

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

**PERCEPCIÓN DEL RIESGO EN CONDUCTORES FRENTE A LOS  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO**

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA**

**UNAD**

**PERCEPCIÓN DEL RIESGO EN CONDUCTORES FRENTE A LOS  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO**

**TESIS**

**Para tener el título de  
PSICÓLOGO**

**ASESORAS:**

**DIANA PAOLA ESGUERRA PINILLOS**

**SULY PATRICIA CASTRO MOLINARES**

**Presenta:**

**JHON EDWIN ORREGO RESTREPO**

**Psicólogo en formación**

**Código 18.514.097.**

**ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES**

**PROGRAMA: PSICOLOGÍA**

## **Dedicatoria**

Con mucho amor, a Dios, a mis Padres por enseñarme la importancia de los valores y principios en el ser humano, a mis suegros que han sido como unos padres conmigo, a mi esposa me ha apoyado mucho y me ha regalado dos hijos hermosos.

## **Agradecimiento**

A la doctora Diana Paola Esquerra por sus asesorías, a la Doctora Constanza Molina por su colaboración, a la doctora Suly Patricia Castro Molinares por haber sido el motor durante el proceso de la investigación, por el apoyo, la capacidad de escucha, la amabilidad, por hacerme ver y celebrar mis aciertos en su momento.

A los miembros del comité de investigación y Jurado, doctora Dorian López Bejarano, doctora Adriana Nova Reyes, doctor Carlos Castillo, doctora Blanca Dilia Parrado, doctor Hugo Perdomo, doctor Ricardo Bedoya, doctor Andrés Mancera.

## ÍNDICE GENERAL

<b>CAPÍTULO 1.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Resumen.....</b>	<b>6 y 7</b>
<b>1.2. Introducción.....</b>	<b>.8</b>
<b>1.3. Palabras Claves.....</b>	<b>9</b>
<b>1.4. El problema de investigación.....</b>	<b>9</b>
<b>1.5. Formulación del problema.....</b>	<b>.9</b>
<b>1.6. OBJETIVOS</b>	
<b>1.6.1. Objetivo General.....</b>	<b>10</b>
<b>1.6.2. Objetivos Específicos.....</b>	<b>10 y 11</b>
<b>1.7. Justificación.....</b>	<b>11 y 12</b>
<b>CAPÍTULO 2 MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>13</b>
<b>2.1 Antecedentes.....</b>	<b>13 y 14</b>
<b>2.2 Bases Teóricas.....</b>	<b>15 a 20</b>
<b>2.3 Marco Conceptual.....</b>	<b>20 a 23</b>
<b>2.4 Alcances y Limitaciones de la Investigación.....</b>	<b>23</b>
<b>2.5 Variables.....</b>	<b>23 y 24</b>
<b>CAPÍTULO 3 MARCO METODOLÓGICO O METODOLOGÍA</b>	
<b>3.1 Enfoque Metodológico.....</b>	<b>25</b>
<b>3.2 Tipo De Estudio.....</b>	<b>26</b>
<b>3.3 Población y Muestra.....</b>	<b>26</b>
<b>3.4 Técnica de Recolección de Datos e Instrumentos.....</b>	<b>26 a 29</b>
<b>3.5 Recolección De Datos.....</b>	<b>30</b>
<b>3.5.1 Frecuencia Datos Generales y Socio-académicos.....</b>	<b>30 a 111</b>
<b>3.6 Fases y Tiempo del Proceso de Investigación.....</b>	<b>112</b>
<b>CAPÍTULO 4 RESULTADOS.....</b>	<b>113</b>
<b>4.1. Análisis, Interpretación y Discusión.....</b>	<b>113 a 120</b>
<b>CAPÍTULO 5 CONCLUSIONES.....</b>	<b>121 a 123</b>
<b>CAPÍTULO 6 REFLEXIÓN.....</b>	<b>124</b>
<b>CAPÍTULO 7 RECOMENDACIONES.....</b>	<b>125</b>
<b>CAPÍTULO 8 REFERENCIAS.....</b>	<b>126 y 128</b>
<b>CAPÍTULO 9 ANEXOS.....</b>	<b>128 a 133</b>

## **1.1 RESUMEN**

La presente investigación se realizó para determinar la percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio, desde un diseño experimental, de tipo descriptivo y con el enfoque de investigación cuantitativo apoyándonos en Roberto Hernández Sampieri. Buscar conocer el nivel de percepción de acuerdo a la escala de respuesta baja, moderada baja, alta y moderada alta, a través del software SPSS, el cual lo indica con una ecuación del baremo general y de la variable independiente de investigación con sus 5 dimensiones planteadas para el análisis de estudio, con 45 ítems de un instrumento tipo Likert confiable y válido para realizar la investigación.

El marco teórico está basado en el enfoque psicológico Humanista, con los aportes de Allan Urbo Paivio 1971, Escuela Gestáltica y los aportes de Jerome James Gibson. En primera instancia se realizó una prueba piloto con 15 personas para tener la confiabilidad y validez del instrumento utilizado. Como segunda instancia se realizó la aplicación del instrumento ya validado y aprobado en 115 personas que fueron a las que se le aplicó el instrumento utilizado para la investigación.

## **ABSTRACT**

The present investigation was realized to determine the perception of the risk in drivers opposite to the accidents of traffic of Villavicencio's city, from one Experimental design, of descriptive type and with the quantitative approach of investigation resting on Roberto

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

Hernández Sampieri. To seek to know the level of perception of I agree to the scale of low, moderate low, high and moderate high response, across the software SPSS, Which indicates it with an equation of the general scale and of the variable independent from investigation

With his 5 dimensions raised for the analysis of study, with 45 articles of an instrument type reliable and valid likert to realize the investigation.

The theoretical frame is based on the psychological Humanist approach, with Allan Urbo Paivio's contributions 1971, School Gestáltica and Jerome James Gibson's contributions. In the first instance a pilot test was realized by 15 persons to have the reliability and validity of the used instrument. Since the second instance realized the application of the instrument already validated and approved in 115 persons who went to those that the instrument used for the investigation applied to him.

## 1.2 INTRODUCCIÓN

La presente investigación es de tipo cuantitativa, en la cual nos apoyamos con Hernández Sampieri 2004. Esta investigación muestra la visión del campo de la percepción del riesgo que tienen los conductores frente a los accidentes de tránsito en las calles o avenidas como uno de los aspectos de especial importancia en el desarrollo de Villavicencio. Es común escuchar noticias sobre accidentes de tránsito, los cuales oscilan desde la colisión más simple hasta situaciones complicadas y violentas en las que seres humanos pierden su vida o quedan irremediabilmente lisiados para el resto de sus días.

En el Municipio de Villavicencio, cuyos recursos económicos son limitados, es preciso establecer las causas y situaciones comunes que presentan los percances, de tal manera que sea posible orientar las políticas correctivas en forma eficiente para disminuir los Accidentes de Tránsito que ocurren a diario a través de la percepción del riesgo, donde se invita al lector a apropiarse de la lectura ya que es un tema que involucra varios aspectos de mucha importancia para los ciudadanos y habitantes de Villavicencio.

El apoyo teórico que se utilizó en la investigación es del enfoque Humanista de la escuela Gestáltica, con los aportes del psicólogo canadiense **Allan Urho Paivio** 1971, el cual propone la teoría de las imágenes mentales y la teoría de la codificación dual. También se encuentra el aporte del Psicólogo Norte americano Jerome James Gibson (enero 27, 1904 - diciembre 11, 1979), Presentó su obra clásica La percepción del mundo visual (1950), y Teoría de la percepción directa.



Con los aportes antes mencionados, se aplicó la variable PERCEPCION DE RIESGO con sus respectivas categorías que se utilizaron en el instrumento como una prueba piloto en primera instancia, y como segunda, la realización de la investigación con la confiabilidad y validez del instrumento aplicado a la población.

**1.3 Palabras Claves:** Percepción del riesgo, conocimiento, causas, prevención, evitación, disminución, conductores, vehículo, miedo, prudencia.

#### **1.4 EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

La realización de la investigación se centra en determinar, como los conductores, por medio de la percepción ven el riesgo que existe, frente a los accidentes de tránsito en la ciudad de Villavicencio.

#### **1.5 Planteamiento Del Problema**

La percepción es un proceso abiertamente cognitivo, de carácter espontáneo e inmediato, que permite realizar estimaciones o juicios más o menos básicos, acerca de situaciones, personas u objetos, en función de la información que inicialmente selecciona y posteriormente procesa la persona (Pastor, 2000). Sin embargo, pueden aparecer factores de diversa índole que alteren la percepción de una situación, provocando que las inferencias perceptivas de unas personas, difícilmente coincidan con las de otras. Es por ello que la investigación se centra en determinar ¿cómo los conductores por medio de la percepción, ven el riesgo que existe, frente a los accidentes de tránsito en la ciudad de Villavicencio?

Para ello, se analizan diferentes categorías para así poder conocer la percepción, frente al riesgo de los conductores a nivel personal, sus causas, medidas tomadas, posibles responsables. Toda persona, sea experta o no, está afectada por la percepción del riesgo a varios niveles. Dependiendo de la magnitud percibida de un riesgo, la gente reacciona ante él de manera muy distinta.

## **1.6 Formulación del problema**

¿Cuál es la percepción del riesgo frente a los accidentes de tránsito en la ciudad de Villavicencio?

## **1.7 OBJETIVOS**

### **1.7.1 Objetivo General**

Determinar la percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio.

### **1.7.2 Objetivos Específicos**

- ✚ Determinar el conocimiento que tienen los conductores sobre la seguridad vial y accidentalidad.
- ✚ Determinar las principales causas que manifiestan los conductores en relación al origen de los accidentes de tránsito en Villavicencio.

- ✚ Explorar las medidas que utilizan los conductores, para evitar los accidentes de tránsito.
- ✚ Determinar quiénes son las personas o instituciones responsables para la prevención de los accidentes de tránsito en Villavicencio, desde la percepción de los conductores.
- ✚ Explorar cual es la forma en la que los conductores disminuyen el riesgo en los accidentes de tránsito.

### **1.8 Justificación**

El tema de los accidentes de tránsito es un asunto muy comentado en Villavicencio y en nuestro país. Sobre el mismo se ha formulado siempre un enfoque tradicional, que señala como causante único de un percance al conductor del vehículo. Campañas de seguridad vial se enfocan a un simple "conduzca responsablemente o entregue las llaves si consume alcohol" que tiene buena intención, pero desconocida efectividad.

Para el programa de Psicología es muy importante el presente trabajo de investigación, ya que permite determinar, explorar y comprender las percepciones del riesgo que las personas involucradas nos compartieron. En el trabajo de investigación, se pretende una recolección de información con la elaboración, aprobación, validación e implementación de un instrumento que nos permitió medir las percepciones de riesgo planteadas para este programa.

El interés particular que se quiere generar es una motivación en las personas para que aprendan a percibir el riesgo de los accidentes de tránsito que puedan presentarse en la ciudad.

Para poder determinar la percepción del riesgo de los conductores, hay que plantearles situaciones verosímiles y concretas, del tipo de las que ellos viven o afrontan en sus vías, para que las valoren. Por ello, dichas situaciones deben ser situaciones de peligro extraídas de experiencias pasadas en la actividad misma, que les permitan estimar el grado de riesgo que existiría al verse expuestos a ellas. Este punto de vista ya fue expresado por Breakwell (2007), quien al describir los principios de la evaluación del riesgo comunes a cualquier disciplina, postuló que, en primer lugar, los peligros deben estar especificados de manera muy precisa. Esto es coherente, dado que como Slovic (1993) mostró, la percepción de peligros por parte de las personas se hace, al menos en parte, con base en sus experiencias anteriores. Además, dado que todavía se sabe poco acerca de por qué unas personas sufren más lesiones que otras (McKenna, 1983; Visser et al., 2007) parece razonable analizar el peso de la percepción de riesgo en la frecuencia de lesión.

Los distintos tipos de modelos se diferencian entre sí en función de la importancia relativa que otorgan a los factores personales y subjetivos al tratar de explicar la actividad de conducir (Johnson y Perry, 1980). No obstante, no estamos ante modelos contrapuestos o alternativos, sino que ambos coinciden en su mayor o menor énfasis sobre diversos aspectos del mismo continuo conceptual.

## 2 CAPÍTULO 2 MARCO TEÓRICO

### 2.1 Antecedentes

Tomando en cuenta la investigación realizada por **(Martín Escurín, Bonifacio y Pingarrón García, Angel 2003)** “**la formación de los conductores como factor de seguridad vial.**” Y con los aportes de **(Weinstein, 1982; Martín, 2001)**, desde la psicología de la salud ha aparecido lo que se ha denominado como “optimismo irrealista” **(Weinstein, 1982; Martín, 2001)**, es decir, la gente cree que son los demás, y no ellos mismos, los que tienen una probabilidad mayor de tener cualquier problema grave de salud.

Este optimismo irrealista en seguridad vial sería, pues, característica de aquellas personas que opinan que sus posibilidades de tener un accidente de circulación son significativamente menores que las posibilidades de sus semejantes, así como también que uno mismo es mejor conductor –más hábil y más seguro- que la media general de conductores. La importancia de esta variable reside en que presumiblemente las percepciones de susceptibilidad a los problemas de salud predicen acciones conductuales de tipo preventivo, de modo que cuanto más consciente esté una persona de sus posibles o actuales factores de riesgo, realizará más conductas de tipo preventivo (Montoro 2000).

Desde esta posición de realismo se puede intensificar la seguridad en la circulación incrementando el deseo de la gente a no tener accidentes.

En fin, procesos netamente psicológicos que se ponen en juego y que determinan nuestro comportamiento al volante. A veces, nuestro comportamiento ocasional, no el habitual, ante ciertos estímulos, nos transforma: el calmado se vuelve impetuoso, el

humilde soberbio, el tímido osado, el generoso egoísta y la reacción es irreflexiva, absurda, arriesgada. Y no todos los conductores son humildes, calmados, tranquilos y, en ellos, la reacción puede ser aún más exagerada, más irreflexiva, más absurda y arriesgada. Y ya digo que esto no ocurre siempre, pero siempre que ocurre el incremento del riesgo es muy elevado y la probabilidad de tener o producir un siniestro, muy alta. Recuérdese la teoría sobre las actitudes que las descompone en tres aspectos: Afectivo, cognitivo y, finalmente, conductual. Y recuperando a Leon Festinger, bastaría con conseguir modificar sustancialmente al menos uno de esos componentes para que, en evitación de la disonancia cognoscitiva, los otros dos se “recolocasen” en coherencia con el modificado (Martín y Pingarrón, 2005). Probablemente este constructo se haya visto superado, o mejor, haya evolucionado incorporando nuevos elementos. Pero sigue siendo esencial.

<b>PERCEPCIÓN RIESGO</b>	<b>ACEPTACIÓN</b>	<b>RIESGO TIPO DE CONDUCCIÓN</b>
<b>Buena</b>	<b>Alta</b>	<b>correcta-peligrosa</b>
<b>Buena</b>	<b>Baja</b>	<b>correcta-precavida</b>
<b>Mala</b>	<b>Alta</b>	<b>incorrecta-muy peligrosa</b>
<b>Mala</b>	<b>Baja</b>	<b>incorrecta-peligrosa</b>

Copiado de

[http://www.institutoivia.com/cisevponencias/formacion\\_seguridad\\_ev/Escurin\\_Pingarron](http://www.institutoivia.com/cisevponencias/formacion_seguridad_ev/Escurin_Pingarron).

## 2.2 Bases Teóricas

Según Paivio (Allan Urho Paivio 1971), hay dos maneras en que una persona podría ampliar el material aprendido: las asociaciones verbales y las imágenes visuales. Dual-codificación teoría postula que la información visual y verbal se utiliza para representar la información (Sternberg, 2003).

Las personas perciben el ambiente con respecto a sus propiedades de organización y relación inherentes, y que tienden a percibir formas holísticas, coherentes, y significativas (Psicología Gestalt 1910).

Los procesos mentales internos representan un papel menor o nulo en la percepción, los estímulos en el ambiente, los datos que proporciona la imagen visual, contienen toda la información necesaria y suficiente para la percepción directa del mundo físico. (James Jerome Gibson 1904-1979).

El ojo registra los patrones de la luz y la oscuridad, pero no “ve” a un peatón que cruza la calle. William James (1980).

Las neuronas del cerebro, organizan las experiencias perceptuales Hubel y Wiesel (1959, 1979).

Los problemas de adaptación a la oscuridad, inciden en gran medida en los accidentes nocturnos de carretera (Leibowitz y y Owens, 1997).

Tanto los códigos visuales y verbales se puede utilizar cuando se recuerda la información (Sternberg, 2003).

La información visual a menudo se puede mejorar si se combina con la información verbal pertinente, ya sea en el mundo real o imaginario (Anderson y Bower, 1973).

Según Plylyshyn 1984, las imágenes mentales son cognitivamente penetrables por que el sujeto puede desplazar su atención de un lugar a otro de la imagen y puede variar la velocidad de escrutinio de la misma.

Diversas revisiones (Michon, 1985; Van der Molen & Bötticher, 1988; Rothengatter y de Bruin, 1988; Mayor, Tortosa, Montoro y Carbonell, 1990) han mostrado que los cuatro modelos más importantes son: el "Modelo de Riesgo Cero" de Näätänen y Summala (Näätänen y Summala, 1974,1976), la "Teoría Homeostática del Riesgo" de Wilde (Wilde, 1982a), el "Modelo de Amenaza-Evitación" de Fuller (Fuller,1984) y el "Modelo Jerárquico del Riesgo" de Bötticher y Van der Molen (Bötticher y Van der Molen, 1988).

Las emociones del conductor son al menos tan importantes en la conducción, como las limitaciones en sus habilidades, o las deficiencias en las vías y los vehículos (Summala, 1988)

Al motivo básico del conductor de alcanzar su destino u objetivo en forma segura, pueden superponerse otros diferentes, que pueden llevarle hacia una conducción más insegura. (Näätänen y Summala, 1976).



(Al atenuar el ruido, la vibración, la fricción, al incrementar el número de carriles, al eliminar obstáculos, curvas, giros, etc., se pierden claves perceptivas que ayudan al control subjetivo de la velocidad) Barjonet (1990).

Como han señalado recientemente Summala y Näätänen (1988) el núcleo básico de control discurre desde la percepción hasta la acción de una forma muy automática.

(Summala y Näätänen, 1988) señalan que sería preferible el concepto de "Control frente a amenazas" que el más clásico de "Control Subjetivo de Riesgos".

Los conductores suelen evitar al máximo, cuando conducen, ese "temor", por la incomodidad a que dan lugar, con lo que se atenúan o desaparecen esos sentimientos subjetivos de riesgo (Summala, 1985).

Las medidas de prevención de accidentes deberían estar dirigidas, bien a disminuir el umbral subjetivo de riesgo -reduciendo la discrepancia entre el riesgo objetivo y su estimación subjetiva-, bien a disminuir el nivel de riesgo objetivo (Näätänen y Summala, 1976; Summala, 1985).

"Evitación de la amenaza" de Fuller (Fuller, 1984), El modelo de amenaza-evitación (Fuller, 1984) se apoya, esencialmente, sobre la consideración de que la actividad de conducción implica el aprendizaje de respuestas de evitación frente a estímulos amenazantes. Esto es, asociar los peligros con estímulos discriminativos de los mismos (señales de tráfico, curvas, mal estado de la vía, incapacidades personales transitorias, etc.) que permitan al conductor anticipar y percibir un mayor o menor nivel de riesgo, y aplicar a la situación de conducción principios de conducta bien aprendidos y consolidados, que le llevarán a evitar el peligro. Conducir conlleva riesgo y puede producir daños, lo que debe

motivar a los conductores a identificar y evitar las situaciones que puedan ser peligrosas para ellos.

"Desde una perspectiva conductual una respuesta a la cuestión (qué necesita conocer un conductor para conducir con seguridad) puede formularse de forma muy simple. Para evitar las situaciones peligrosas que surgen, el conductor necesita conocer la relación entre condiciones antecedentes, las diversas opciones de respuesta y las consecuencias de aquellas opciones. Esta fórmula puede ser adecuadamente representada como el ABC del conductor (Fuller, 1988)

Las respuestas anticipatorias de evitación, estas anularían el peligro potencial del estímulo aversivo caso de presentarse. Por el contrario, si la respuesta de evitación ocurre una vez que comienza a actuar el estímulo aversivo (p. e. frente al vehículo) la denomina respuesta retardada de evitación. En este segundo caso, el riesgo de accidente es mayor, que si el conductor hubiese realizado una respuesta anticipatoria (Fuller, 1988).

Las acciones del conductor dependerán de la historia pasada de refuerzos de ese organismo concreto frente a condiciones similares o idénticas; por tanto, el modelo de amenaza-evitación es una teoría claramente conductual (Fuller 1988).

Los conductores son maximizadores de la utilidad, y por tanto, con más o menos éxito, optimizadores -no minimizadores- del riesgo de accidente o de seguridad (Wilde, 1988).

Wilde (1988) señala- es una teoría de la utilidad. Toda acción es vista como una conducta instrumental; cada persona intenta maximizar sus beneficios en cualquier actividad, incluyendo la conducción. Los deseos a satisfacer provienen de numerosos factores: consideraciones económicas, entorno cultural, grupo/s de referencia, modelos,

género, edad, necesidad de mantener un nivel de activación óptimo, rasgos de personalidad y estados psicológicos transitorios; es decir, las fuentes de utilidad no deben limitarse a aquellas que aparecen como racionales, sino que deben incluir la satisfacción de todo tipo de deseo. Wilde (1988)

La importancia de una acción educativa focalizada en los aspectos que denomina subjetivos, como medio de mejorar las conductas como usuarios de las vías públicas y, en consecuencia, la seguridad en las mismas. Van der Molen (1981).

Cada individuo o sociedad percibe y valora de diferente manera a las manifestaciones, efectos y consecuencias de los riesgos. (Berger y Luckman, 1997), (Douglas, 1982), (Durán, 1987), (Lee, 1998), (Luhmann, 1992), (Powell, 1996).

La percepción del riesgo debe estar enfocada a describir las posibles consecuencias que afecten a las personas tomando en cuenta sus condiciones de educación, nivel de experiencia con respecto a la amenaza y sus diferencias culturales. (Douglas, 1982).

La imagen que un grupo social construye sobre el espacio o territorio en que se desenvuelve, así como las problemáticas o conflictividades que en él se desarrollan, es el resultado de la superposición y acumulación de percepciones individuales. Como sostiene Caneto (2000:9).

En los estudios de riesgo, se diferencian aquellos riesgos generados por el hombre (riesgos tecnológicos) y los originados en procesos de la naturaleza (riesgos naturales), aunque se reconoce en estos últimos la intervención humana (riesgos inducidos) (Cardona, 1993).

Slovic (1991) se refiere a dos campos del riesgo: “riesgo percibido y riesgo técnicamente evaluado”. Por su parte, Sjoberg y Drotz-Sjoberg (1994) distinguen los “riesgos objetivos de los subjetivos”, para referirse a diferentes métodos de evaluación del riesgo.

(Sjoberg-D.Sjoberg, 1994:54) contrasta con el de riesgo objetivo referido a las valoraciones científicas del riesgo. Por su parte, Puy (1995:359) sostiene que “las percepciones del público corresponden a racionalidades diferentes y complementarias a la de los expertos”.

Considerando el postulado de Prades López y González Reyes (1996) respecto a que “la percepción social del riesgo debe entenderse como un instrumento para el desarrollo de políticas de prevención y gestión del riesgo”.

### **2.3 Marco Conceptual**

Para entender el principio de la percepción del riesgo es importante definir el significado de riesgo. La palabra riesgo se usa de modo muy diferente y no siempre está claro su significado Johansson, H. (2005). Una definición corriente de riesgo es la posibilidad de que ocurra algo no deseado. Esta definición tiene dos dimensiones: la primera es la probabilidad, en este caso la posibilidad de que suceda lo indeseado. La segunda es la consecuencia, expresada en ese algo indeseado. Otro significado de la palabra riesgo es que generalmente se asocia a un peligro que amenaza, sin aspectos cuantitativos. La gente se imagina las consecuencias de un peligro que la amenaza. Esto se refleja más en su dimensión consecuencias que en su dimensión probabilidad. Otro concepto general, quizás

el más utilizado en la definición de riesgo, es que el riesgo es la combinación de la probabilidad de que se produzca un hecho y de sus consecuencias. El riesgo se define también como el valor esperado de esas consecuencias, que es el producto de la consecuencia por su probabilidad. Es por esto que la investigación tiene como fin determinar la percepción del riesgo en conductores, frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio.

### 1. **Percepción del riesgo:**

**Percepción:** es el conocimiento directo, no conceptual, de los objetos físicos. Los enfoques empiristas de la percepción tienden a considerarla como la suma de las sensaciones que tenemos de un objeto, a negar un papel activo en el sujeto y a negar la influencia de elementos que no se encuentren en los estímulos –como los recuerdos, las valoraciones del sujeto). Según (Allan Urho Paivio 1971), la percepción se expresa de dos maneras en las cuales una persona podría ampliar el material aprendido: las asociaciones verbales y las imágenes visuales.

Según la escuela Gestáltica, Las personas perciben el ambiente con respecto a sus propiedades de organización y relación inherentes, y que tienden a percibir formas holísticas, coherentes, y significativas (Psicología Gestalt 1910).

**Riesgo:** Es la probabilidad de que ocurra un suceso, impacto o consecuencia adversos. Se puede entender también como la medida de la posibilidad y magnitud de los impactos adversos, siendo la consecuencia del peligro, y que está en relación con la frecuencia con la que se presente el evento.

2. **Accidente:** suceso que es provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario, y puede o no dar lugar a una lesión corporal.

3. **Señales de tránsito:** son indicadores que tienen como objetivo advertir e informar con antelación a los usuarios de una vía pública, de determinadas circunstancias de la vía pública y en otros casos para reglamentar el comportamiento a observar y para seguridad d usuario mismo.
4. **Seguridad vial:** consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito.
5. **Experiencia:** Es una forma de conocimiento y habilidad, derivados de la observación, de la participación y de la vivencia de un evento o proveniente de las cosas que suceden en la vida
6. **Vehículo:** Es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro.
7. **Conductor:** Persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a personas.
8. **Prevención:** Es la disposición que se hace de forma anticipada para minimizar un riesgo. El objetivo de prevenir es lograr que un perjuicio eventual no se concrete.
9. **Normas:** Es una regla que debe ser respetada y que permite ajustar ciertas conductas o actividades.
10. **Miedo:** Reacción normal ante un objeto o situación que representa un peligro real o percibido.
11. **Evitación:** Es uno de los mecanismos de defensa. Corresponde a un conjunto de maniobras defensivas mediante las cuales, el yo elude objetos o situaciones, que simbólicamente plasman en el afuera de los temores del adentro.
12. **Prudencia:** Es la virtud de actuar de forma justa, adecuada y con cautela

13. **Conocimiento:** Son los hechos, e información adquiridos por un ser vivo, a través de la experiencia, la educación, la comprensión teórica o práctica de un asunto de referente a la realidad

14. **Peligro:** Cualquier situación, que puede ser una acción o una condición, que ostenta el potencial de producir un daño sobre una determinada persona o cosa.

#### **2.4 Alcances y Limitaciones de la Investigación**

La presente investigación tiene como alcance determinar la percepción del riesgo de los conductores de la ciudad de Villavicencio frente al tema de accidentes de tránsito, así mismo determinar el conocimiento que tienen los conductores sobre la seguridad vial y accidentalidad. También pretende determinar las principales causas que originan los accidentes de tránsito en Villavicencio. Explorar la forma en la cual los conductores de vehículos evitan los accidentes de tránsito en Villavicencio. Determinar las medidas que utilizan las personas para Prevenir los accidentes y explorar la forma en la cual se disminuye el riesgo de los accidentes de tránsito.

Las limitaciones frente a la investigación son la no cobertura total de los habitantes de la ciudad de Villavicencio que conducen otro tipo de vehículos de carga pesada y peatones que tienen puntos de vista muy importantes que aportarían a la percepción del riesgo. La falencia de mayor apoyo en recurso humano, ya que el tema percepción del riesgo requiere de voz a voz y consentimiento informado.

#### **2.5 Variables**

Para la realización de la investigación, se tomó en cuenta 1 variable (PERCEPCION DEL RIESGO), de donde se derivan las siguientes 5 categorías con sus respectivos Ítems,

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

las cuales se evalúan de 1 a 4 (1: Totalmente en desacuerdo 2: En desacuerdo 3: De acuerdo 4: Totalmente de acuerdo).

**DATOS PERSONALES**

Sexo: 1. Femenino _____ 2. Masculino _____	Edad: 1. 18 a 28 _____ 2. 29 a 39 _____ 3. 40 a 50 _____ 4. Más de 51 _____
Nivel de estudio: 1. Primario _____ 2. Secundario _____ 3. Técnico _____ 4. Universitario _____	Estado civil: 1. Casado _____ 2. Soltero _____ 3. Unión libre _____
Que conduce: 1. Moto _____ 2. Carro _____	Años conduciendo: 1. 1 a 3 _____ 2. 4 a 6 _____ 3. 7 a 9 _____ 4. Más de 10 _____
Ha tenido accidentes: 1. Si _____ 2. No _____	Que tanto conduce en frecuencia: 1. Frecuentemente _____ 2. Pocas veces _____

Descrito los datos generales, las categorías a evaluar son:

Variable	Categoría	Ítems	Objetivos
Percepción de riesgo	Conocimiento	7	Determinar el conocimiento que tienen los conductores sobre la seguridad vial y accidentalidad.
Percepción de riesgo	Causas	14	Determinar las principales causas que manifiestan los conductores en relación al origen de los accidentes de tránsito en Villavicencio.
Percepción de riesgo	Evitación	10	Explorar las medidas que utilizan los conductores, para evitar los accidentes de tránsito.
Percepción de riesgo	Prevención	9	Determinar quienes son las personas o instituciones responsables para la prevención de los accidentes de tránsito en Villavicencio, desde la percepción de los conductores
Percepción de riesgo	Reducción del Riesgo	8	Explorar cual es la forma en la que los conductores disminuyen el riesgo en los accidentes de tránsito.



### 3 MARCO METODOLÓGICO O METODOLOGÍA

#### 3.1 Enfoque Metodológico

Esta investigación se asume desde un enfoque cuantitativo, el cual mediante la recolección y análisis de los instrumentos aplicados, otorga el control sobre el fenómeno de la accidentalidad vial en el municipio de Villavicencio, además el objeto de estudio es externo a la persona que investiga, cuenta con la objetividad necesaria para la investigación. Se permitió determinar con exactitud el nivel de percepción del riesgo en la población encuestada. (Sampieri, R., Fernández, C. y Baptista P., 2004) El instrumento aplicado, recoge datos cuantitativos y confiables. El enfoque psicológico que se utilizó en la investigación es del modelo Humanista de la escuela Gestáltica, con los aportes del psicólogo canadiense **Allan Urho Paivio** 1971, el cual propone la teoría de las imágenes mentales y la teoría de la codificación dual. También se encuentra el aporte del Psicólogo Norte americano Jerome James Gibson (enero 27, 1904 - diciembre 11, 1979), Presentó su obra clásica La percepción del mundo visual (1950), y Teoría de la percepción directa. Con los aportes antes mencionados, se aplicó la variable con sus respectivas categorías que se utilizaron en el instrumento como una prueba piloto en primera instancia, y como segunda, la realización de la investigación con la confiabilidad y validez del instrumento aplicado a la población.

#### **Baremo Utilizado para ordenar y tabular la información**

<b>Valores</b>	<b>Escala de Respuestas</b>
$1,00 \leq x < 1,75$	Baja
$1,76 \leq x < 2,50$	Moderada

---

$2,51 \leq x < 3,25$	Moderada-Alta
$3,26 \leq x < 4,00$	Alta

---

### 3.3 Tipo De Estudio

Es descriptivo por que el propósito es exponer el evento estudiado, haciendo una enumeración detallada de sus características. Se ha calculado la medida y la desviación estándar de la edad y la distribución de frecuencias del resto de las categorías estudiadas, para la muestra definida en la investigación. (Roberto Hernández Sampieri, R., et al, 2004).

### 3.3 Población y Muestra

La población tomada para la realización de la investigación en las personas encuestadas de la ciudad de Villavicencio, son conductores entre hombres y mujeres de uso particular. En primera instancia se tomó como muestra a 15 personas encuestadas y luego le aplicamos el software SPSS, el cual nos dio una confiabilidad y validez de 7.8 %. Posteriormente realizamos la aplicación del instrumento a la población que se tomó muestra representativa y de investigación son 115 personas a quienes se les realizó una encuesta tipo Likert con previo consentimiento informado.

### 3.4 Técnica de Recolección de Datos e Instrumentos

La técnica que se empleó fue el instrumento tipo Likert, aplicado directamente a la población muestra, donde se toma 1 variable y 5 categorías. Tiene el propósito de evaluar la percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito en Villavicencio. Con 45 ítems, los cuales respondieron de acuerdo a las alternativas que consideraron los encuestados marcando con una (X). Adicionalmente, se aplica el baremo general del

software SPSS, el cual nos dio el porcentaje válido para establecer el nivel de percepción moderada alta. Anexo al cuestionario se solicita consentimiento informado.

### Datos Generales

1. **Sexo:** Femenino \_\_ Masculino \_\_
2. **Edad:** \_\_\_\_\_
3. **Nivel de estudios:** Primario \_\_ Secundario \_\_ Técnico \_\_  
Universitario \_\_
4. **Estado civil:** Casado \_\_ Soltero \_\_ Unión Libre \_\_
5. **Conduce:** Moto \_\_ Automóvil \_\_ Otro Cuál? \_\_\_\_\_
6. **Años conduciendo:** 1 a 3 años \_\_  
4 a 6 años \_\_  
7 a 9 años \_\_  
Más de 10 años \_\_\_\_\_

7. **Ha tenido accidentes de tránsito:** Si: \_\_ No: \_\_\_\_\_
8. **Usted conduce:** Frecuentemente \_\_ Pocas veces \_\_\_\_\_
9. **A mi juicio, los accidentes de tránsito (CONOCIMIENTO).**

1: Totalmente en desacuerdo

2: En desacuerdo

3: De acuerdo

4: Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4
Son un problema de salud pública				
Son un problema social				
Son la principal causa de mortalidad en Villavicencio				
Son un problema económico				
Representan un gran gasto para el país por concepto de seguridad social				
Son inevitables, a cualquier persona le puede ocurrir				
Pueden evitarse, si las personas toman medidas preventivas				

10. **Considero que las principales causas de accidentes en Villavicencio es: (CAUSAS)**

1: Totalmente en desacuerdo

2: En desacuerdo

3: De acuerdo

4: Totalmente de acuerdo

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

	1	2	3	4
El mal estado de las vías				
Mala señalización				
Cansancio de los conductores				
Exceso de velocidad				
Falta de mantenimiento de los vehículos				
Embriaguez				
Descuido/imprudencia de la persona que conduce				
Descuido/imprudencia de los peatones				
Desconocimiento de las señales de tránsito y seguridad vial				
Otorgamiento de pases a personas no idóneas para conducir				
Fallas mecánicas				
Estrés de los conductores				
Falta de tolerancia de los conductores				
Otra ¿Cuál?				

**11. Las medidas que utilizo para evitar accidentes de tránsito (EVITACION).**

**1:** Totalmente en desacuerdo

**2:** En desacuerdo

**3:** De acuerdo

**4:** Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4
Evitar el consumo de alcohol y fármacos cuando conduzco				
Mantenimiento del vehículo				
No conducir trasnochado				
Conducir despacio				
Respetar las normas de tránsito				
Estar precavido, alerta, a la defensiva				
Usar del cinturón de seguridad				
Documentos en regla				
Evitar el uso del celular mientras conduzco				
Otra ¿Cuál?				

**12. Considero que los responsables de la prevención de los accidentes de tránsito son: (PREVENCION).**

1: Totalmente en desacuerdo

2: En desacuerdo

3: De acuerdo

4: Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4
Los conductores				
Los peatones				
Los pasajeros				
Las autoridades gubernamentales				
Las empresas de transporte				
Los agentes de tránsito				
Las escuelas de automovilismo				
Todas las personas				
Nadie				

**13. Una forma de disminuir la accidentalidad (REDUCCIÓN).**

1: Totalmente en desacuerdo

2: En desacuerdo

3: De acuerdo

4: Totalmente de acuerdo

	1	2	3	4
Elevar valor de las multas				
Mayor vigilancia de las autoridades				
Informar y educar a los peatones				
Informar y educar a los conductores				
Mejorar la señalización de tránsito en zonas de mayor riesgo				
Respetar y cumplir las normas de tránsito y seguridad vial				
Leyes más estrictas				
Otra: ¿Cuál?				

**3.5 Recolección De Datos**

**3.5.1 Frecuencia Datos Generales y Socio-académicos**

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

A continuación, se presentan las características generales de la población muestra a estudio.

**Tabla 1. Sexo**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Femenino	47	40.5	40.9	40.9
	Masculino	68	58.6	59.1	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 1 se aprecia, que hubo más participación del género masculino que del femenino.

**Tabla 2. Edad**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	18-28	27	23.3	23.5	23.5
	29-39	34	29.3	29.6	53.0
	40-50	32	27.6	27.8	80.9
	Más de 50	22	19.0	19.1	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 2 se muestra las edades tomadas, se interpretan de 1 a 4, donde el número 1 cubre edades entre 18 a 28 años, mostrando en este espacio 27 personas correspondientes a

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

un 23.3% de la muestra poblacional, el numero 2 cubre edades entre 29 a 39 años encontrando una frecuencia de 34 con un porcentaje de 29.3. el numero 3 cubre edades entre los 40 a 50 años donde encontramos una frecuencia de 32 personas con un porcentaje de 27.6 y la numero 4 más de 50 años muestra una frecuencia de 22 personas con un porcentaje de 19.0.

**Tabla 3. Nivel de Estudio**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Primaria	7	6.0	6.1	6.1
Bachillerato	24	20.7	20.9	27.0
Técnico	38	32.8	33.0	60.0
Universitario	46	39.7	40.0	100.0
Total	115	99.1	100.0	
Perdidos Sistema	1	.9		
Total	116	100.0		

En la tabla 3 se muestra el nivel de estudio encontrado con mayor frecuencia es el universitario, con 46 personas y un porcentaje de 39.7, le continua el técnico con 38 personas con un porcentaje de 32.8, el bachillerato 24 personas con un porcentaje de 20.7 y primaria 7 personas con un 6.0 %.

**Tabla 4. Estado Civil**

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Casado	56	48.3	48.7	48.7
	Soltero	35	30.2	30.4	79.1
	Unión Libre	24	20.7	20.9	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 4 se muestra el estado civil con mayor frecuencia de los conductores encuestados es el casado con 56 personas equivalente al 48.3 % de la muestra poblacional, solteros 35 personas con porcentaje de 30.2% y en unión libre 24 personas con un 20.7 %.

**Tabla 5. Años que tiene Conduciendo**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	1-3	20	17.2	17.4	17.4
	4-6	36	31.0	31.3	48.7
	7-9	17	14.7	14.8	63.5
	Más de 10	42	36.2	36.5	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		



Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 5 se muestra los años que llevan conduciendo es de más de 10 años, donde encontramos 42 personas en este rango con un porcentaje de 36.2, continua de 4 a 6 años con 36 personas y un 31.0 %, de 1 a 3 años 20 personas con un 17.2% y termina de 7 a 9 años conduciendo 17 personas con un 14.7 %.

**Tabla 6. Ha sufrido algún accidente de tránsito**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Sí	63	54.3	54.8	54.8
	No	52	44.8	45.2	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 6 se muestra que de las 115 personas encuestadas han sufrido 63 personas accidentes de tránsito, con un porcentaje de 54,3 y no lo han sufrido 52 personas con un porcentaje de 44.8.

**Tabla 7. Frecuencia con la que Conduce**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Frecuentemente	99	85.3	86.1	86.1
	Pocas veces	16	13.8	13.9	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos Sistema		1	.9		
Total		116	100.0		

En la tabla 7 se muestra la frecuencia con la que conduce nuestros encuestados nos dice que 99 personas de las 115 si lo hacen con frecuencia dando un 85.3% y pocas veces conducen lo realizan 16 de restantes con un 13.8%.

**Tabla 8. Tipo de Vehículo que Conduce**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Moto	51	44.0	44.3	44.3
Vehículo	64	55.2	55.7	100.0
Total	115	99.1	100.0	
Perdidos Sistema	1	.9		
Total	116	100.0		

En la tabla 8 se muestra el tipo de vehículo que conducen, las motos es representado por 51 personas con un 44% y 64 personas conducen vehículo con un 55.6%.

**CATEGORIA 1 (CONOCIMIENTO) A mi juicio, los accidentes de tránsito**

**Tabla 9. Son un problema de Salud Pública**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	29	25.0	25.2	25.2
	En desacuerdo	32	27.6	27.8	53.0
	De acuerdo	39	33.6	33.9	87.0
	Completamente de acuerdo	15	12.9	13.0	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	11	100.0		

En la tabla 9 se muestra que en el ítems, según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresalen que de las 115 muestra poblacional, 39 de ellos piensan que son un problema de salud pública representando el 33.6%.

**Tabla 10. Son un Problema Social**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	6	5.2	5.2	5.2
	En desacuerdo	22	19.0	19.1	24.3
	De acuerdo	54	46.6	47.0	71.3
	Completamente de acuerdo	33	28.4	28.7	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 10 se muestra que en el ítems, según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresalen que de las 115 muestra poblacional son un problema social, 54 personas están de acuerdo, con un 46.6%.

**Tabla 11. Son el mayor causantes de Mortalidad**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	4	3.4	3.5	3.5
	En desacuerdo	27	23.3	23.5	27.0
	De acuerdo	58	50.0	50.4	77.4
	Completamente de acuerdo	26	22.4	22.6	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la Tabla 11 se muestra que en los ítems, según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, son el mayor causante de mortalidad los accidentes de tránsito de acuerdo 58 personas con un 50%.

**Tabla 12. Son un Problema Económico**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	17	14.7	14.8	14.8
	En desacuerdo	44	37.9	38.3	53.0
	De acuerdo	32	27.6	27.8	80.9
	Completamente de acuerdo	22	19.0	19.1	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 12 se muestra que en los ítems, según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, son un problema económico 54 personas están de acuerdo y completamente de acuerdo.

**Tabla 13. Son los que generan mayor Gasto Social**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	5	4.3	4.3	4.3
	En desacuerdo	27	23.3	23.5	27.8
	De acuerdo	49	42.2	42.6	70.4
	Completamente de acuerdo	34	29.3	29.6	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		



Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 13 se muestra que en los ítems, según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, están de acuerdo 49 personas en que son los que generan mayor gasto social, representado en un 42.6%.

**Tabla 14. Son Inevitables**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	4	3.4	3.5	3.5
	En desacuerdo	11	9.5	9.6	13.0
	De acuerdo	41	35.3	35.7	48.7
	Completamente de acuerdo	59	50.9	51.3	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 14 se muestra que en los ítems, según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, están completamente de acuerdo 59 personas que los accidentes de tránsito son inevitables, representado en un 50.9%.

**Tabla 15. Son Evitables**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	5	4.3	4.3	5.2
	De acuerdo	44	37.9	38.3	43.5
	Completamente de acuerdo	65	56.0	56.5	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 15 se muestra que en los ítems, según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, 65 personas están completamente de acuerdo que son evitables, representado en un 56.0%.

**CATEGORIA 2 (CAUSAS), Considero que las principales causas de accidentes en Villavicencio es:**

**Tabla 16. Mal estado de las Vías**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
En desacuerdo	6	5.2	5.2	6.1
De acuerdo	55	47.4	47.8	53.9
Completamente de acuerdo	53	45.7	46.1	100.0
Total	115	99.1	100.0	
Perdidos Sistema	1	.9		
Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 16 se muestra que en los ítems, según las causas de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, 55 personas están de acuerdo que esto corresponde al mal estado de las vías, representado en un 47.8%.

**Tabla 17. Mala Señalización**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	16	13.8	13.9	15.7
	De acuerdo	54	46.6	47.0	62.6
	Completamente de acuerdo	43	37.1	37.4	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 17 se muestra que en los ítems, según las causas de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, 54 personas están de acuerdo que la causa corresponde a la mala señalización, esto representado en un 46.6%.

**Tabla 18. El exceso de Velocidad**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	1	.9	.9	1.7
	De acuerdo	53	45.7	46.1	47.8
	Completamente de acuerdo	60	51.7	52.2	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos Sistema		1	.9		
Total		116	100.0		

En la tabla 18 se muestra que en el ítem, según las causas de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresale que de las 115 muestra poblacional, 60 personas están completamente de acuerdo que la causa de accidentes de tránsito es el exceso de velocidad, representado en un 51.7%.

**Tabla 19. La Falta Mantenimiento de los Vehículos**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Completamente en desacuerdo	4	3.4	3.5	3.5
En desacuerdo	11	9.5	9.6	13.0
De acuerdo	58	50.0	50.4	63.5
Completamente de acuerdo	42	36.2	36.5	100.0
Total	115	99.1	100.0	
Perdidos Sistema	1	.9		
Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 19 se muestra que en el ítem, según las causas de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresalen que de las 115 muestra poblacional, 58 personas están de acuerdo que la causa de accidentes de tránsito es por la falta de mantenimiento de los vehículos, esto representado en un 50%.

**Tabla 20. Conducir en estado de Embriaguez**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	6	5.2	5.2	6.1
	De acuerdo	45	38.8	39.1	45.2
	Completamente de acuerdo	63	54.3	54.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 20 se muestra que en el ítem, según las causas de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresalen que de los 115 conductores encuestados como muestra poblacional, 63 personas están completamente de acuerdo que la causa de los accidentes de tránsito es el conducir en estado de embriaguez, representado en un 54.8%.

**Tabla 21. Imprudencia de los Conductores**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	8	6.9	7.0	7.8
	De acuerdo	51	44.0	44.3	52.2
	Completamente de acuerdo	55	47.4	47.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 21 se muestra que en el ítem, según las causas de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresalen que de las 115 muestra poblacional, 55 personas están completamente de acuerdo que la causa es la imprudencia de los conductores.



**TABLA 22 Imprudencia de los Peatones**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	13	11.2	11.3	11.3
	De acuerdo	60	51.7	52.2	63.5
	Completamente de acuerdo	42	36.2	36.5	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

El resultado que muestra la tabla 22, es que de los 115 conductores encuestados, 60 de ellos están de acuerdo con que la causa de los accidentes de tránsito, se originan por los peatones, teniendo como porcentaje válido, el 52.2 %

**TABLA 23 Desconocimiento de las Señales de Tránsito**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	16	13.8	13.9	14.8
	De acuerdo	52	44.8	45.2	60.0
	Completamente de acuerdo	46	39.7	40.0	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la tabla 23 se evidencia que de los conductores encuestados, 52 de ellos y con un porcentaje válido del 45.2 % están de acuerdo con que el desconocimiento de las señales de tránsito, es una causa importante a tener en cuenta en esta investigación, para mejorarla y así disminuir el riesgo en los accidentes de tránsito en Villavicencio.

**TABLA 24. Otorgar Pases a Personas no aptas para conducir**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	20	17.2	17.4	19.1
	De acuerdo	43	37.1	37.4	56.5
	Completamente de acuerdo	50	43.1	43.5	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

El resultado que refleja la tabla 24 con este ítem, es que 50 conductores encuestados de los 115, respondieron que están totalmente de acuerdo en que una de las causas en los accidentes de tránsito, es el otorgamiento de pases a personas que no están aptas para conducir. En esta tabla, el porcentaje válido para el resultado es del 43.5 %

**TABLA 25 Fallas Mecánicas**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	3	2.6	2.6	2.6
	En desacuerdo	15	12.9	13.0	15.7
	De acuerdo	56	48.3	48.7	64.3
	Completamente de acuerdo	41	35.3	35.7	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

En la figura 25, encontramos que el porcentaje válido es del 48.7 %, correspondiente a 56 conductores que están de acuerdo con que las fallas mecánicas en los vehículos, es una causa que ocasiona accidentes de tránsito.

**TABLA 26 Estrés en los Conductores**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	25	21.6	21.7	23.5
	De acuerdo	56	48.3	48.7	72.2
	Completamente de acuerdo	32	27.6	27.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

El resultado arrojado con este ítem de la tabla 26, evidencia que 56 conductores de Villavicencio están de acuerdo en que el estrés que sufren las personas que manejan un vehículo, es una causa considerable en los accidentes de tránsito. El porcentaje válido es del 48.7 %

**TABLA 27 Falta de Tolerancia de los Conductores**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	4	3.4	3.5	5.2
	De acuerdo	53	45.7	46.1	51.3
	Completamente de acuerdo	56	48.3	48.7	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La grafica 27, resalta la opinión de los conductores encuestados, en donde 56 de ellos están completamente de acuerdo y 53 más están de acuerdo en que la falta de tolerancia de las personas a la hora de conducir, es una causa muy importante que origina los accidentes de tránsito. El porcentaje válido para este resultado es del 48.3 % y del 45.7 %.

**Tabla de frecuencia 11. Las medidas que utilizo para evitar accidentes de tránsito (EVITACION)**

**CATEGORÍA 3 TABLA 28 Evitar Consumo de Fármaco y Alcohol**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	5	4.3	4.3	6.1
	De acuerdo	53	45.7	46.1	52.2
	Completamente de acuerdo	55	47.4	47.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

El resultado arrojado con la tabla 28, resalta que 55 conductores están completamente de acuerdo y 53 más están de acuerdo con el ítem de que el consumo de fármacos y alcohol, es una medida muy significativa para evitar el riesgo de ocasionar un accidente de tránsito. Los puntajes válidos para este resultado son: 47.8 % para el primero y 46.1 % para el segundo.

**TABLA 29 Mantenimiento del Vehículo**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	7	6.0	6.1	7.8
	De acuerdo	61	52.6	53.0	60.9
	Completamente de acuerdo	45	38.8	39.1	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		



Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

La grafica de la tabla 29, muestra el resultado de que 61 conductores encuestados, están de acuerdo con que el mantenimiento de los vehículos, es una buena medida para evitar un accidente. El porcentaje válido para este resultado es el 53 %

**TABLA 30 Evitar Conducir Trasnochado**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	8	6.9	7.0	8.7
	De acuerdo	62	53.4	53.9	62.6
	Completamente de acuerdo	43	37.1	37.4	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

La figura 30, representa que 62 conductores encuestados, están de acuerdo en que una medida muy importante para evitar un accidente de tránsito es no conducir trasnochado. Porcentaje válido 53.9 %

**TABLA 31 Conducir Despacio**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	13	11.2	11.3	12.2
	De acuerdo	56	48.3	48.7	60.9
	Completamente de acuerdo	45	38.8	39.1	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

El resultado reflejado en la tabla 31, muestra que 56 conductores encuestados, están de acuerdo con que conducir despacio es una medida que ayuda a evitar los accidentes de tránsito. El porcentaje válido para este resultado corresponde al 48.7 %

**TABLA 32 Respeto Normas Tránsito**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	7	6.0	6.1	7.0
	De acuerdo	53	45.7	46.1	53.0
	Completamente de acuerdo	54	46.6	47.0	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

La tabla 32, registra que 54 conductores están completamente de acuerdo y 53 más están de acuerdo en que respetar las señales de tránsito, son un mecanismo que evita el riesgo de ocasionar un accidente de tránsito. El porcentaje válido para este resultado es del 47 % para el primero y el 46.1 % para el segundo.

**TABLA 33 Conducir Precavido Defensiva**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	6	5.2	5.2	7.0
	De acuerdo	55	47.4	47.8	54.8
	Completamente de acuerdo	52	44.8	45.2	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

La figura 33 refleja que 55 conductores encuestados están de acuerdo y 52 más están en completamente de acuerdo en que estar precavido, alerta y a la defensiva, es una forma en la cual se pueden evitar los accidentes de tránsito. Los porcentajes que validan esta afirmación corresponden al 47.8 % para el primero y 45.2 % para el segundo.

**TABLA 34 Usar Cinturón de Seguridad**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	7	6.0	6.1	6.1
	De acuerdo	53	45.7	46.1	52.2
	Completamente de acuerdo	55	47.4	47.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la gráfica 34, se evidencia que 55 personas que conducen en Villavicencio, están completamente de acuerdo y 53 más están de acuerdo en que se debe utilizar el cinturón de seguridad para evitar los accidentes automovilísticos. Los porcentajes válidos para esta categoría son: para el primero le corresponde el 47.8 % mientras que para el segundo le corresponde el 46.1

**TABLA 35 Documentos en Regla**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	23	19.8	20.0	20.9
	De acuerdo	41	35.3	35.7	56.5
	Completamente de acuerdo	50	43.1	43.5	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La secuencia de la tabla 35, resalta a 50 personas que conducen y que están completamente de acuerdo en que tener los documentos del vehículo en regla, es una buena

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

forma que debemos tomar para evitar que se presente un accidente de tránsito, esta afirmación tiene un porcentaje válido del 43.5 %

**TABLA 36 Evitar Uso Celular**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	2	1.7	1.7	1.7
	En desacuerdo	16	13.8	13.9	15.7
	De acuerdo	42	36.2	36.5	52.2
	Completamente de acuerdo	55	47.4	47.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

En la tabla 36, 55 personas conductoras están completamente de acuerdo en que no se debe utilizar el celular mientras se conduce. Con lo anterior, se puede evitar el origen de un accidente de tránsito, la puntuación válida que recibe este resultado corresponde al 47.8 %

**Tabla de frecuencia 12. Considero que los responsables de la prevención de los accidentes de tránsito son (PREVENCION):**

**CATEGORÍA 4 TABLA 37 Los Conductores**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	5	4.3	4.3	4.3
	De acuerdo	58	50.0	50.4	54.8
	Completamente de acuerdo	52	44.8	45.2	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 37, ilustra el resultado en el cual 58 conductores, están de acuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son los conductores de vehículos en Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido del 50.4 %



**TABLA 38 Los Peatones**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	12	10.3	10.4	11.3
	De acuerdo	61	52.6	53.0	64.3
	Completamente de acuerdo	41	35.3	35.7	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 38, ilustra el resultado en el cual 61 conductores, están de acuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son los peatones en Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido del 53. %

**TABLA 39 Los Pasajeros**

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	10	8.6	8.7	8.7
	En desacuerdo	51	44.0	44.3	53.0
	De acuerdo	37	31.9	32.2	85.2
	Completamente de acuerdo	17	14.7	14.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 39, ilustra el resultado en el cual 51 conductores, están en desacuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son los pasajeros en Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido del 44.3 %

**TABLA 40 Las Autoridades**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	8	6.9	7.0	7.0
	En desacuerdo	18	15.5	15.7	22.6
	De acuerdo	52	44.8	45.2	67.8
	Completamente de acuerdo	37	31.9	32.2	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 40, muestra el resultado en el cual 52 conductores, están de acuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son las autoridades en Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido del 45.2 %

**TABLA 41 Las Empresas de Transporte**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	7	6.0	6.1	6.1
	En desacuerdo	20	17.2	17.4	23.5
	De acuerdo	47	40.5	40.9	64.3
	Completamente de acuerdo	41	35.3	35.7	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 41, muestra el resultado en el cual 47 conductores, están de acuerdo y otros 41 conductores más, están completamente de acuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son las empresas de transporte en Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido para el primero del 40.9 % y para el segundo grupo de

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

conductores el 35.7 %

**TABLA 42 Los Agentes de Tránsito**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	8	6.9	7.0	7.0
	En desacuerdo	17	14.7	14.8	21.7
	De acuerdo	49	42.2	42.6	64.3
	Completamente de acuerdo	41	35.3	35.7	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 42, muestra el resultado en el cual 49 conductores, están de acuerdo y otros 41 conductores más, están completamente de acuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son los agentes de tránsito de Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido para el primero del 42.6 % y para el segundo grupo de conductores el 35.7 %

**TABLA 43 Las Escuelas de Conducción**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	8	6.9	7.0	7.0
	En desacuerdo	19	16.4	16.5	23.5
	De acuerdo	41	35.3	35.7	59.1
	Completamente de acuerdo	47	40.5	40.9	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 43, muestra el resultado en el cual 47 conductores, están completamente de acuerdo y otros 41 conductores más, están de acuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son las escuelas de conducción en Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido para el primero del 40.9 % y para el segundo grupo de conductores el 35.7 %

**TABLA 44 Todas las Personas**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	9	7.8	7.8	7.8
	En desacuerdo	13	11.2	11.3	19.1
	De acuerdo	42	36.2	36.5	55.7
	Completamente de acuerdo	51	44.0	44.3	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 44, muestra el resultado en el cual 51 personas que conducen, están completamente de acuerdo en que los principales responsables para prevenir los accidentes son todas las personas, recibiendo así un porcentaje válido del 44.3 %

**TABLA 45 Nadie**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	83	71.6	72.2	72.2
	En desacuerdo	21	18.1	18.3	90.4
	De acuerdo	3	2.6	2.6	93.0
	Completamente de acuerdo	8	6.9	7.0	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La figura de la tabla 40, muestra el resultado en el cual resalta la opinión de los conductores encuestados, 83 de ellos afirman que están completamente en des acuerdo en que nadie es responsable para prevenir los accidentes de tránsito en Villavicencio, recibiendo así un porcentaje válido del 72.2 %

**Tabla de frecuencia 13. Una forma de disminuir la accidentalidad (REDUCCIÓN)**

**CATEGORÍA 5 TABLA 46 Elevar las Multas**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	23	19.8	20.0	20.0
	En desacuerdo	30	25.9	26.1	46.1
	De acuerdo	16	13.8	13.9	60.0
	Completamente de acuerdo	46	39.7	40.0	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

El resultado que describe la tabla 46, refleja que 46 personas que conducen vehículos en Villavicencio, están completamente de acuerdo en que una forma que ayuda a disminuir los accidentes de tránsito, es elevando las multas a los conductores. Esta afirmación es válida con un porcentaje del 40 %



**TABLA 47 Más Vigilancia Autoridades**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	1	.9	.9	.9
	En desacuerdo	4	3.4	3.5	4.3
	De acuerdo	71	61.2	61.7	66.1
	Completamente de acuerdo	39	33.6	33.9	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La tabla 47 identifica a 71 conductores que están de acuerdo con que debe haber mayor vigilancia por parte de las autoridades como una forma en la que se logre disminuir el riesgo de accidentarse. Puntuación válida para este resultado es del 61.7 %

**TABLA 48 Informar y Educar a Peatones**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	11	9.5	9.6	9.6
	De acuerdo	56	48.3	48.7	58.3
	De acuerdo	48	41.4	41.7	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La tabla 48, muestra el resultado en el cual, 56 conductores están de acuerdo con que se debe informar y educar a los peatones como una forma en la que se logre disminuir el riesgo de los accidentes. Puntuación válida para este resultado es del 48.7 %

**TABLA 49 Informar y Educar a Conductores**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	5	4.3	4.3	4.3
	De acuerdo	57	49.1	49.6	53.9
	Completamente de acuerdo	53	45.7	46.1	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La tabla 49, muestra el resultado en el cual, 57 conductores están de acuerdo, y 53 conductores más están completamente de acuerdo con que se debe informar y educar a los conductores de vehículos, como una forma en la que se logre disminuir el riesgo de los accidentes. Puntuación válida para este resultado es del 49.6 % para el primero, mientras que para el segundo grupo de conductores le corresponde el 46.1 %

**TABLA 50 Mejorar Señalización de Tránsito**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	5	4.3	4.3	4.3
	De acuerdo	49	42.2	42.6	47.0
	Completamente de acuerdo	61	52.6	53.0	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La grafica de la tabla 50, muestra el resultado en el cual, 61 conductores están completamente de acuerdo con que se debe mejorar la señalización de tránsito como una forma en la que se logre disminuir el riesgo de los accidentes en Villavicencio. Puntuación válida para este resultado es del 53 %

**TABLA 51 Respetar y Cumplir las Normas**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	7	6.0	6.1	6.1
	De acuerdo	49	42.2	42.6	48.7
	Completamente de acuerdo	59	50.9	51.3	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La grafica de la tabla 51, muestra el resultado en el cual, 59 conductores están completamente de acuerdo con que se deben respetar y cumplir las normas de tránsito como una forma en la que se alcance disminuir el riesgo de los accidentes en Villavicencio. Puntuación válida para este resultado es del 51.3 %

**TABLA 52 Leyes más Estrictas**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Completamente en desacuerdo	3	2.6	2.6	2.6
	En desacuerdo	9	7.8	7.8	10.4
	De acuerdo	40	34.5	34.8	45.2
	Completamente de acuerdo	63	54.3	54.8	100.0
	Total	115	99.1	100.0	
Perdidos	Sistema	1	.9		
	Total	116	100.0		

La grafica de la tabla 52, muestra el resultado en el cual, 63 conductores están completamente de acuerdo con que debe haber leyes más estrictas para que se logre disminuir el riesgo de los accidentes de tránsito en Villavicencio. Puntuación válida para este resultado es del 54.8 %

A continuación se anexan tablas complementarias de apoyo como recuento del proceso de información tabulada durante la investigación.

**TABLAS DE CONTINGENCIA**

**TABLA DE CONTINGENCIA SALUD PÚBLICA \* ACCIDENTADO**

Recuento

		Accidentado		Total
		Sí	No	
Salud Pública	Completamente en desacuerdo	15	14	29
	En desacuerdo	14	18	32
	De acuerdo	23	16	39
	Completamente de acuerdo	11	4	15
	Total	63	52	115

**Tabla de contingencia Problema Social \* Accidentado**

Recuento

		Accidentado		Total
		Sí	No	
Problema Social	Completamente en desacuerdo	3	3	6
	En desacuerdo	6	16	22
	De acuerdo	29	25	54
	Completamente de acuerdo	25	8	33
	Total	63	52	115

**Tabla de contingencia Mortalidad \* Accidentado**

Recuento

		Accidentado		Total
		Sí	No	
Mortalidad	Completamente en desacuerdo	3	1	4
	En desacuerdo	16	11	27
	De acuerdo	28	30	58
	Completamente de acuerdo	16	10	26
	Total	63	52	115

**Tabla de contingencia Problema Económico \* Accidentado**

Recuento

		Accidentado		Total
		Sí	No	
Problema Económico	Completamente en desacuerdo	5	12	17
	En desacuerdo	23	21	44
	De acuerdo	18	14	32
	Completamente de acuerdo	17	5	22
	Total	63	52	115



**Tabla de contingencia Gasto Social \* Accidentado**

Recuento

		Accidentado		Total
		Sí	No	
Gasto Social	Completamente en desacuerdo	2	3	5
	En desacuerdo	12	15	27
	De acuerdo	25	24	49
	Completamente de acuerdo	24	10	34
	Total	63	52	115

**Tabla de contingencia Inevitable \* Accidentado**

Recuento

		Accidentado		Total
		Sí	No	
Inevitable	Completamente en desacuerdo	1	3	4
	En desacuerdo	5	6	11
	De acuerdo	19	22	41
	Completamente de acuerdo	38	21	59
	Total	63	52	115

**Tabla de contingencia Evitables \* Accidentado**

Recuento

		Accidentado		Total
		Sí	No	
Evitables	Completamente en desacuerdo	0	1	1
	En desacuerdo	3	2	5
	De acuerdo	25	19	44
	Completamente de acuerdo	35	30	65
	Total	63	52	115

**Tabla de contingencia Años Conduciendo \* Salud Pública**

Recuento

		Salud Pública				Total
		Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Años Conduciendo	1-3	6	4	7	3	20
	4-6	5	12	13	6	36
	7-9	5	3	5	4	17
	Más de 10	13	13	14	2	42
	Total	29	32	39	15	115

**Tabla de contingencia Años Conduciendo \* Problema Social**

Recuento

		Problema Social				Total
		Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Años Conduciendo	1-3	2	2	8	8	20
	4-6	2	5	18	11	36
	7-9	2	1	8	6	17
	Más de 10	0	14	20	8	42
	Total	6	22	54	33	115

**Tabla de contingencia Años Conduciendo \* Mortalidad**

Recuento

		Principal causa de Mortalidad				Total
		Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Años Conduciendo	1-3	1	8	5	6	20
	4-6	1	9	18	8	36
	7-9	0	0	11	6	17
	Más de 10	2	10	24	6	42
	Total	4	27	58	26	115

**Tabla de contingencia Años Conduciendo \* Problema Económico**

Recuento

		Problema Económico				Total
		Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Años Conduciendo	1-3	3	11	3	3	20
	4-6	5	11	11	9	36
	7-9	1	6	5	5	17
	Más de 10	8	16	13	5	42
	Total	17	44	32	22	115

**Tabla de contingencia Años Conduciendo \* Gasto Social**

Recuento

		Gasto Social				Total
		Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Años Conduciendo	1-3	0	8	6	6	20
	4-6	0	7	19	10	36
	7-9	0	3	7	7	17
	Más de 10	5	9	17	11	42
	Total	5	27	49	34	115

**Tabla de contingencia Años Conduciendo \* Inevitables**

Recuento

		Inevitable				Total
		Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Años Conduciendo	1-3	2	3	6	9	20
	4-6	1	3	15	17	36
	7-9	0	1	8	8	17
	Más de 10	1	4	12	25	42
	Total	4	11	41	59	115



**Tabla de contingencia Años Conduciendo \* Evitables**

Recuento

		Evitables				Total
		Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Años Conduciendo	1-3	0	1	6	13	20
	4-6	0	4	16	16	36
	7-9	1	0	6	10	17
	Más de 10	0	0	16	26	42
	Total	1	5	44	65	115

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Malas Vías \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Malas Vías				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	1	0	1
		Bachillerato		1	6	7	14
		Técnico		1	6	15	22
		Universitario		1	13	12	26
		Total		3	26	34	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	0	3	3	6
		Bachillerato	0	0	6	4	10
		Técnico	1	3	8	4	16
		Universitario	0	0	12	8	20
		Total	1	3	29	19	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Mala Señalización \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Mala Señalización				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	1	0	1
		Bachillerato	1	1	5	7	14
		Técnico	0	1	8	13	22
		Universitario	0	3	14	9	26
		Total	1	5	28	29	63
No	Nivel Estudio	Primaria	1	1	2	2	6
		Bachillerato	0	1	6	3	10
		Técnico	0	5	6	5	16
		Universitario	0	4	12	4	20
		Total	1	11	26	14	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Cansancio Conductores \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Cansancio Conductores				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	1	0	1
		Bachillerato	1	2	8	3	14
		Técnico	0	1	9	12	22
		Universitario	0	5	14	7	26
		Total	1	8	32	22	63
No	Nivel Estudio	Primaria		0	3	3	6
		Bachillerato		1	4	5	10
		Técnico		8	2	6	16
		Universitario		5	11	4	20
		Total		14	20	18	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* exceso Velocidad \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Exceso Velocidad				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		0	5	9	14
		Técnico		1	8	13	22
		Universitario		0	14	12	26
		Total		1	27	35	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0		0	6	6
		Bachillerato	0		7	3	10
		Técnico	0		10	6	16
		Universitario	1		9	10	20
		Total	1		26	25	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Falta Mantenimiento Vehículos \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Falta Mantenimiento Vehículos				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	0	1	1
		Bachillerato	1	1	7	5	14
		Técnico	1	2	6	13	22
		Universitario	0	5	14	7	26
		Total	2	8	27	26	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	0	5	1	6
		Bachillerato	0	1	5	4	10
		Técnico	2	0	10	4	16
		Universitario	0	2	11	7	20
		Total	2	3	31	16	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Embriaguez \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Embriaguez				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	1	0	1
		Bachillerato		1	5	8	14
		Técnico		3	7	12	22
		Universitario		1	10	15	26
		Total		5	23	35	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	0	2	4	6
		Bachillerato	0	1	5	4	10
		Técnico	0	0	6	10	16
		Universitario	1	0	9	10	20
		Total	1	1	22	28	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Imprudencia Conductor \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Imprudencia Conductor				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		2	6	6	14
		Técnico		0	9	13	22
		Universitario		2	12	12	26
		Total		4	27	32	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	1	1	4	6
		Bachillerato	0	0	6	4	10
		Técnico	1	0	6	9	16
		Universitario	0	3	11	6	20
		Total	1	4	24	23	52



**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Imprudencia Peatón \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Imprudencia Peatón			Total
			En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	1	1
		Bachillerato	1	10	3	14
		Técnico	1	10	11	22
		Universitario	1	17	8	26
		Total	3	37	23	63
No	Nivel Estudio	Primaria	2	2	2	6
		Bachillerato	0	6	4	10
		Técnico	2	6	8	16
		Universitario	6	9	5	20
		Total	10	23	19	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Desconocimiento Señales Tránsito \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Desconocimiento Señales Tránsito				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	1	0	1
		Bachillerato		1	6	7	14
		Técnico		1	7	14	22
		Universitario		4	14	8	26
		Total		6	28	29	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	3	2	1	6
		Bachillerato	0	0	6	4	10
		Técnico	0	2	7	7	16
		Universitario	1	5	9	5	20
		Total	1	10	24	17	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Pases Personas no aptas \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Pases Personas no aptas				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	1	0	1
		Bachillerato	1	2	7	4	14
		Técnico	1	3	8	10	22
		Universitario	0	4	10	12	26
		Total	2	9	26	26	63
No	Nivel Estudio	Primaria		3	1	2	6
		Bachillerato		0	5	5	10
		Técnico		1	4	11	16
		Universitario		7	7	6	20
		Total		11	17	24	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Fallas Mecánicas \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Fallas Mecánicas				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	1	0	1
		Bachillerato	1	3	5	5	14
		Técnico	1	1	9	11	22
		Universitario	0	4	11	11	26
		Total	2	8	26	27	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	0	5	1	6
		Bachillerato	0	2	5	3	10
		Técnico	1	2	8	5	16
		Universitario	0	3	12	5	20
		Total	1	7	30	14	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Estrés Conductores \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Estrés Conductores				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	1	0	1
		Bachillerato	1	1	9	3	14
		Técnico	0	3	10	9	22
		Universitario	0	5	14	7	26
		Total	1	9	34	19	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	3	2	1	6
		Bachillerato	0	1	6	3	10
		Técnico	1	4	6	5	16
		Universitario	0	8	8	4	20
		Total	1	16	22	13	52

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Tolerancia Conductores \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Tolerancia Conductores				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	0	1	1
		Bachillerato	1	0	5	8	14
		Técnico	0	0	6	16	22
		Universitario	0	2	13	11	26
		Total	1	2	24	36	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	0	5	1	6
		Bachillerato	0	0	5	5	10
		Técnico	1	0	8	7	16
		Universitario	0	2	11	7	20
		Total	1	2	29	20	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Evitar Consumo Fármacos Alcohol \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Evitar Consumo Fármacos Alcohol				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		0	6	8	14
		Técnico		5	10	7	22
		Universitario		0	17	9	26
		Total		5	33	25	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0		2	4	6
		Bachillerato	2		6	2	10
		Técnico	0		5	11	16
		Universitario	0		7	13	20
		Total	2		20	30	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Mantenimiento Vehículo \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Mantenimiento Vehículo				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		0	7	7	14
		Técnico		5	12	5	22
		Universitario		1	16	9	26
		Total		6	35	22	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	0	3	3	6
		Bachillerato	2	0	7	1	10
		Técnico	0	1	9	6	16
		Universitario	0	0	7	13	20
		Total	2	1	26	23	52



**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Evitar Conducir Trasnochado \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Evitar Conducir Trasnochado				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		1	8	5	14
		Técnico		5	11	6	22
		Universitario		2	12	12	26
		Total		8	31	24	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0		3	3	6
		Bachillerato	2		6	2	10
		Técnico	0		9	7	16
		Universitario	0		13	7	20
		Total	2		31	19	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Conducir Despacio \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Conducir Despacio				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		0	8	6	14
		Técnico		5	10	7	22
		Universitario		2	11	13	26
		Total		7	29	27	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	1	1	4	6
		Bachillerato	1	1	7	1	10
		Técnico	0	2	6	8	16
		Universitario	0	2	13	5	20
		Total	1	6	27	18	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Respeto Normas Tránsito \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Respeto Normas Tránsito				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		0	8	6	14
		Técnico		3	10	9	22
		Universitario		0	14	12	26
		Total		3	32	28	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	1	1	4	6
		Bachillerato	1	0	7	2	10
		Técnico	0	3	4	9	16
		Universitario	0	0	9	11	20
		Total	1	4	21	26	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Conducir Precavido Defensiva \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Conducir Precavido Defensiva				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	0	1	1
		Bachillerato	1	0	8	5	14
		Técnico	0	2	13	7	22
		Universitario	1	2	8	15	26
		Total	2	4	29	28	63
No	Nivel Estudio	Primaria		0	2	4	6
		Bachillerato		0	6	4	10
		Técnico		2	7	7	16
		Universitario		0	11	9	20
		Total		2	26	24	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Usar Cinturón Seguridad \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Usar Cinturón Seguridad			Total
			En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	1	1
		Bachillerato	1	5	8	14
		Técnico	3	11	8	22
		Universitario	1	14	11	26
		Total	5	30	28	63
No	Nivel Estudio	Primaria	1	1	4	6
		Bachillerato	0	6	4	10
		Técnico	0	8	8	16
		Universitario	1	8	11	20
		Total	2	23	27	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Documentos Regla \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Documentos Regla				
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	Total
Sí	Nivel Estudio	Primaria		0	0	1	1
		Bachillerato		1	6	7	14
		Técnico		7	6	9	22
		Universitario		4	12	10	26
		Total		12	24	27	63
No	Nivel Estudio	Primaria	1	2	0	3	6
		Bachillerato	0	3	6	1	10
		Técnico	0	2	3	11	16
		Universitario	0	4	8	8	20
		Total	1	11	17	23	52

**Tabla de contingencia Nivel Estudio \* Evitar Uso Celular \* Accidentado**

Recuento

Accidentado			Evitar Uso Celular				Total
			Completamente en desacuerdo	En desacuerdo	De acuerdo	Completamente de acuerdo	
Sí	Nivel Estudio	Primaria	0	0	0	1	1
		Bachillerato	0	1	4	9	14
		Técnico	0	7	6	9	22
		Universitario	1	2	14	9	26
		Total	1	10	24	28	63
No	Nivel Estudio	Primaria	0	1	1	4	6
		Bachillerato	1	1	5	3	10
		Técnico	0	2	7	7	16
		Universitario	0	2	5	13	20
		Total	1	6	18	27	52

### 3.6 Fases y Tiempo del Proceso de Investigación

FASE	PROCESO	TIEMPO
<b>FASE 1</b>	Selección del tema, población y muestra a estudio. Con las directivas de la Universidad, se decide realizar la investigación en los accidentes de tránsito, con la asesora asignada acordamos plantearlas desde la percepción del riesgo.	2 MESES
<b>FASE 2</b>	Creación del instrumento a aplicar en población muestra.  Se realiza la creación de un instrumento tipo Likert con una variable independiente y 5 dimensiones para la categoría de análisis, el cual es aplicado a 15 personas y luego lo pasamos por el software SPSS para obtener la respectiva confiabilidad validación con un porcentaje válido de 7.8 %.	1 MES
<b>FASE 3</b>	Aplicación de instrumento en población muestra. Con una población de 115 personas, en las cuales se encuentran hombres y mujeres que conducen su propio vehículo, se aplicó el instrumento antes mencionado con una variable independiente, 5 categorías de análisis y 45 ítems que nos permitió determinar el nivel de percepción moderada alta que tienen las personas encuestadas.	1 MES



## 4 RESULTADOS

### 4.1 Análisis, Interpretación y Discusión

**TABLA CON DATOS DE MAYOR RESALTO (VARIABLE PERCEPCION DE RIESGO)**

<b>CATEGORIA</b>	<b>MAYOR RESPUESTA</b>	<b>SOBRE 115 MUESTRA POBLACIONAL</b>	<b>%</b>
<b>Tabla de frecuencia Datos Generales</b>	<b>Sexo</b>	Masculino 68	58.6
		Femenino 47	40.5
	<b>Edad</b>	29-39 (34)	29.3
		40-50 (32)	27.6
		18-28 (27)	23.3
		Más de 50 (22)	19.0
	<b>Nivel Estudio</b>	Universitario (46)	39.7
		Técnico (38)	32.8
		Bachillerato (24)	20.7
		Primaria (7)	6.0
	<b>Estado Civil</b>	Casado (56)	48.3
		Soltero (35)	30.2
		Unión Libre (24)	20.7
	<b>Años que tiene Conduciendo</b>	Más de 10 (42)	36.2
		4-6 (36)	31.0
		1-3 (20)	17.2
		7-9 (17)	14.7
	<b>Ha sufrido algún accidente de tránsito</b>	Sí (63)	54.3
		No (52)	44.8
	<b>Frecuencia con la que Conduce</b>	Frecuentemente (99)	85.3
		Pocas veces (16)	13.8
	<b>Tipo de Vehículo que Conduce</b>	Moto (51)	44.0
		Vehículo (64)	55.2
<b>A mi juicio, los accidentes de tránsito (CONOCIMIENTO)</b>	<b>Son un problema de salud publica</b>	De acuerdo (39)	33.6
		En desacuerdo (32)	27.6
		Completamente en desacuerdo (29)	25.0
		Completamente de acuerdo (15)	12.9
	<b>Son un Problema Social</b>	De acuerdo (54)	46.6
		Completamente de acuerdo (33)	28.4
		En desacuerdo (22)	19.0
		Completamente en desacuerdo (6)	5.2
	<b>Son el mayor causantes de Mortalidad</b>	De acuerdo (58)	50.0
		En desacuerdo (27)	23.3
		Completamente de acuerdo (26)	22.4
		Completamente en desacuerdo (4)	3.4
	<b>Son un Problema Económico</b>	En desacuerdo (44)	37.9
		De acuerdo (32)	27.6
		Completamente de acuerdo (22)	19.0
		Completamente en desacuerdo (17)	14.7
	<b>Son los que generan mayor Gasto Social</b>	De acuerdo (49)	42.2
		Completamente de acuerdo (34)	29.3
		En desacuerdo (27)	23.3
		Completamente en desacuerdo (5)	4.3

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

	<b>Son Inevitables</b>	Completamente de acuerdo (59) De acuerdo (41) En desacuerdo (11) Completamente en desacuerdo (4)	50.9 35.3 9.5 3.4
	<b>Son Evitables</b>	Completamente de acuerdo (65) De acuerdo (44) En desacuerdo (5) Completamente en desacuerdo (1)	56.0 37.9 4.3 0.9
<b>Considero que las principales causas de accidentes en Villavicencio es (CAUSAS)</b>	<b>Mal estado de las Vías</b>	De acuerdo (55) Completamente de acuerdo (53) En desacuerdo (6) Completamente en desacuerdo (1)	47.8 45.7 5.2 0.9
	<b>Mala Señalización</b>	De acuerdo (54) Completamente de acuerdo (43) En desacuerdo (16) Completamente en desacuerdo (2)	46.6 37.1 13.8 1.7
	<b>Cansancio de los Conductores</b>	De acuerdo (52) Completamente de acuerdo (40) En desacuerdo (22) Completamente en desacuerdo (1)	44.8 34.5 19.0 0.9
	<b>El exceso de Velocidad</b>	Completamente de acuerdo (60) De acuerdo (53) En desacuerdo (1) Completamente en desacuerdo (1)	51.7 45.7 0.9 0.9
	<b>La Falta Mantenimiento de los Vehículos</b>	De acuerdo (58) Completamente de acuerdo (42) En desacuerdo (11) Completamente en desacuerdo(4)	50.0 36.2 9.5 3.4
	<b>Conducir en estado de Embriaguez</b>	Completamente de acuerdo (63) De acuerdo (45) En desacuerdo (6) Completamente en desacuerdo (1)	54.3 38.8 5.3 0.9
	<b>Imprudencia de los Conductores</b>	Completamente de acuerdo (55) De acuerdo (51) En desacuerdo (8) Completamente en desacuerdo (1)	47.4 44.0 6.9 0.9
	<b>Imprudencia de los Peatones</b>	De acuerdo (60) Completamente de acuerdo (42) En desacuerdo(13)	51.7 36.2 11.2
	<b>Desconocimiento de las Señales de Transito</b>	De acuerdo (52) Completamente de acuerdo (46) En desacuerdo (16) Completamente en desacuerdo (1)	44.8 39.7 13.8 0.9
	<b>Otorgar Pases a Personas no aptas para conducir</b>	Completamente de acuerdo (50) De acuerdo (43) En desacuerdo (20) Completamente en desacuerdo (2)	43.1 37.1 17.2 1.7
	<b>Fallas Mecánicas</b>	De acuerdo (56) Completamente de acuerdo (41) En desacuerdo (15) Completamente en desacuerdo (3)	48.3 35.3 12.9 2.3
	<b>Estrés en los Conductores</b>	De acuerdo (56) Completamente de acuerdo (32) En desacuerdo (25) Completamente en desacuerdo (2)	48.3 27.6 21.6 1.7
	<b>Falta de Tolerancia de los Conductores</b>	Completamente de acuerdo (56) De acuerdo (53)	48.3 45.7

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

		En desacuerdo (4)	3.4
		Completamente en desacuerdo (2)	1.7
<b>Las medidas que utilizo para evitar accidentes de tránsito (EVITACION)</b>	<b>Evitar Consumo de Fármaco y Alcohol</b>	Completamente de acuerdo (55)	47.4
		De acuerdo (53)	45.7
		En desacuerdo (5)	4.3
		Completamente en desacuerdo (2)	1.7
	<b>Mantenimiento del Vehículo</b>	De acuerdo (61)	52.6
		Completamente de acuerdo (45)	38.8
		En desacuerdo (7)	6.0
		Completamente en desacuerdo (2)	1.7
	<b>Evitar Conducir Trasnochado</b>	De acuerdo (62)	53.4
		Completamente de acuerdo (43)	37.1
		En desacuerdo (8)	6.9
		Completamente en desacuerdo (2)	1.7
	<b>Conducir Despacio</b>	De acuerdo (56)	48.3
		Completamente de acuerdo (45)	38.8
		En desacuerdo (13)	11.3
		Completamente en desacuerdo (1)	0.9
	<b>Respeto Normas Tránsito</b>	Completamente de acuerdo (54)	46.6
		De acuerdo (53)	45.7
		En desacuerdo (7)	6.0
		Completamente en desacuerdo (1)	0.9
	<b>Conducir Precavido Defensiva</b>	De acuerdo (55)	47.4
		Completamente de acuerdo (52)	44.8
		En desacuerdo (6)	5.2
		Completamente en desacuerdo (2)	1.7
	<b>Usar Cinturón de Seguridad</b>	Completamente de acuerdo (55)	47.4
		De acuerdo (53)	45.7
		En desacuerdo (7)	6.0
	<b>Documentos en Regla</b>	Completamente de acuerdo (50)	43.1
		De acuerdo (41)	35.3
		En desacuerdo (23)	19.8
		Completamente en desacuerdo (1)	0.9
	<b>Evitar Uso Celular</b>	Completamente de acuerdo (55)	47.4
		De acuerdo (42)	36.2
		En desacuerdo (16)	13.8
		Completamente en desacuerdo (2)	1.7
<b>Considero que los responsables de la prevención de los accidentes de tránsito son (PREVENCION)</b>	<b>Los Conductores</b>	De acuerdo (58)	50.0
		Completamente de acuerdo (52)	44.8
		En desacuerdo (5)	4.3
	<b>Los Peatones</b>	De acuerdo (61)	52.6
		Completamente de acuerdo (41)	35.3
		En desacuerdo (12)	10.3
		Completamente en desacuerdo (1)	0.9
	<b>Los Pasajeros</b>	En desacuerdo (51)	44.0
		De acuerdo (37)	31.9
		Completamente de acuerdo (17)	14.7
		Completamente en desacuerdo (10)	8.6
	<b>Las Autoridades</b>	De acuerdo (52)	44.8
		Completamente de acuerdo (37)	31.9
		En desacuerdo (18)	15.5
		Completamente en desacuerdo (8)	6.9
	<b>Las Empresas de Transporte</b>	De acuerdo (47)	40.5
		Completamente de acuerdo (41)	35.3
		En desacuerdo (20)	17.2

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

		Completamente en desacuerdo (7)	6.0
	<b>Los Agentes de Tránsito</b>	De acuerdo (49)	42.2
		Completamente de acuerdo (41)	35.3
		En desacuerdo (17)	14.7
		Completamente en desacuerdo (8)	6.9
	<b>Las Escuelas de Conducción</b>	Completamente de acuerdo (47)	40.5
		De acuerdo (41)	35.3
		En desacuerdo (19)	16.4
		Completamente en desacuerdo (8)	6.9
	<b>Todas las Personas</b>	Completamente de acuerdo (51)	44.0
		De acuerdo (42)	36.2
		En desacuerdo (13)	11.2
		Completamente en desacuerdo (9)	7.8
	<b>Nadie</b>	Completamente en desacuerdo (83)	71.6
		En desacuerdo (21)	18.1
		Completamente de acuerdo (8)	6.9
		De acuerdo (3)	2.6
<b>Una forma de disminuir la accidentalidad (REDUCCIÓN)</b>	<b>Elevar las Multas</b>	Completamente de acuerdo (46)	39.7
		En desacuerdo (30)	25.9
		Completamente en desacuerdo (23)	19.8
		De acuerdo (16)	13.8
	<b>Más Vigilancia Autoridades</b>	De acuerdo (71)	61.2
		Completamente de acuerdo (39)	33.6
		En desacuerdo (4)	3.4
		Completamente en desacuerdo (1)	0.9
	<b>Informar y Educar a Peatones</b>	De acuerdo (56)	48.3
		De acuerdo (48)	41.4
		En desacuerdo (11)	9.5
	<b>Informar y Educar a Conductores</b>	De acuerdo (57)	49.1
		Completamente de acuerdo (53)	45.7
		En desacuerdo (5)	4.3
	<b>Mejorar Señalización de Tránsito</b>	Completamente de acuerdo (61)	52.6
		De acuerdo (49)	42.2
		En desacuerdo (5)	4.3
	<b>Respetar y Cumplir las Normas</b>	Completamente de acuerdo (59)	50.9
		De acuerdo (49)	42.2
		En desacuerdo (7)	6.0
	<b>Leyes más Estrictas</b>	Completamente de acuerdo (63)	54.3
		De acuerdo (40)	34.5
		En desacuerdo (9)	7.8
		Completamente en desacuerdo (3)	2.6

Se encuestó una muestra poblacional de 115 personas de la ciudad de Villavicencio/meta, donde al momento del análisis, encontramos que 47 de ellas son mujeres arrojando el 40.5%, hombres 68 con un 58.6%. Las edades tomadas se interpretan de 1 a 4, donde el número 1 cubre edades entre 18 a 28 años, mostrando en este espacio 27 personas correspondientes a un 23.3% de la muestra poblacional, el número 2 cubre edades entre 29 a 39 años encontrando una frecuencia de 34 con un porcentaje de 29.3. el número

## Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

3 cubre edades entre los 40 a 50 años donde encontramos una frecuencia de 32 personas con un porcentaje de 27.6 y la número 4 más de 50 años muestra una frecuencia de 22 personas con un porcentaje de 19.0.

El nivel de estudio encontrado con mayor frecuencia es el universitario, con 46 personas y un porcentaje de 39.7, le continúa el técnico con 38 personas con un porcentaje de 32.8, el bachillerato 24 personas con un porcentaje de 20.7 y primaria 7 personas con un 6.0 %.

El estado civil con mayor frecuencia de los conductores encuestados es el casado con 56 personas equivalente al 48.3 % de la muestra poblacional, solteros 35 personas con porcentaje de 30.2% y en unión libre 24 personas con un 20.7 %. Los años que llevan conduciendo es de más de 10 años, donde encontramos 42 personas en este rango con un porcentaje de 36.2, continúa de 4 a 6 años con 36 personas y un 31.0 %, de 1 a 3 años 20 personas con un 17.2% y termina de 7 a 9 años conduciendo 17 personas con un 14.7 %.

A la pregunta ha sufrido algún accidente de tránsito, de las 115 personas encuestadas si lo han sufrido 63 personas con un porcentaje de 54,3 y no lo han sufrido 52 personas con un porcentaje de 44.8. la frecuencia con la que conduce nuestros encuestados nos dice que 99 personas de las 115 si lo hacen con frecuencia dando un 85.3% y pocas veces conducen lo realizan 16 de restantes con un 13.8%,el tipo de vehículo que conducen son moto representado por 51 personas con un 44% y 64 personas conducen vehículo con un 55.6%.

Al analizar la categoría según el juicio de cada encuestado sobre los accidentes de tránsito sobresalen que de las 115 muestra poblacional 39 de ellos piensan que son un problema de salud pública representando el 33.6%, son un problema social 58 personas con un 46.6%, son el mayor causante de mortalidad los accidentes de tránsito de acuerdo 58 personas con un 50%, son un problema económico 49 personas están de acuerdo con un

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

42.2%, 59 encuestados piensan que los accidentes son inevitable con un 50.9%, 65 personas piensan están completamente de acuerdo que son evitables los accidentes de tránsito con un 56.0%.

Dentro de la categoría considero que las principales causas de accidentes de tránsito en Villavicencio se consideran 55 personas que corresponde al mal estado de las vías con un 47.8%, 54 personas piensan que esto es por la mala señalización con un 46.6%, 52 personas piensan que es por el cansancio de los conductores con un 44.8%, 60 personas piensan que es la causa el exceso de velocidad con un 51.7%, 58 personas piensan que es por la falta de mantenimiento de los vehículos con un 50%, 63 personas piensan que es causado por conducir en estado de embriaguez con un 54,3%, 55 personas piensan que es por imprudencia de los conductores con un 47,4%, 60 personas piensan que es causado por imprudencia de los peatones con un 51,7%, 52 personas piensan que la causa es desconocimiento de las señales de tránsito con un 44.8%, 50 personas piensan que la causa es por otorgar pases a personas no aptas para conducir las causantes de los accidentes de tránsito con un 42.1%, 56 personas piensan que es por fallas mecánicas con un 48.3%, 56 personas piensan que la causa es por estrés en los conductores con un 48.3%, y 56 personas piensan que la causa es por la falta de tolerancia de los conductores con un 48.3%.

Dentro de las medidas que utiliza en encuestado para evitar accidentes de tránsito encontramos que 55 personas lo evitan no consumiendo fármacos y alcohol con un 47.4%, 61 personas piensan que realizando mantenimiento del vehiculó con un 52.6%, 62 personas piensan que evitando conducir trasnochados con un 53.4 %, 54 personas lo evitan conduciendo despacio con un 48.3%, 54 personas respetando las normas de tránsito con un 46.6%, 56 personas conduciendo precavidamente y estando a la defensiva con un 47.4%,

### **Estadísticos**

55 personas usando el cinturón de seguridad con un 47.4%, 50 personas lo evitan portando los documentos en regla con un 43.1%, 55 personas evitando usar el celular con un 47.4%.

En la categoría considero que los responsables de la prevención de los accidentes de tránsito son, 58 personas piensan que los conductores con un 50%, 61 personas están de acuerdo que los peatones con un 52.6%, 51 personas están en desacuerdo que sean los peatones con un 44%, 51 personas están en desacuerdo que sean los pasajeros con un 44.8%, 52 personas están de acuerdo que las autoridades con un 44.8%, 47 personas están de acuerdo que las empresa de transporte con un 40.5%, 49 personas están de acuerdo que los agentes de tránsito con un 42.2%, 47 personas están completamente de acuerdo que las escuelas de conducción con un 40.5%, 51 personas piensa que todas las personas con un 44% y 83 personas piensa que nadie con un 71.6%.

Una forma de disminuir la accidentabilidad es elevar las multas esto lo piensa 46 personas que están completamente de acuerdo representada en un 39.7%, 71 personas están de acuerdo es que lo disminuye si hay más vigilancia de las autoridades con un 61.2%, 56 personas están de acuerdo si se informa y educa a los peatones con un 48.3%, 57 personas están de acuerdo si se informa y educa a los conductores con un 49.1%, 61 personas están completamente de acuerdo si se mejora la señalización de tránsito con un 52.6%, 59 personas están completamente de acuerdo si se respetan y cumplen las normas con un 50.9% y 63 personas están completamente de acuerdo si se implementan leyes más estrictas con un 54.3%.

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

		Conocimiento	Percepción Causas	Evitación	Responsabilidad	Reducción Riesgo
N	Válidos	115	115	115	115	115
	Perdidos	1	1	1	1	1
Media		2.98	3.27	3.32	2.90	3.33

**RIESGO TIPO DE CONDUCCIÓN**

CATEGORIAS	ESCALA
Conocimiento	Moderada
Percepción Causas	Moderada-Alta
Evitación	Moderada-Alta
Responsabilidad	Moderada
Reducción Riesgo	Moderada-Alta

**RIESGO TIPO DE CONDUCCIÓN CON SU PORCENTAJE**

CATEGORIAS	ESCALA	%
Conocimiento	Moderada	2.98%
Percepción Causas	Moderada-Alta	3.27%
Evitación	Moderada-Alta	3.32%
Responsabilidad	Moderada	2.90%
Reducción Riesgo	Moderada-Alta	3.33%

**Baremo Utilizado para ordenar y tabular la información**

Valores	Escala de Respuestas
$1,00 \leq x < 1,75$	Baja
$1,76 \leq x < 2,50$	Moderada
$2,51 \leq x < 3,25$	Moderada-Alta
$3,26 \leq x < 4,00$	Alta



## 5 CONCLUSIONES

A partir de los resultados obtenidos, y como respuesta a los objetivos planteados en esta tesis de investigación, se desprenden las siguientes conclusiones:

Hubo más participación del género masculino que del femenino. Las edades que predominan son las de 29 a 39 y las de 40 a 50 años. El nivel de estudio que sobre sale es el universitario, seguido del técnico. La mayoría de los conductores encuestados son casados. En la experiencia de los años que lleva conduciendo sobre salen los de más de 10 años. La mayoría de los conductores encuestados han sufrido accidentes. La mayoría de las personas encuestadas conduce frecuentemente. Lo que más conducen son vehículos

En la categoría del conocimiento, la percepción del riesgo frente a los accidentes de tránsito en la población de estudio, se ubica en el nivel de una escala de respuesta moderada alta con un valor de  $2,51 \leq x < 3,25$ . Según el baremo utilizado para medir la percepción del riesgo en esta escala, con una media válida correspondiente a 2.98. Con lo anterior se evidencia que hay una percepción del riesgo Moderada Alta en cuanto al conocimiento que tienen las 115 personas encuestadas en Villavicencio.

En la categoría de las causas, la percepción del riesgo se encuentra ubicada en un nivel de escala de respuesta alta con un valor de  $3,26 \leq x < 4,00$ , Según el baremo utilizado para medir la percepción de las causas en esta escala, con una media válida correspondiente a 3.27. La población objeto de estudio coincide en que existe un nivel Alto de las causas que originan los accidentes de tránsito.

En la Evitación, la percepción del riesgo se encuentra ubicada en un nivel de escala de

respuesta moderada alta con un valor de  $2,51 \leq x < 3,25$ , Según el baremo utilizado para medir la percepción de la evitación en esta escala, con una media válida correspondiente a 3.32.

En la categoría de la responsabilidad, la percepción del riesgo se encuentra en un nivel de escala de respuesta moderada alta con un valor de  $2,51 \leq x < 3,25$ , Según el baremo utilizado para medir la percepción de la responsabilidad en esta escala, con una media válida correspondiente a 2.98.

En la categoría de la disminución o reducción la percepción del riesgo se encuentra ubicada en un nivel de escala de respuesta moderada alta con un valor de  $2,51 \leq x < 3,25$ , Según el baremo utilizado para medir la percepción de la reducción en esta escala, con una media válida correspondiente a 3.33.

Se evidencia que los accidentes de tránsito son el mayor causante de mortalidad donde están de acuerdo que son un problema social, más no un problema tanto económico, generando así un mayor gasto social.

Se exploró que las medidas que utilizan las personas para evitar los accidentes de tránsito están completamente de acuerdo y de acuerdo en los ítems, donde toman como mayor medida para evitar los accidentes de tránsito, no conducir trasnochados con la realización del mantenimiento del vehículo, además el conducir despacio, evitando consumir fármacos y alcohol, conducir precavido y a la defensiva, evitando además el uso del celular, utilizar el cinturón de seguridad, respetar las normas de tránsito y mantener los documentos en regla.

Se determinó que son las personas e instituciones responsables para la prevención de los accidentes de tránsito en Villavicencio, desde la percepción de los encuestados. Se resalta que la gran mayoría de las personas están completamente en desacuerdo que nadie es responsable de la prevención de los accidentes de tránsito, siendo así responsabilidad de todos, están de acuerdo que tanto los peatones como los conductores son los mayores responsables ante la prevención, de igual forma los pasajeros hacen parte, y no se descarta que también la prevención la pueden realizar las autoridades, las empresas de conducción y las escuelas de conducción.

Se logró explorar que un método de reducción del riesgo frente a los accidentes de tránsito manifestado por los conductores encuestados, es la implementación de más vigilancia por parte de las autoridades, donde se den leyes más estrictas y se mejore la señalización de tránsito, de igual forma el respeto con el cumplimiento de las normas, informar y educar tanto a conductores como peatones. Como última medida elevar las multas.

La mayoría de las personas encuestadas conducen su propio vehículo, pero los que más se han accidentado son los conductores de moto, muchos de los encuestados que conducen vehículo, están de acuerdo en que se eleven las multas como una medida de reducción del riesgo, pero los que conducen moto están en contra de esta medida.

## **6 REFLEXIÓN**

La investigación requirió la apropiación del tema de percepción del riesgo frente a los accidentes de tránsito en la ciudad de Villavicencio, donde por medio de la percepción individual se hace reflexionar a las personas para tomar conciencia ciudadana, ya que se pone el peligro la vida humana al no tener las medidas necesarias sobre el tema y sus consecuencias por actores imprudentes en el momento de conducir.

Los conceptos teóricos utilizados en la investigación permitieron el análisis de las 5 categorías dependientes de la variable PERCEPCION DE RIESGO y 45 ítems de estudio que tienen las personas encuestados con el instrumento tipo Likert. Las teorías de los Psicólogos Allan Urbo Paivio, Jerome James Gibson, Psicología de la Gestalt, fueron de apoyo para ubicar el enfoque psicológico utilizado en la investigación (HUMANISTA).

Los resultados obtenidos en el proceso de interacción e investigación con la población objeto de estudio, mostraron que las personas, algunas veces toman medidas para prevenir el riesgo de sufrir un accidente de tránsito, sin embargo reconocen que como seres humanos que son, también les puede suceder por que el riesgo existe en cualquier momento. Esto hace pensar que las experiencias pasadas en el tránsito de las personas, y en su entorno, no ofrece la suficiente confianza en los individuos para que utilicen sus habilidades, puedan tomar decisiones que estén relacionadas con el control del vehículo que manejan y que puedan enfrentar cualquier situación que se presente, que los conduzca a la disminución del riesgo de los accidentes de tránsito en Villavicencio. Con lo anterior se están beneficiando los conductores, peatones y la comunidad en general.

## **7 RECOMENDACIONES**

Se hace necesario continuar con este tipo de investigaciones, que brindan los espacios y escenarios adecuados para escuchar y conocer la percepción del riesgo que presentan los conductores de vehículos y motos, con esta estrategia se puede llegar al cubrimiento total de la población de Villavicencio y así será mayor el impacto de la investigación futura que continúe el tema de la percepción del riesgo donde se beneficia toda la comunidad en general.

Se recomienda que las entidades gubernamentales realicen campañas masivas de prevención en los accidentes de tránsito para que haya un gran impacto social en Villavicencio y de esta manera disminuir el índice de accidentalidad y mayor sensibilización en el tema de percepción del riesgo.

Así mismo los agentes y policías deben dar ejemplo en la ciudad, utilizando el buen uso de las normas y señales de tránsito, para que la comunidad tenga una mejor percepción.

También se deben mejorar las vías que están deterioradas y muchas veces ocasionan accidentes de tránsito.

Con todo lo anterior, lograremos generar un cultura de respeto por el otro, señales y normas de tránsito, y lo más importante prudencia y tolerancia a la hora de conducir.

## 8 REFERENCIAS

Robert S. Feldman

“Psicología con aplicación en países del habla Hispana”

4º edición páginas 95 a 127

Charles G. Morris

“Psicología un nuevo enfoque” Séptima edición páginas 82 a 137

Harvey Richar Schillman

Editorial el Manual Moderno Páginas 7 a 11

Natalia consuegra Anaya

Diccionario de psicología primera edición 2004 páginas 1 a 298

Ecode ediciones

Martín Escurín, Bonifacio y Pingarrón García, Angel

Miembros del Comité de organización de los congresos RECOSEVIAL. Ponente en diversos Congresos Internacionales de Seguridad Vial (Uberlandia, Brasil, 1988; Bressanone, Italia, 1993; Bogotá, Colombia, 1995; Lima, Perú, 2003).

Luis Montoro Catedrático de Seguridad Vial

Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

Bötticher, A. y Van der Molen, H. (1985). Bötticher, A. y Van der Molen, H. (1988): Predicting overtaking behavior on the basis of the hierarchical risk model for traffic participants. En J. Rothengatter y R. De Bruin (Eds.), Road user behaviour: Theory and Research. Assen/Maastricht, The Netherlands: Vam Gorcum.

Fuller, R. (1984): A conceptualization of driving behavior as threat avoidance. Ergonomics, 27, 1139-1155.

Fuller, R.(1988): On learning to make risk decisions. Ergonomics, 31, 519-526.

Rafael García-Ros, J. Gabriel Molina y Pere J. Ferrando

Psicothema ISSN 0214 - 9915 CODEN PSOTEG

2001. Vol. 13, nº 2, pp. 234-239

Álvarez et al. Seguridad Vial y Medicina de Tráfico. Ed. Masson. Barcelona

1996. Título: LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES COMO FACTOR DE SEGURIDAD VIAL Autores: Martín Escurín, Bonifacio y Pingarrón García, Angel

Canetoaneto, C. (2000). Geografía de la percepción. ¿Cómo vemos la ciudad? Buenos Aires: Lugar Editorial.

Percepción del riesgo en conductores frente a los accidentes de tránsito de la ciudad de Villavicencio Abril 2013

Cardona, O. (1993). “Evaluación de la Amenaza, la Vulnerabilidad y el Riesgo. Elementos para el ordenamiento y la planeación del desarrollo”. En: Maskrey, A., Los desastres no son naturales. Bogotá, Colombia: Revista La Red de Estudios Sociales.

## **9 ANEXOS**

A continuación se anexa el formato del consentimiento informado que se utilizó y el instrumento implementado para la investigación de percepción del riesgo tanto en la prueba piloto como también en la población de 115 personas que conducen vehículos.



**ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES  
PROGRAMA DE PSICOLOGÍA**

**Consentimiento Informado**

Yo \_\_\_\_\_, identificado(a) con C.C. número \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, he sido informado por el psicólogo en formación \_\_\_\_\_, Sobre el interés de realizar una entrevista y evaluación, de carácter informativo, cuyo fin es netamente académico.

El psicólogo en formación me ha explicado la naturaleza, el propósito de la entrevista y evaluación, me ha mostrado las preguntas, ha explicado el fin de su realización y me ha notificado que la información brindada por mí, será de absoluta reserva y de confidencialidad; de igual forma me comprometo a brindar información verídica y concreta.

Durante el proceso a seguir he tenido oportunidad de hacer preguntas y todas ellas me han sido contestadas completa y satisfactoriamente a mi entender y comprensión.

En función de lo expuesto, y previa valoración de la información recibida, por escrito y verbalmente, consiento la evaluación propuesta.

Confirmando que he leído y comprendido perfectamente lo anteriormente enunciado y ratifico el consentimiento general que diera al aceptar este tipo de procedimiento.

Ciudad: \_\_\_\_\_ Fecha: \_\_\_\_\_ de 2013.

Firma \_\_\_\_\_

Tipo de Documento \_\_\_\_\_ Número \_\_\_\_\_.

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA – UNAD  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES  
INVESTIGACIÓN: PERCEPCIÓN DE RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

El presente cuestionario tiene el propósito de evaluar la percepción del riesgo de accidentes de tránsito en Villavicencio. A continuación encontrará una serie de ítems, los cuales deberá responder de acuerdo a la alternativa que considere

**Datos Generales**

1. Sexo: 1. Femenino _____ 2. Masculino _____	2. Edad: 1. 18 a 28 ____ 2. 29 a 39 ____ 3. 40 a 50 ____ 4. Más de 51 ____
3. Nivel de estudio: 1. Primario __ 2. Secundario ____ 3. Técnico __ 4. Universitario ____	4. Estado civil: 1. Casado ____ 2. Soltero ____ 3. Unión libre ____
5. Que conduce: 1. Moto ____ 2. Carro ____	6. Años conduciendo: 1. 1 a 3 ____ 2. 4 a 6 ____ 3. 7 a 9 ____ 4. Más de 10 ____
7. Ha tenido accidentes: 1. Si ____ 2. No ____	8. Que tanto conduce en frecuencia: 1. Frecuentemente __ 2. Pocas veces ____

**9. A mi juicio, los accidentes de tránsito**

**1: Totalmente en desacuerdo 2: En desacuerdo 3: De acuerdo 4: Totalmente de acuerdo**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Son un problema de salud pública				
Son un problema social				
Son la principal causa de mortalidad en Villavicencio				
Son un problema económico				
Representan un gran gasto para el país por concepto de seguridad social				
Son inevitables, a cualquier persona le puede ocurrir				
Pueden evitarse, si las personas toman medidas preventivas				

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA – UNAD  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES  
INVESTIGACIÓN: PERCEPCIÓN DE RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**10. Considero que las principales causas de accidentes en Villavicencio es**

**1: Totalmente en desacuerdo 2: En desacuerdo 3: De acuerdo 4: Totalmente de acuerdo**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
El mal estado de las vías				
Mala señalización				
Cansancio de los conductores				
Exceso de velocidad				
Falta de mantenimiento de los vehículos				
Embriaguez				
Descuido/imprudencia de la persona que conduce				
Descuido/imprudencia de los peatones				
Desconocimiento de las señales de tránsito y seguridad vial				
Otorgamiento de pases a personas no idóneas para conducir				
Fallas mecánicas				
Estrés de los conductores				
Falta de tolerancia de los conductores				
Otra ¿Cuál?				

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA – UNAD  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES  
INVESTIGACIÓN: PERCEPCIÓN DE RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**11. Las medidas que utilizo para evitar accidentes de tránsito**

**1:** Totalmente en desacuerdo **2:** En desacuerdo **3:** De acuerdo **4:** Totalmente de acuerdo

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Evitar el consumo de alcohol y fármacos cuando conduzco				
Mantenimiento del vehículo				
No conducir trasnochado				
Conducir despacio				
Respetar las normas de tránsito				
Estar precavido, alerta, a la defensiva				
Usar del cinturón de seguridad				
Documentos en regla				
Evitar el uso del celular mientras conduzco				
Otra ¿Cuál?				

**12. Considero que los responsables de la prevención de los accidentes de tránsito son:**

**1:** Totalmente en desacuerdo **2:** En desacuerdo **3:** De acuerdo **4:** Totalmente de acuerdo

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Los conductores				
Los peatones				
Los pasajeros				
Las autoridades gubernamentales				
Las empresas de transporte				
Los agentes de tránsito				
Las escuelas de automovilismo				
Todas las personas				
Nadie				

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA – UNAD  
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES ARTES Y HUMANIDADES  
INVESTIGACIÓN: PERCEPCIÓN DE RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**13. Una forma de disminuir la accidentalidad**

**1:** Totalmente en desacuerdo **2:** En desacuerdo **3:** De acuerdo **4:** Totalmente de acuerdo

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Elevar valor de las multas				
Mayor vigilancia de las autoridades				
Informar y educar a los peatones				
Informar y educar a los conductores				
Mejorar la señalización de tránsito en zonas de mayor riesgo				
Respetar y cumplir las normas de tránsito y seguridad vial				
Leyes más estrictas				
Otra: ¿Cuál?				