contexto de conductores propiciando así adecuados estilos de conducción; basados en conductas preventivas, es decir de educación y seguridad vial.

Para el desarrollo del programa “Te luce como Conduces” se desarrollaron 7 fases con el fin de identificar las falencias en cuanto a prevención vial, nivel de conocimiento de normas de tránsito y disposición por parte de conductores al cumplimiento de dichas normativas.

Fase 1: ¡TU ERES EL EJEMPLO!

Objetivo: Observar las conductas positivas y negativas manifestadas por los conductores en las estaciones.

Procedimiento: Las actividades realizadas para dar cumplimiento a la primera etapa pretendieron recoger evidencias fotográficas propias del personal de la empresa, relacionadas con los casos potenciales de accidentalidad. Como estrategia se realizó la observación del desempeño de los conductores durante los diversos recorridos que la empresa cubre; esto con el fin de recopilar material ilustrativo para la elaboración de collage en el que se demostrara a través de fotos y comentarios positivos o negativos en relación con las

evidencias que permitan calificar los momentos captados por la cámara como actos de: “buena esa” o “mala esa”; en cuanto al desempeño que realizan los conductores de buses durante el desarrollo de sus actividades en el día a día.

Cabe resaltar que las evidencias fotográficas buscaron promover en los conductores criticas constructivas de sus propias falencias o inconsistencias, con el fin de crear un ambiente de mejoramiento continuo en su propio idioma.

Para la elaboración de la campaña tú eres el ejemplo se solicito a la empresa unítransa la fabricación de 2 marcos de madera con frente en vidrio y seguro para publicar en todas las estaciones y a su vez en la empresa cada uno de los informes y fotografías que a partir de este capítulo, secuencialmente fueron divulgados.



En la realización de esta campaña se lograron captar las imprudencias de muchos conductores durante el recorrido de diversas rutas en diferentes zonas de la ciudad las cuales fueron analizadas por la psicóloga en práctica y algunos miembros de Comité Paritario de Salud Ocupacional, con quienes se acordó publicar las fotografías en cada una de las estaciones de servicio cuyo fin fue mostrar a los conductores la diversidad de conductas de riesgo y así también

recalcar a través de frases y comentarios la importancia de cambiar estas conductas por hechos que promuevan el compromiso social y por ende permitan a la empresa ver en su personal activo conductores responsables con sus actos.

Posteriormente se aplicó una encuesta (*Anexo 2*) a 50 conductores de diferentes rangos de edad, la cual permitió corroborar que muchas de las conductas cometidas son asumidas como hechos que atienden a diversas causas en las que se excusan para no cambiar su manera de prestar el servicio, sean estas por necesidad para asumir su estabilidad económica o responder al trato que los mismos clientes del servicio de alguna manera según los ellos esperan.

Teniendo en cuenta los resultados arrojados por la encuesta (*Tabla 1*) se encontraron factores que se intervinieron durante el desarrollo de las etapas del programa de prevención.

Fase 2: ¡CONOCES LAS NORMAS DE TRANSITO!

Objetivo: Sensibilizar a los conductores de transporte publico colectivo la importancia de conocer las normas de transito.

Procedimiento: A partir de los datos arrojados por la encuesta (pre) se encontró que los niveles de conocimiento de las señales de transito por parte de los conductores de la empresa son un bajos, además el interés, importancia y respecto que se les brindan es un factor clave a tener en cuenta porque se podría expresar como un nivel reducido; aspecto primordial para esta fase por

lo cual se hizo la solicitud al jefe de tránsito de la empresa Unitransa de reforzar conocimientos en cuanto a temas alusivos a conocimientos y acatamiento de normas y por ende a la prevención de accidentes; por lo cual la psicóloga y los miembros del comité paritario de salud ocupacional iniciaron una jornada que consistió en ofrecer información a través de talleres que se brindaron a grupos de conductores conformados por 15 o 20 personas durante 10 sábados en jornada diurna también se realizaron conversatorios directamente en las estaciones con los respectivos conductores que cubrían las rutas en dichos días, acompañados de carteles y volantes alusivos entre otros (Anexo 3), además las temáticas principales fueron: El manejo Defensivo y La Normatividad de Tránsito, por lo que se considero de gran relevancia invitar a entes legales que dieran credibilidad a la problemática que se vive en cuanto a los índices de accidentalidad en el casco urbano de Bucaramanga, representantes de la Policía de Tránsito, El Director Operativo de Tránsito entre otros fueron partícipes de los talleres sabatinos, así también se hizo presentación de algunos dramatizados realizados por los Jóvenes Valientes, quienes promueven el tema de prevención de accidentes además en los buses durante los diferentes recorridos.

Por otra parte la psicóloga sugirió la ubicación de dos cuadros grandes para cada una de las estaciones de servicio en los cuales se publicaron las diferentes normas de tránsito con su respectiva clasificación. (Anexo 4)

Fase 3: ¡TU MARCAS LA PAUTA!

Objetivo: Retroalimentar los conocimientos sobre la prevención de accidentes.

Procedimiento: Se exhibieron afiches (*Anexo 5*) realizados por parte del grupo de apoyo al programa de prevención vial (comité de convivencia y comité de salud ocupacional) y algunos aportados por el fondo de prevención vial con temas alusivos a:

- Respeto a las normas de tránsito
- Uso del cinturón de seguridad
- NO transporte menores en el asiento delantero
- Controlo el estado mecánico del vehículo
- Evito el sobrecupo de pasajeros y el exceso de carga
- Controlo y evito el exceso de velocidad.
- Controlo la contaminación ambiental y de ruido, entre otros

Para la elaboración de la campaña “Tú marcas la pauta” se elaboraron carteles alusivos a la prevención de accidentes o de infracciones de las normas de transito, las cuales fueron divulgadas en las carteleras de las respectivas estaciones Oasis y Campo hermoso. De igual manera se vio la necesidad de retroalimentar el proceso de esta etapa con conversatorios dirigidos por la psicóloga a 48 conductores que se encontraban al momento de colocar o actualizar las fotografías y demás formatos informativos; actividad

que fue de gran importancia para indagar de una manera prudente el nivel de conocimiento que iban adquiriendo los conductores frente a la temática de Prevención.

Las inconformidades que se lograron extraer de los conversatorios realizados en las diferentes estaciones se tornaron claves para el desarrollo del programa, partiendo del hecho en el que los conductores reconocieron los bajos niveles de conocimiento en cuanto a normas de transito en comparación al numero de normas existentes

Otro de los temas tratados fue el uso del cinturón de seguridad, a lo cual los conductores respondieron que a aun y cuando es un implemento de uso obligatorio algunos buses no lo tienen o se encuentra averiado; por lo cual se sugirió a la empresa una revisión periódica a nivel general de los vehículos y demás aspectos relevantes para prevención de accidentes; también se excusaron en otro factor que tiene que ver con los controles que la empresa maneja a lo largo de los recorridos para inspeccionar los tiempos de las rutas porque según los conductores deben retirarse el cinturón para entregar la tarjeta de tiempo a los controles y por ende olvidan colocárselo nuevamente; a lo cual la psicóloga sugirió en una de las reuniones administrativas de la empresa a las personas encargadas de los controles que recuerden a los conductores dicho aspecto cada ves que observen la anomalía.

En cuanto al tema de acompañante menor de edad en el asiento delantero, los conductores sustentan no ver el problema a pesar de ser normatividad de transito, por lo anterior se diseñaron carteles alusivos a casos reales de

accidentes en los cuales se presentaron muertes de niños por el impacto directo debido a estar en dicho puesto a lo que algunos de los conductores firmaron compromiso de no seguir infringiendo la norma.

Por otra parte el control del estado técnico del vehiculo a pesar de ser un aspecto fundamental que no debe estar en manos de conductores sino de los propietarios y la misma empresa sigue siendo de libre albedrío del conductor, por lo anterior se sugirió directamente a la gerencia una acción oportuna relacionada con la trascendencia que se debe dar a este factor de tal manera que se hagan inspecciones técnicas periódicas, las cuales sean controladas no solo por los propietarios sino también la empresa ejerza acción obligatoria sobre dicha actividad con el fin de vigilar este hecho.

El caso de sobrecupo de pasajeros es un aspecto muy relevante para el gremio por lo que a pesar de no ser una acción aprobada por las normatividad de transito es un suceso que permanece y permanecerá debido a la crisis económica que la mayoría de conductores evidencian, ante esta problemática se sugirió que para minimizar el impacto de este riesgo se de charlas a los conductores en la importancia que tiene mantener las puertas cerradas del bus cada ves que salgan de una parada o estación.

Por último se trataron aspectos primordiales que consistieron en el control de velocidad y cumplimiento de paradas en los sitios autorizados, lo cual causo polémica en los conductores dado que en la mayoría de casos los pasajeros son quienes exigen velocidad y la realización de paradas en sitios no autorizados; razón por la cual se optó por pedir colaboración a la psicóloga a cargo de jóvenes valientes con el fin de solicitar visitas a la empresa y por

ende a cada uno de los buses durante el recorrido para dar explicación a pasajeros sobre las temáticas relacionadas con el por qué las paradas solo se pueden hacer en sitios autorizados por la dirección de transito.

Fase 4: CUIDA EL MEDIO AMBIENTE

Objetivo: Promover el uso de los paradero

Procedimiento: En la realización de esta campaña se optó por pedir la colaboración de las autoridades de tránsito así como de los jóvenes valientes con el fin de informar a los pasajeros las razones por las cuales se han hecho las paradas, dado que algunos de los pasajeros agreden verbalmente a los conductores por no cumplir la petición de la parada sin comprender las razones del porque los conductores no deben ni pueden acatar la solicitud.

Por otra parte con el fin de minimizar conflictos urbanos se solicito a la Dirección de Transito información pertinente del porque las paradas continuas y las sustancias toxicas que puede emitir un vehiculo cada ves que realiza una parada puede afectar en alto nivel la contaminación ambiental, para diseñar algunos adhesivos que se pudieran colocar cerca de las puertas de los buses e informar a los clientes de dicho servicio de uno de los motivos por los que no se acataran sus “requerimientos”, además de las costosas multas que los conductores pueden acarrear por incumplir las normativas.

Fase 5: ¡HAZ UN AMIGO MAS ¡

Objetivo: Promover la importancia de la cultura ciudadana en los conductores.

Procedimiento: para el desarrollo de la fase se formó un grupo de convivencia conformado por conductores y despachadores.

Por otra parte se realizaron carteles alusivos. (Anexo 6) al respeto esto unido a mensajes de tolerancia y responsabilidad entre otros, que conllevan al conductor a escuchar palabras diferentes a las del día a día en el área de trabajo las cuales son de alto irrespeto entre los mismo.

Por ultimo se explico a través de carteles la importancia de mantener una buena presentación personal. (Anexo7)

Observaciones: los conductores no mostraron cambios en su presentación por lo que se opto por pasar la solicitud como orden del día.

FASE 6: “PUEDE SER TU HIJO”

Objetivo: Estimular en los conductores el respeto hacia motorizados y ciclistas.

Procedimiento: Para el desarrollo de esta etapa se solicitó la colaboración al jefe operativo de Tránsito con el fin de explicar a los conductores sobre el tema NO AGRESION EN LAS VIAS, Para lo cual se publicaron fotos en las que se observaran accidentes de buses con motos o ciclas y un respectivo mensaje de respeto a los demás.

Fase 7: “BUENO Y SANO MEJOR”

Objetivo: Promover la importancia de no consumir ningún tipo de bebida alcohólica mientras se encuentra trabajando ya sea en la estación o durante el lapso del recorrido.

Procedimiento: Para el desarrollo de esta fase se utilizaron carteles en donde las imágenes fueron obtenidas por medio del comité de salud ocupacional de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga con el objetivo que cada conductor se acercara a la cartelera y observara la causa del accidente (consumo de alcohol).

Para obtener mejores resultados el desarrollo de la etapa estuvo acompañado de consultas por parte de la psicóloga de la empresa a quien llegaron los casos de alcoholismo y consumo o de sustancias los cuales fueron remitidos a las psicólogas de la ARP con el fin de brindar un adecuado tratamiento.

Así también se dejó un cronograma de actividades para la realización de talleres en cuanto a las temáticas de alcoholismo y drogadicción.

Observaciones: Para mayor credibilidad el desarrollo de la etapa solicito colaboración de las Psicólogas de la ARP Colmena.

7. RESULTADOS

Tabla 1: Recopilación de resultados de prueba pre y pos de la encuesta.

Datos Pre-prueba			ITEMS.	Datos Pos-prueba		
Siempre	A veces	Nunca		Siempre	A veces	Nunca
20	30	0	1. UTILIZA EL CINTURÓN DE SEGURIDAD	42	7	4
25	24	1	2. CONOCE Y APLICA LAS NORMAS DE TRANSITO	46	4	0
11	25	14	3. EVITA EL SOBRECUPLO DE PASAJEROS	42	7	1
28	14	8	4. CONTROLA EL EXCESO DE VELOCIDAD	44	5	1
23	26	1	5. EVITA SOBREPASAR LOS NIVELES DE VOLUMEN DE RADIO	41	8	1
1	22	27	6. TRANSPORTA MENORES DE EDAD EN EL ASIENTO DELANTERO	2	22	26
6	30	14	7. LLEVA ACOMPAÑANTE DURANTE LOS RECORRIDOS	7	25	18
12	35	3	8. REALIZA LAS PARADAS ÚNICAMENTE EN SITIOS AUTORIZADOS.	32	17	1
42	8	0	9. REvisa LAS CONDICIONES MECÁNICAS BÁSICAS DE SU VEHICULO AL INICIAR CADA RUTA.	49	1	0
16	34	0	10. CONDUCE CON LAS PUERTAS CERRADAS	44	6	0
2	45	3	11. HABLA POR CELULAR MIENTRAS ESTA CONDUCIENDO.	5	20	25
9	35	6	12. PERMITE EL INGRESO DE VENDEDORES AMBULANTES	13	31	6
28	17	5	13. CONOCE Y APLICA EL REGLAMENTO DE TRABAJO DE UNITRANSA S.A.	47	3	0

La tabla 1 resume los resultados obtenidos en cada uno de los ítems de la prueba que van del 1 al 13, a los lados se observan los resultados dados por cada uno de los conductores en el Pre y Pos.

Tabla 2: Comparación de Medias.

ITEMS	MEDIAS	
	PRE	POS
Utilizar el cinturón de seguridad	1,61	1,14
Conoce absolutamente todas las normas de transito	1,48	1,06
Evita el sobrecupo de pasajeros	2,04	1,14
Controla el exceso de velocidad	1,51	1,12
Evita sobrepasar los niveles de volumen de radio	1,51	1,18
Transporta menores de edad en el asiento delantero	2,42	2,46
Usualmente lleva acompañantes durante los recorridos	2,16	2,22
Realizar las paradas únicamente en sitios autorizados	1,79	1,34
Revisa las condiciones mecánicas básicas de su vehiculo al iniciar cada ruta	1,14	1,00
Conduce con las puertas cerradas	1,65	1,12
Habla por celular mientras esta conduciendo	2,08	2,30
Permite el ingreso de vendedores ambulantes	1,93	1,89
Conoce el reglamento de trabajo de unítransa S.A.	1,48	1,06

La tabla 2 pondera los resultados de la tabla 1 de manera individual (siempre = 1 a veces = 2 nunca = 3) con el fin de establecer la comparación de medias

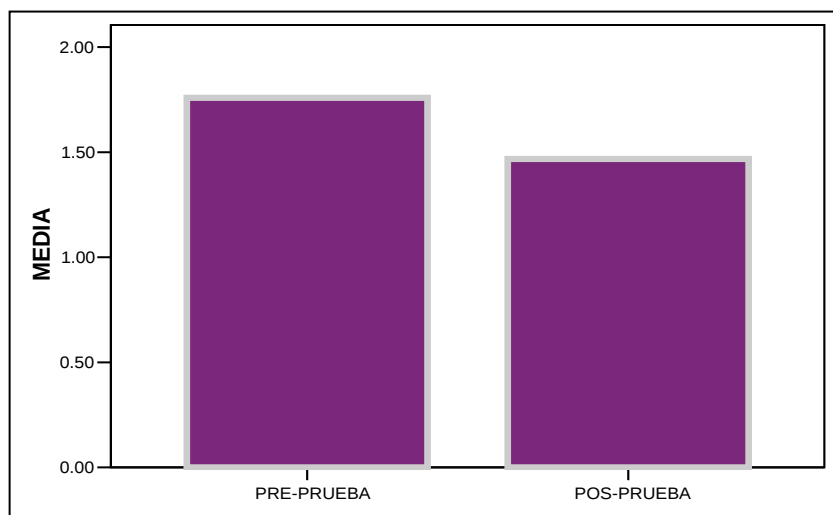
para obtener un análisis mas detallado del mejoramiento de los resultados obtenidos en la prueba.

Tabla 3: comparación de medias generales de prueba pre y post.

PRUEBA	PRE-	POS-
MEDIA GENERAL	1,75	1,46

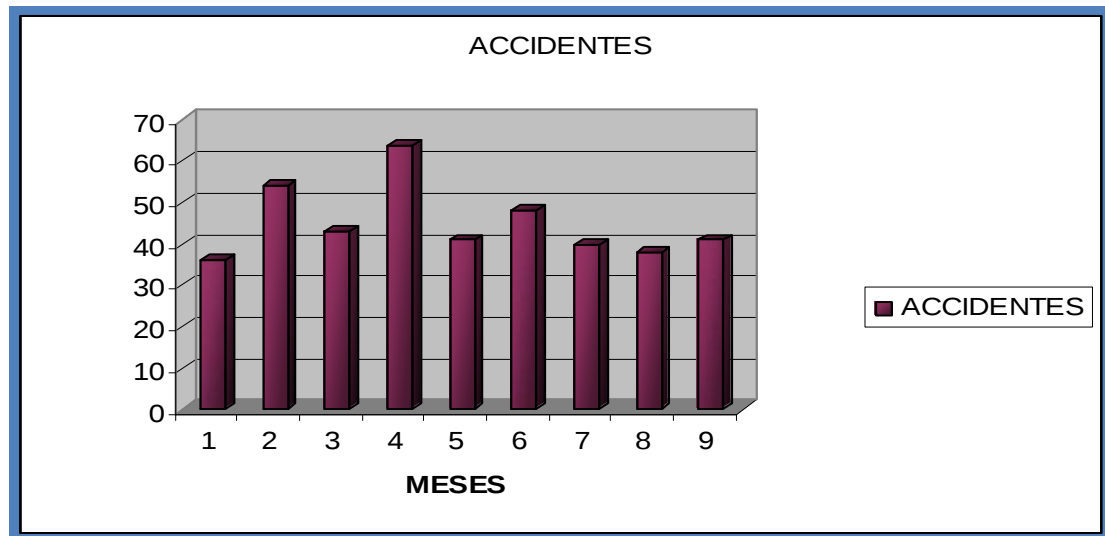
$$\text{Media General} = \frac{\sum \text{medias individuales..}}{\# \text{ Total de medias individuales}}$$

Grafica 1: Análisis estadístico general de pre y post-prueba



La grafica 1 permite observar la variación obtenida en la Prueba Pre y Pos, permite identificar como en los resultados de la Pre se encontró el mayor número de conductas no preventivas en comparación a la Pos siendo está en la que se obtuvo una mejora por parte de los conductores en cuanto a la apropiación de conductas preventivas según lo indicado en la grafica.

Grafica 2: Índices de accidentalidad en la empresa Unitransa S.A de los meses consecutivos desde Enero a Septiembre de 2008.



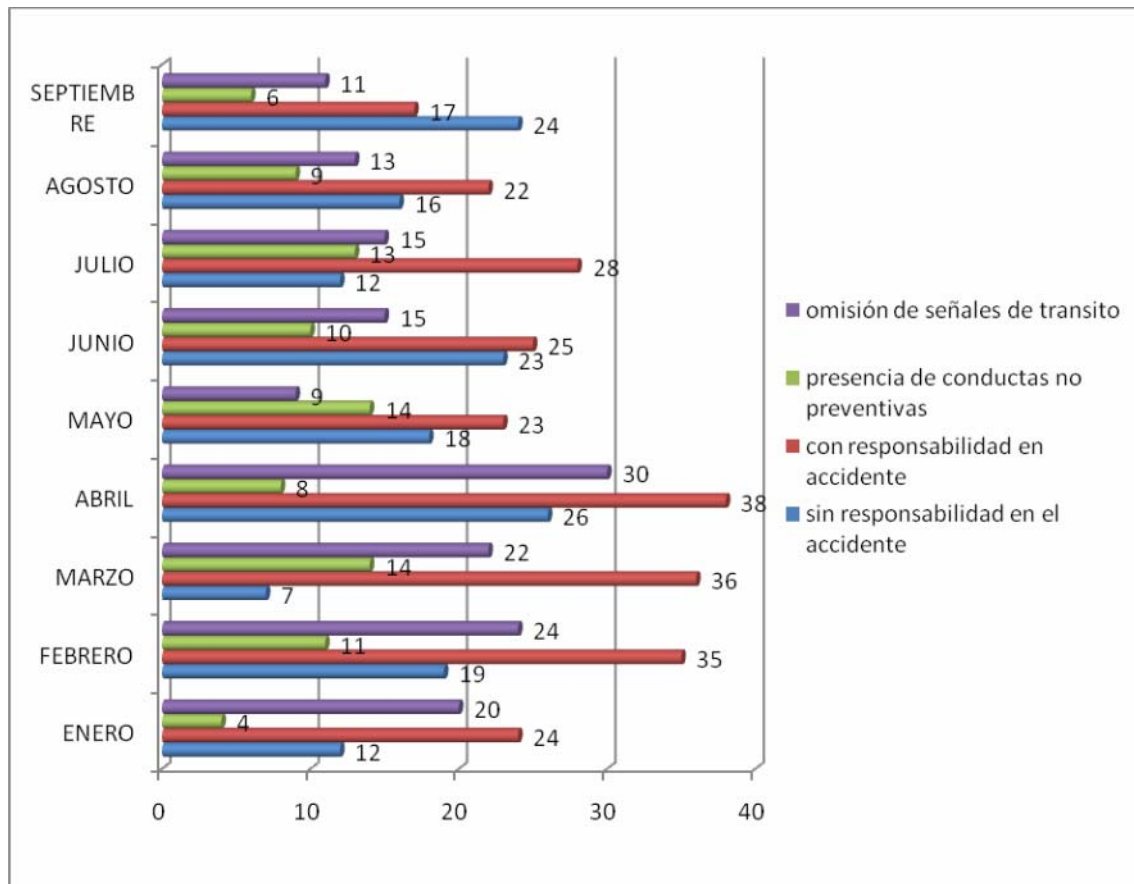
La grafica 2 muestra los índices de accidentalidad evidenciados durante los meses de enero a septiembre de 2008, marcando un elevado numero de accidentes en los meses de febrero y abril y una disminución durante los meses de enero julio y agosto.

Tabla 4: Resumen y categorización de resultados de los meses Enero a Septiembre de 2008

ACCIDENTES MES A MES DURANTE EL AÑO 2008				
MES	No TOTAL ACCIDENTES		CONDUCTAS NO PREVENTIVAS	OMISION SEÑALES DE TRANSITO
	SIN ALGUNA RESPONSABILIDAD EN EL ACCIDENTE	CON RESPONSABILIDAD EN EL ACCIDENTE		
ENERO	12	24	4	20
FEBRERO	19	35	11	24
MARZO	7	36	14	22
ABRIL	26	38	8	30
MAYO	18	23	14	9
JUNIO	23	25	10	15
JULIO	12	28	13	15
AGOSTO	16	22	9	13
SEPTIEMBRE	24	17	6	11
TOTAL	138	246	94	152

En la tabla 4 se observa el resumen de las causales de accidente durante los meses enero a septiembre de 2008.

Grafica 3: Categorizaciones en cada uno de los nueve meses.



La grafica 3 permite observar detalladamente los resultados del análisis de accidentes mes a mes desde Enero hasta Septiembre de 2008.

8. DISCUSION

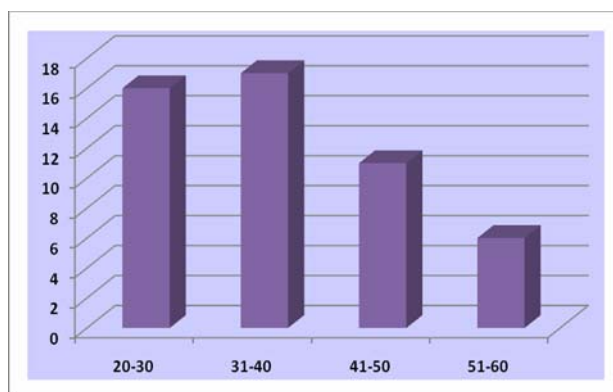
Según Montoro (2002), los accidentes de tránsito se han convertido en el primer problema sanitario del mundo, ya que duplican incluso al cáncer o a las enfermedades cardiovasculares y a pesar que esta problemática es factible de controlar por el mismo ser humano a través de la prevención y actualización de conocimientos, el hombre continúa manejando su propia vida de tal manera que pareciera no darle mayor importancia o por el contrario ignora las consecuencias.

La mayoría de los seres humanos que habitan este planeta hacen parte de las personas que se identifican directamente con los hechos de momento cuando presencian un accidente de transito o cuando observan alguna imprudencia cometida por un tercero; sin embargo parecen olvidar todo lo que ven, escuchan o no comparten en cuestión de instantes y continúan cometiendo cualquier cantidad de hechos propios de personas con algún tipo de trastorno o incapacidad de prever las contingencias de sus propias acciones.

Capacitar al individuo, y por ende a la comunidad en el manejo del medio y de las diversas circunstancias que lo rodean, es ofrecerle la mejor herramienta para afrontar situaciones adversas o difíciles de comprender sin los conocimientos necesarios y específicos.

El programa de prevención “Te Luce Como Conduces” orientado a la sensibilización en conductores evaluó a través de la aplicación de una Prueba Pre y Pos las actitudes preventivas en 50 personas voluntarias, quienes se clasificaron entre el rango de edades que observa en la siguiente grafica.

Grafica 4: Rangos de Edad de Conductores



Los conductores participaron en el programa Te luce como conduces a partir de la invitación realizada por el comité de salud ocupacional y la psicóloga al evento denominado “Buena Esa” realizado en la estación de servicio Oasis.

Se presentaron algunas contingencias de contratiempo en el transcurso de la aplicación de la Prueba debido a que los conductores deben cumplir a cabalidad los horarios asignados para salida de las rutas y otros que a pesar de mostrar interés en el programa no obtuvieron permiso por parte de sus jefes; lo cual permitió evidenciar en primer instancia la falta de responsabilidad social y compromiso con el mejoramiento del servicio directamente por parte de los socios mayoristas, quienes en muchas ocasiones dejan ver sus prioridades únicamente encaminadas al factor económico y obvian el hecho de generar valor agregado a la prestación del servicio y la capacitación de sus subordinados. Este aspecto genero gran impacto en la implementación del programa debido a que Unitransa a pesar de ser una organización con historia y buen nombre en el gremio, no cuenta con socios comprometidos con el mejoramiento continuo y la responsabilidad que requiere una ciudad en vísperas de crecimiento relacionado con el transporte masivo.

Teniendo en cuenta la indiferencia de muchos actores presentes en esta temática, en el proyecto se diseñaron diversas actividades para lograr incentivar y promover en los conductores el espíritu de responsabilidad social hacia la prevención para esto se llevaron a cabo 6 talleres y 2 conversatorios de capacitación y actualización para informar acerca de algunos datos estadísticos referentes a los índices de accidentalidad que han continuado creciendo periódicamente por diferentes aspectos como lo describe la grafica 3,

la cual representa el incremento de la accidentalidad en la que están involucrados vehículos de la empresa, el grado de responsabilidad por parte de los conductores y aun mas la naturaleza de los casos en que están directamente relacionados los conductores, debido a que no solo se presentan por irresponsabilidad y conductas no preventivas sino que también se observan accidentes por el hecho de falta de actualización y capacitación en las normas de transito y la conducción defensiva.

Para contrarrestar los índices de accidentalidad se utilizaron diversas ayudas visuales con imágenes alusivas a casos propios de consecuencias de la problemática en cuestión y actividades con el fin de promover la conciencia ciudadana como se detalla en la explicación de cada una de las fases del proyecto y con miras al establecimiento de resultados se tuvo en cuenta la aplicación de la prueba pre y pos que logro establecer niveles de conductas preventivas como lo muestra la grafica 1 basada en la ponderación de datos establecida en la tabla 2 para la consecución de comparación medias, lo que nos permitió concluir que todas las actividades puestas en acción para promover la esencia del proyecto dieron resultados, logrando así establecer que los individuos presentan en la prueba pos niveles mas aptos de responsabilidad en cuanto a conductas preventivas y que a su vez podemos sustentar con la grafica 3 que las charlas promovidas por la psicóloga en cuanto a capacitación disminuyeron los índices de accidentalidad por omisión de normas de transito lo que demuestra que en gran parte los conductores no fallaban por ir en contra de las normas sino por simple desconocimiento de las mismas y a su vez esto refleja una vez mas la carencia de formalismo en la selección de personal y por ende su reentrenamiento o periodo de prueba; y al

mismo tiempo corrobora el planteamiento hecho por Manson, (1993) sobre la eficiencia de la intervención preventiva en las personas.

El transito en las principales ciudades de nuestro país, especialmente de Bucaramanga y su área metropolitana, requiere que cada una de las personas involucradas en la conducción conozca las pautas de comportamiento y conductas adecuadas en cada rol que ejercen como. Peatón, ciclista, conductor particular o de servicio publico, motociclista; que les permita desenvolverse sin riesgos en cada situación ene particular.

La adopción de estas conductas como educación para la seguridad vial se transforma así, en un elemento esencial que debe llegar a cada miembro de la sociedad desde su etapa inicial manteniéndose de manera constante y permanente con el fin de no arriesgar lo maspreciado: la vida misma.

En los resultados obtenidos a través del desarrollo del proyecto se muestra la necesidad de ejecutar campañas educativas de índole preventiva al interior de la comunidad de conductores de la empresa Unitransa S.A. Por lo cual el programa de conducción “Te luce como Conduces” puede utilizarse como un instrumento de prevención, acompañado de sesiones de trabajo e inducción a aquellos conductores que demuestran conducta agresiva y violenta en forma reiterada las normas de transito, mejorando de esta forma su estilo de conducción y generar comportamientos en los que prime el control, la serenidad y la seguridad como factores que aminoren el riesgo de accidentalidad y de problemas que aquejen a los conductores en general.

Se puede dar a conocer el programa de prevención y así difundirse en las demás empresas de transporte publico como intermunicipal de las diferentes

localidades en el área metropolitana de Bucaramanga esto con el fin que se apliquen programas preventivos y así generar bases para la reducción de accidentes se transito.

9. CONCLUSIONES

Partiendo de la esencia de este proyecto se puede concluir que los índices de accidentalidad que se producen a diario en la ciudad con participación del gremio de transporte urbano se presentan principalmente por factores socio económicos como lo son los bajos ingresos que se devengan en la prestación de este servicio, la escasez de personal calificado para la realización de dicha labor y la continua problemática relacionada con la piratería como lo menciono el Sr Abril Rey en los talleres de conducción defensiva y demás modelos de transporte generados por la necesidad monetaria sin previo cumplimiento de las normas de transito.

Un factor primordial a tener en cuenta a la hora de analizar el crecimiento de los niveles de accidentalidad esta fundamentado en que las empresas de transporte urbano no cuentan con un equipo de talento humano apto para procesar debidamente el personal requerido para la prestación del servicio de transporte de pasajeros sino que por el contrario se dedican exclusivamente a incorporar o “reclutar” hombres que simplemente saben manejar o defenderse manejando y que cuenten con el PASE, dejando a un lado el debido proceso de selección que requiere esta labor; hasta tal punto que muchos conductores manifiestan estar laborando por necesidad de experiencia para ingresar a otra empresa o escases económica generada por el poco trabajo existente en Bucaramanga.

Cabe resaltar que a pesar de que la temática se encuentra en sus primeros pasos hacia la sensibilización de la prevención vial; los conductores que son las personas directamente responsables, demostraron gran interés y acogida al tema a través de la utilización de imágenes visuales y las comparaciones con casos reales, aspecto que deja fundamentos para seguir utilizando esta táctica y así dar continuidad a la temática en la organización.

El desarrollo del programa despertó interés en todos los empleados de la empresa tanto administrativos como operativos acerca de la problemática de accidentalidad, promoviendo no solo la sensibilización sino la retroalimentación en cuanto a actualización en normatividad de tránsito.

10. RECOMENDACIONES

El programa de prevencion “Te Luce Como Conduces” puede utilizarse como instrumento de prevencion, a través de sesiones de trabajo y un adecuado procedo de inducción a aquellos conductores que no tienen experiencia en la labor a desarrollar como es manejar un bus, de esta forma se prevé podrán mejorar los estilos de conducción y así eliminar reiterada infracción a las normas de tránsito. De esta forma se podrá mejorar el estilo de conducción generando comportamientos preventivos en donde prime el control, la serenidad y sobre todo la seguridad a los pasajeros.

Se considera de gran importancia dar a conocer el programa en la demás empresas de transporte urbano tales como Cotrander, Oriental de transportes Trans Colombia entre otras las cuales aun no manejan un proceso adecuado de inducción que enfatice en la prevencion de accidentes y por ende sus

conductores siguen viéndose implicados en una gran mayoría de casos sin tomar conciencia de los hechos.

Dese la facultad de psicología se sugiere abrir un espacio de conocimientos y profundización de esta nueva área de forma tal que se generen otro tipo de programas, se abran seminarios optativos y se creen líneas de investigación.

Teniendo en cuenta la tendencia actual de las disciplinas se recomienda establecer relaciones con otras áreas como el derecho para elaborar programas conjuntos que aportan más allá de la simple normatividad a la comprensión de los factores humanos y del estilo de conducción en la accidentalidad.

Se sugiere que este estudio sirva como base para generar espacios prácticos para el desarrollo de estilos de conducción preventiva en las empresas de transporte urbano siendo estas en donde se presenta un alto nivel de accidentes de transito.

Partiendo del entorno actual del transporte urbano en relación con la ejecución de Metrolinea se sugiere dar continuidad a la sensibilización para dar valor agregado al proceso de mejoramiento en el transporte urbano; con el fin de brindar confiabilidad y respaldo a los cambios que están pendientes por implementar.

10. REFERENCIAS

Abad, J (1994). El carácter y la personalidad en los accidentes de tráfico. Congreso nacional de centros de reconocimiento médicos para la seguridad vial.

Aldea, S (2005). Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación tomado de <http://español.geocities.com/aquilera99/volumen36.htm#factores%20psicologicos%20que%20incrementan%20el%20riesgo%20de%20accidentes>.

Baron, R. (1996). Psicología. México. Edit Prentice Hall

Berkowitz, L (1996). Agresión: causas, consecuencias y control. Edit Descree de Brouwer, S.A. 1998.

Conde, A (2000). Alteraciones psicosomáticas y estrés en el tráfico. Congreso nacional de centros de reconocimientos médicos para la seguridad vial.

COP. (1986). Psicología del Transito y la seguridad vial. Revista perfiles profesionales de psicología.

COP. (2003). Psicología del Transito y la seguridad vial. Revista perfiles profesionales de psicología.

Cuevas, A (2000). Comportamiento de la mortalidad de causa violenta, accidentes de transito. Colombia.

Diez, J. (1999). Psicología del transito y la seguridad vial. Revista perfiles psicológicos de psicología.

DNV. (2006). Cursos sobre el manejo defensivo a nivel mundial. Tomado de www.dnv.com.ar/certificacion/entrenamiento/saludyseguridad/conducciondefensiva.asp.

Fernández, F. (2004). Accidentalidad vial nacional. Revista fondo de prevención vial.

Fondo de prevención vial (2007). Accidentalidad vial nacional 2007. Recuperado de http://www.fonprevial.org.co/htm/htm_estadisticas/index.htm

Galeano, N. García, B Saiz, E y Torres, C. (2002). Transito y seguridad vial. Ponencias presentadas en el II congreso iberoamericano de psicología, Bogotá, Colombia.

Garrucho, G. (1994) Psicología y salud mente y cuerpo. Recuperado enero 9 del 2004 de http://www.celaju.org/biblioteca/instit/ops/1_car.PDF.

Honfi, L. (2002). El manejo defensivo: como se lleva a la práctica. Recuperado noviembre 2 de 2004 de <http://www.amamx/servicios/manejodefensivo.asp>.

López, D. (1992). Congreso Iberoamericano de psicología. Perfil psicológico de conductores y su impacto en la seguridad vial en Colombia.

Manso, V (1993). La educación vial en los programas estratégicos de movilidad urbana. <http://gsv.unizar.es/activid/jornad02/Manso,%20Violeta.pdf>.

Martinez, T. (1995). Psicología del transito y la seguridad vial: asunto de salud pública en el que están implicados múltiples profesionales. Revistas perfiles profesionales.

Matarazzo, J. (1982). Psicología y salud: integración mente y cuerpo. Recuperado enero 9 2004 de http://perso.wanadoo.es/aniorte_nic/apunt_psicolog_salud_1.htm.

Monclus, J. Villalante, M. (2000). Siniestro vial: asunto de salud pública en el que están implicada multitud de profesiones. www.vigilanciavial.com.uy/fichas/f137.htm.

Montesinos, L. (1999). Desafíos para la psicología en el ocaso del siglo XX. Rev. Suma psicología. Bogotá. 6, n 2, pp 146

Montoro, L. (2002). La prevención en la seguridad vial. Ponencia desarrollada en el segundo congreso de transito urbano.

Montoro, L (2004). Actitudes es una iniciativa social de AUDI creada para expresar su compromiso con la promoción de la educación vial y la protección del medio ambiente. I edición: La agresividad en la conducción. Tomado de <http://www.actitudes.org/proyectos/reflexion04e.html>.

Moyano, E. (1997). Control percibido y atribución causal de accidentes de transito según el rol de usuario de las vías, experiencia de accidentalidad, sexo y edad.

Shonfield, P. (1997). Psicología de la salud. Recuperado septiembre 4 del 2004 de http://perso.wanadoo.es/aniorte_nic/apunt_psicolog_salud_1.htm.

OMS. (2004). definición de psicología de la salud. Recuperado enero 9 del 2004 de http://perso.wanadoo.es/aniorte_nic/apunt_psicolog_SALUD_1HTM_

Sebastini, R (2000). Prospectivas de la psicología de la salud para el siglo XXI; aportes de la psicología de la salud a las propuestas de las conferencias mundiales de promoción en salud de alma alta. México 2000, revista psicología y salud; instituto de investigación psicológica, universidad Veracruzana, Vol. 11, n 2.

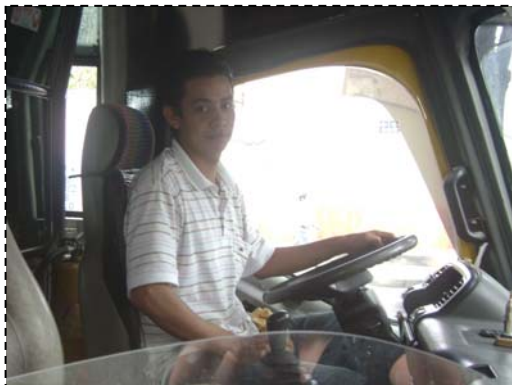
Anexos

Anexo 1: Fotografías de Infracciones



**“PARADAS EN SITIOS NO
AUTORIZADOS”**

**“PUERTAS ABIERTAS EN TRANCURSO DE
RECORRIDO”**



“SIN EL CINTURÓN DE SEGURIDAD”

Anexo 2: Prueba para identificar porcentaje de conductas No preventivas

	UNITRANSA S.A.				Edad:		
					Ruta:		
					Conductor		Socio
	FECHA	DIA		MES		ESTACIÓN:	
PREGUNTAS					SIEMPRE	A VECES	NUNCA
UTILIZA EL CINTURÓN DE SEGURIDAD							
RECONOCE Y APLICA TODAS LAS NORMAS DE TRANSITO							
EVITA EL SOBRECUPLO DE PASAJEROS							
CONTROLA EL EXCESO DE VELOCIDAD							
EVITA SOBREPASAR LOS NIVELES DE VOLUMEN DE RADIO							
TRANSPORTA MENORES DE EDAD EN EL ASIENTO DELANTERO							
LLEVA ACOMPAÑANTE DURANTE LOS RECORRIDOS							
REALIZA LAS PARADAS ÚNICAMENTE EN SITIOS AUTORIZADOS.							
REVISA LAS CONDICIONES MECÁNICAS BÁSICAS DE SU VEHICULO AL INICIAR CADA RUTA.							
CONDUCE CON LAS PUERTAS CERRADAS							
HABLA POR CELULAR MIENTRAS ESTA CONDUCIENDO.							
PERMITE EL INGRESO DE VENDEDORES AMBULANTES							
CONOCE Y APLICA EL REGLAMENTO DE TRABAJO DE UNITRANSA S.A.							
Elaborado por: Ps LEIDY LIZCANO							

¡ TE LUCE COMO CONDUCES ¡

Anexo 3: Fotografías de Talleres Realizados



Sr. Abril Rey

(Comandante Operativo de Transito)



Dr. Pedro Orostegui

(Abogado UNITRANSA S.A).



Participantes:

Dr. José Pinilla (Jefe de Transito Empresa UNITRANSA S.A)

ST. Henry Calderon (Representante Policía de Carreteras Santander)

Leidy Lizcano Flórez (Psicóloga Pasante de U.P.B)

Anexo 4: Cuadro de Normas de Transito y su diferenciación colocadas en las estaciones Oasis Y Campo Hermoso.



Anexo 5: Mensajes preventivo Utilizados En El Programa

1. ELLOS OLVIDARON USAR EL CINTURÓN EN VIDA

¡QUE NO TE PASE A TI!

TE LUCE COMO CONDUCES



Imagen tomada de www.debates.coches.net

**2. EVITA EL SOBRECUPPO
“TE LUCE COMO CONDUCES”**



UNITRANSA S.A

Imagen tomada de www.google.com

3. PODRÍA SER TU HIJO NO LO OLVIDES
“CAMPAÑA TE LUCE COMO CONDUCES”



UNITRANSA S.A

Imagen tomada de www.motoexpertos.com

4. EL ALCOHOL TE HACE SENTIR SITUACIONES DIFERENTES



“CAMPAÑA TE LUCE COMO CONDUCES”
UNITRANSA S.A

Imagen tomada de [r www.argijokin.blogcindario.com](http://www.argijokin.blogcindario.com)

5. “EL ALCOHOL PUEDE LLEVARTE LEJOS”



**“CAMPAÑA TE LUCE COMO CONDUCES”
UNITRANSA S.A**

Imagen tomada de www.bridgeofideas.com

¡ QUE NO SE TE PASE !
“ABROCHARTE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD.....”

CAMPAÑA
“TE LUCE COMO CONDUCES”
UNITRANSA S.A



Foto tomada de www.regiomontano.wordpress.com

Anexo 6: Fotografías Estaciones Antes y Después de Iniciar el Programa



Anexo 7: Frases de Reflexión

