

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
CARRERA CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN



**PLAN EXCEPCIONAL DE TITULACIÓN PARA ANTIGUOS
ESTUDIANTES NO GRADUADOS**

MEMORIA LABORAL

**“NIVEL DE CONOCIMIENTO EN EDUCACIÓN DE
SEGURIDAD VIAL EN LOS CONDUCTORES DEL SINDICATO
DE MINIBUSES SEÑOR DE MAYO Y SU INCIDENCIA EN
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN SU DESEMPEÑO
LABORAL”.**

**Para optar el Grado Académico de Licenciatura en Ciencias de la
Educación**

POSTULANTE: Edgar Nina Layme

TUTOR: Lic. Leandra Choque Nina

LA PAZ – BOLIVIA
Diciembre, 2023

RESUMEN

El presente trabajo de memorial laboral, está plasmado en la problemática de la seguridad vial, en conductores de servicio público, en un análisis se plantea como objetivo general el conocimiento que tiene en el ámbito de la EDUCACION EN SEGURIDAD VIAL, por tanto, se realiza por capítulos lo siguiente:

En el Primer Capítulo va en la indagación del problema y causa que se refleja en los antecedentes, llevando a formularnos el problema y establecer el objetivo general y específicos de la investigación.

Educación en Seguridad Vial, es importante para los conductores del minibús del sindicato Señor de Mayo, porque su aplicación hace que reduzca los hechos de tránsito en sus días laborales

En el Segundo Capitulo, se hace referencia a los conceptos y fundamentos teóricos sobre Educación en Seguridad Vial.

En el Tercer Capítulo, se relaciona con la metodología de la investigación explicativa y un diseño pre experimental por que se trabajó con un solo grupo experimental, que son los conductores del Sindicato Señor de Mayo Grupo 8 de noviembre.

En el Cuarto Capítulo, se realiza la obtención de datos y de resultados de la investigación donde se obtuvo buenos resultados luego de realizar una capacitación sobre educación en seguridad vial.

En el Quinto Capítulo, se muestra la conclusión de la investigación y recomendación centrada a continuar la investigación en pro de una educación fortificadora a profesionales independientes y continuar con talleres de capacitación a los sindicatos de conductores de la ciudad de La Paz.

AGRADECIMIENTO

En primera instancia agradezco a mis Docentes, amigos de gran sabiduría quienes se han esforzado por ayudarme alcanzar esta meta, en el que me encuentro y de igual forma a mi querida madre quien me apoyo a seguir adelante

DEDICATORIA

Este trabajo le dedico a Dios y a mis padres y a mi familia, por el deseo de superación y amor que me brindan cada día y que me enseñaron a valorar el esfuerzo y la perseverancia para el logro de mis objetivos y seguir adelante sin temor a nuevos retos

“NIVEL DE CONOCIMIENTO EN EDUCACIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN LOS CONDUCTORES DEL SINDICATO DE MINIBUSES SEÑOR DE MAYO Y SU INCIDENCIA EN ACCIDENTES DE TRANSITO EN SU DESEMPEÑO LABORAL”

INTRODUCCIÓN

Vivimos tiempos en que el país se encuentra conmovido por la falta de seguridad vial, que se refleja constantemente en los medios de comunicación y redes sociales, la pérdida de seres humanos o un daño físico a la estructura corporal del ser humano que es ocasionado por los accidentes de tránsito. En mi experiencia laboral, cursos y diplomados realizados en la Universidad Policial “UNIPOL”, realizo una valoración contextual de esta realidad que antepone esta problemática de la falta de educación vial, reflejada por las consecuencias de una mala preparación de conductores de servicio público, que dimite diferentes víctimas con lesiones de gravedad y discapacidad motora e incluso llegando a la pérdida de la vida, actualmente no cambio esta falta de educación vial.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que los accidentes de tránsito son responsables más de 1,2 millones de muertes y 50 millones de personas que sufren serias lesiones a cada año, en el mundo, siendo la novena causa de mortalidad, correspondiendo al 2,2% de muertes en el ámbito mundial. Las proyecciones para el año 2.023 apuntan que estos accidentes ocuparan el segundo lugar entre las causas de mortalidad. Cada 30 segundos muere una persona por esta causa y por cada muerte hay 34 heridos, esto seguirá en aumento si no se toman medidas de acción, en medidas preventivas como la educación vial a los conductores de vehículos públicos.

En los países de América Latina y el Caribe mueren cada año más de 130.000 personas, más de 1.200.000 sufren heridas y cientos de miles quedan discapacitados a consecuencia de las colisiones y atropellamientos en la vía pública por el consumo de alcohol, aunque es difícil establecer comparaciones entre los diversos estudios realizados, debido a las grandes variaciones que existen, de un país para otro, en los límites legales de alcoholemia impuestos por la legislación local (2).

En nuestro Departamento de la Ciudad de La Paz, no está exento de este problema, en mi experiencia laboral, observe de forma constante que los conductores en su mayoría no tienen una buena formación profesional, demostrando a simple vista el desconocimiento de la norma de tránsito, en razón de que se forman por la practica o realizando un curso de tres semanas en un centro de enseñanza de conducción de vehículos, adquiriendo un conocimiento superficial, por esta circunstancia existe con frecuencia hechos de tránsito. Es por eso la importante de reeducar y reforzar los conocimientos previos mediante la educación en seguridad vial, a este sector muy importante del transporte público urbano.

En el Primer Capítulo las bases indagatorias de la investigación, se inicia con la introducción general de los antecedentes en mi experiencia laboral, al problema, luego se menciona las causas por las que se hizo el presente trabajo para plantear la formulación del problema; también se mencionan los objetivos tanto general y específicos de la investigación, posteriormente se justifica los alcances y limitaciones que se realizan en el proceso de investigación.

La enseñanza y aprendizaje en el educando sobre Educación en seguridad vial, tiene gran importancia en la formación profesional del individuo, porque al reforzar sus conocimientos, él podrá desarrollar sus actividades laborales con más eficiencia, protegiendo y previniendo los hechos de tránsito. Para que se produzca el aprendizaje en los conductores se necesita un ambiente motivador, donde el facilitador pueda realizar una formación intelectual, preparación didáctica y pedagógica en el uso adecuado de estrategias.

Educación en Seguridad Vial, es una disciplina social que tiende a preparar a la población a saber conducirse con en la vía pública. En materia de tránsito, es el conjunto de conocimientos y normas de conducta que toda persona debe respetar como usuario de la vía pública en su calidad de peatón, conductor o pasajero. Es una necesidad cómo se tiene que educar a los conductores mediante la enseñanza y métodos didácticos. Cabe señalar lo que se quiere realizar con esta investigación es determinar ¿Los niveles de conocimientos de educación en seguridad vial de los

conductores del sindicato de minibuses "Señor de Mayo" de qué manera influyen en los accidentes de tránsito en su desempeño laboral?

En el Segundo Capítulo, de la investigación se detalla la conceptualización de la investigación, donde se menciona el fundamento teórico sobre Educación en Seguridad Vial, luego se realiza las críticas, comentarios y aportes de las teorías, también se menciona los problemas no resueltos en la investigación. Posteriormente se realiza el marco conceptual, de las definiciones de conceptos claves de la investigación, además se señala en el marco contextual de la Institución y el marco legal en el cual se sustenta la investigación.

En el Tercer Capítulo, se relaciona con la metodología de la investigación donde se menciona los paradigmas de la investigación; la novedad consiste en que se utiliza una investigación explicativa y un diseño pre experimental por que se trabajó con un solo grupo experimental, que son los conductores del Sindicato Señor de Mayo Grupo 8 de noviembre.

El diseño de la investigación es pre experimental porque se trabaja con un solo grupo, luego se describe cuantitativa y cualitativa de la muestra y se prosigue con los instrumentos de recolección de datos con el método de la encuesta realizando el pre test y post test. Así mismo se realiza la formulación de la hipótesis de la investigación identificando sus variables y la realización de la operacionalización de variables.

En el Cuarto Capítulo, se realiza la obtención de datos y de resultados de la investigación donde se demuestra la validación de los instrumentos y resultados; se realiza la presentación y análisis de los datos, donde se aplica la observación y la encuesta en dos fases (Pre test, Post test), para su respectivo análisis procesándose a través de tablas y gráficos. Posteriormente la comprobación de las hipótesis, también se efectúa los comentarios de los objetivos logrados en la investigación, llegando a la discusión de los resultados de bondades y limitaciones, dentro de la eficacia del modelo utilizado; para concluir se relaciona con investigaciones anteriores.

En el Quinto Capítulo, las inferencias de la investigación que se refiere a la conclusión de la investigación, en los aspectos que sobre salió el trabajo con los

conductores del Sindicato Señor de Mayo, y las recomendaciones para que sean tomadas por la asociación en bien de la institución.

Finalmente, en el Capítulo Sexto se presenta la propuesta educativa en relación al trabajo de investigación con los conductores del Sindicato Señor de Mayo. A la vez se agrega la bibliografía y los anexos del trabajo realizado.

INDICE

AGRADECIMIENTO	i
DEDICATORIA	ii
INTRODUCCIÓN	iii
1. MARCO METODOLOGICO	1
1.1. ANTECEDENTES.....	1
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.3. FORMULACION DEL PROBLEMA.....	6
1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
1.4.1. OBJETIVO GENERAL	6
1.4.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	6
1.5. JUSTIFICACIÓN.....	7
1.6. LIMITES Y ALCANCES	9
1.7. HIPÓTESIS.....	9
1.8. MÉTODO.....	12
1.9. INSTRUMENTO.	13
CAPÍTULO II.....	14
2. MARCO CONCEPTUAL.....	14
2.1. MARCO CONCEPTUAL.....	14
2.1.1. Educación Vial.....	14
2.2. ELEMENTOS DE TRANSITO.....	15
2.3. CLASIFICACION DE LAS SEÑALES DE TRANSITO.....	20
2.3.2. Señales verticales	21
2.4. SANCIONES	24
2.4.1. Delitos	24

2.4.2.	Infracciones	25
2.4.3.	Arresto	25
2.5.	ACCIDENTES DE TRANSITO	26
2.5.2.	Tipos de accidentes	26
2.6.	CLASES DE ACCIDENTES DE TRANSITO.....	27
2.7.	ORIGEN DE UN HECHO DE TRANSITO.....	32
2.8.	VELOCIDAD.....	33
CAPITULO III.....		36
3.	MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL.....	36
3.1.	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	36
3.1.1.	LEY DE LA EDUCACIÓN “AVELINO SIÑANI - ELIZARDO PÉREZ”, TÍTULO I, MARCO FILOSÓFICO Y POLÍTICO DE LA EDUCACIÓN BOLIVIANA, CAPÍTULO I, LA EDUCACIÓN COMO DERECHO FUNDAMENTAL.	37
3.1.2.	CÓDIGO DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO, CAPITULO II, DE LA VIAS PÚBLICAS.....	37
3.2.	MARCO REFERENCIAL	40
CAPÍTULO IV.....		46
4.	MARCO PRACTICO	46
4.2.	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	46
4.3.	SUJETO DE LA INVESTIGACIÓN.....	47
4.4.2.	PROCEDIMIENTO DEL TRABAJO DE INVESTIGACION.....	50
5.1.1.	ENCUESTA DIRIGIDO a los conductores de minibuses Señor de Mayo....	52
CAPÍTULO VI		83
6.	MARCO CONCLUSIVO - RECOMENDACIONES	83
6.1.	CONCLUSIONES	83
6.2.	RECOMENDACIONES	84
BIBLIOGRAFÍA		85

ANEXO DE ENCUESTAS POS TEST A CONDUCTORES	3
ANEXO GUIDA DE OBSERVACION A CONDUCTORES	5
ANEXO MUESRARIO FOTOGRAFICO DE ACCIDENTES DE TRANSITO	6

**TABLA “DE ENCUESTA POST TES A LOS CONDUCTORES DEL SERVICIO
PUBLICO SEÑOR DE MAYO”**

<i>Tabla 1 ¿Usted, al comenzar su jornada laboral verifica el estado en que se encuentra su vehículo'</i>	<i>52</i>
<i>Tabla 2 ¿Cada cuánto tiempo verifica el estado de su vehículo?.....</i>	<i>53</i>
<i>Tabla 3 ¿Usted conoce las señales de tránsito?.....</i>	<i>55</i>
<i>Tabla 4 ¿Conoce usted las normas de tránsito (Código de Transito y su Reglamento)?.....</i>	<i>56</i>
<i>Tabla 5 ¿Según usted los conductores practican las normas de educación en seguridad vial?</i>	<i>57</i>
<i>Tabla 6 ¿Usted cuando recoge pasajeros lo realiza en?.....</i>	<i>59</i>
<i>Tabla 7 En los pasos de peatones con mucha afluencia. ¿usted a qué velocidad conduce según el Código de Transito?.....</i>	<i>60</i>
<i>Tabla 8 ¿Identifique el grafico, que se señal representa?</i>	<i>61</i>
<i>Tabla 9 ¿Identifique el grafico, que se señal representa?</i>	<i>62</i>
<i>Tabla 10 Señales manuales del conductor ¿Marque cuál es la señal de GIRO?</i>	<i>64</i>
<i>Tabla 11 ¿Cuál es su categoría de conducir?</i>	<i>65</i>
<i>Tabla 12 ¿Diga usted, recibió algún taller de Educación en Seguridad Vial?</i>	<i>66</i>

CAPÍTULO I

1. MARCO METODOLOGICO

1.1. ANTECEDENTES

La sociedad requiere de cada ciudadano una contribución para que haya un ambiente de tranquilidad, paz social y seguridad. Por ello es necesario que cada uno cumpla sus deberes u obligaciones ante los derechos de sus semejantes. (Bolaños, 2000)

Como resultado del acelerado progreso técnico – industrial, experimentamos hoy en las ciudades grandes y medianas, afectando directa e indirectamente a cada uno de sus semejantes.

En nuestro contexto, situamos los accidentes de Tránsito con muerte y como uno de los mayores flagelos de la sociedad humana.

En la vía pública, debido a la situación imperante, cada uno de nosotros siente la presencia de los demás como una amenaza para nuestra seguridad personal, siendo el temor latente hacia el otro una de las causas que originan la agresividad, principalmente del conductor; además, es un pensamiento común considerar que los accidentes son causados por un grupo de “malos” conductores.

Algunos conductores no identifican las normas de tránsito, desconociendo las normas de seguridad en la vía pública de su labor cotidiana, ocasionado de esta manera accidentes de tránsito con graves consecuencias a la vida humana.

En primer lugar, es necesario señalar que la seguridad vial “se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2001, p.5).

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Nos referimos en los hechos de producidos por accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien

material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido mayormente a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallas mecánicas repentinas, condiciones ambientales desfavorables y otros.

Sólo puede hablarse de accidente involuntario cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción; es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo: porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.

Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un error humano consciente. Posteriores investigaciones de especialistas de estos incidentes han corroborado esta afirmación.

Otro factor que no siempre se menciona es la deficiencia en la estructura de tránsito, como errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras.

Los accidentes de tránsito tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.

Siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.

Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan, pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o una revisión antes del inicio laboral.

Los accidentes de tránsito suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

Factor humano: Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del

conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país.

Conducir bajo los efectos del alcohol, medicinas y estupefacientes que son la mayor causal de accidentes de tránsito.

- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor:
- Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).
- Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
- Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
- Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
- Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).

Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

Factor mecánico:

- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

Factor climatológico y otros:

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
- Semáforo que funciona incorrectamente.

En Bolivia como en otros países no se encuentran exento de accidentes de tránsito que es un problema que se arrastra de muchos años atrás y en la actualidad

continúa esta preocupación por todos los ciudadanos quienes utilizan un medio de transporte para constituirse de un lugar a otro.

En nuestra coyuntura se observa con mucha frecuencia hechos de tránsito ocasionados en su mayoría por conductores de vehículos de transporte público, quienes por diferentes circunstancias se produce accidentes de tránsito que conlleva a la vez gastos económicos tanto a los conductores como a familiares involucrados en estos siniestros. “Anualmente ocurren un promedio de 2,000 muertes y 12,000 lesionados a causa de los accidentes viales, con un costo de hospitalización y medicinas por año, sin incluir los daños materiales ni las repercusiones en la productividad por el período de recuperación del trabajador, lo que elevará considerablemente los costos.” Jimmy Jiménez, H. (2005). Accidentes de Tránsito. *Pediatría (Asunción)*, 32(1), 7-8.

Según el Organismo Operativo de Tránsito, los accidentes son producidos en la mayor parte por conductores imprudentes, causando daño de grandes consideraciones a la salud humana, pese a contar un seguro de accidentes SOAT, en algunos casos no llega a cubrir la totalidad de curaciones o cancelar los gastos funerarios, que se establecen el contrato con la empresa aseguradora.

“La Organización Mundial de la Salud ha categorizado como epidemia a los siniestros de tránsito, pues constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo y se proyectan, si no se toman medidas al respecto, como la tercera causa de mortalidad mundial para el año 2020.” Gamarra, D., Sierto, M. N., Garabano, G., Cubecino, A., Robador, N. A., Simesen de Bielke, H., & Olivetto, J. (2021). Datos epidemiológicos de lesiones en accidentes de tránsito. Encuesta del período enero 2017-julio 2020. Comité de Morbimortalidad-AAOT. *Revista de la Asociación Argentina de Ortopedia y Traumatología*, 86(6), 829-841.

Esta recomendación plasmada en el informe citado se destaca la necesidad de realizar una educación vial para todos los niveles desde la enseñanza en Nivel Inicial hasta llegar a niveles superiores como una de las condiciones esenciales para un abordaje significativo, para evitar y prevenir accidentes de tránsito mediante la educación vial.

Existen tres componentes que interactúan en el sistema del tránsito (el ser humano, el vehículo y el ambiente), el ser humano es el causante principal de los siniestros de tránsito. Por eso, la educación sistemática constituye uno de los pilares principales de acción pública para la seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito.

La inseguridad vial conlleva un problema de derechos, porque vivir, gozar de la salud y de la integridad física y psíquica, transitar libremente, movilizarse, permanecer en el espacio público y participar de todos los eventos sociales y culturales que se desarrollen en ese ámbito son derechos fundamentales reconocidos en el ordenamiento jurídico. “El Pacto de San José de Costa Rica expresa en su artículo 5º: “Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, moral y psicológica, y en ello se funda la reparación civil”. (OEA, 1978)

Todos los habitantes debemos estar preparados para cuidar nuestra propia vida. Es necesario comenzar esta preparación desde pequeños, en la familia, la escuela y la sociedad en general. Ya desde el Nivel Inicial que se traten los valores, los deberes y derechos de las personas: en ese marco podemos empezar a educarnos, para sobreponer este problema.

La educación en Seguridad Vial consiste en la prevención de siniestros 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. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (colectivo, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta). Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

La investigación está originada en el sindicato de minibuses Señor de Mayo, que en la actualidad en dicha organización no cuenta con personal capacitado en prevención y/o una Oficina de capacitación de sus afiliados en seguridad vial, que prevea:

Normas de educación vial:

- Revisión técnica de sus vehículos (aceite, llantas, líquido de freno e hidráulico, freno, pastillas,)
- Control en hoja de ruta
- Control de velocidad de llegada y partida
- Control de modelos de vehículos
- No contando con una adecuada presencia al interior del vehículo (asientos rotos y sucios)

1.3. FORMULACION DEL PROBLEMA

¿Los niveles de conocimientos de educación en seguridad vial de los conductores del sindicato de minibuses Señor de Mayo, de qué manera influyen en los accidentes de tránsito en su desempeño laboral?

1.4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. OBJETIVO GENERAL

Determinar el nivel de conocimiento de educación en seguridad vial, en los conductores del Grupo 8 de noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo de La Ciudad de La Paz, para evitar accidentes de tránsito

1.4.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Diagnosticar los niveles de conocimiento en educación vial sobre la prevención, accidentes y señales de tránsito en los conductores del sindicato Señor de Mayo a través de una encuesta (Pre Test)

Compilar y analizar los antecedentes normativos sobre prevención, accidentes de tránsito y señales visuales en seguridad vial para los conductores del Sindicato Señor de Mayo a través de los datos obtenidos.

Realizar un taller audio visual sobre el cumplimiento de la norma vigente, prevención, accidentes y responsabilidad del conductor del Sindicato Señor de Mayo.

Evaluar el aprendizaje en educación de seguridad vial a los conductores del Sindicato Señor de mayo a través de una encuesta (Post test).

1.5. JUSTIFICACIÓN

La investigación analiza el problema de los conductores sobre el desconocimiento total o parcial de las normas vigentes de tránsito y seguridad vial, expresadas en el Código de Transito y su Reglamento de nuestro país.

La presencia de conductores que circulan por la vía pública; en su mayoría se forman por la práctica y no así en un centro técnico de conducción, lo que ocasiona el desconocimiento e incumplimiento a las normas vigentes de tránsito, provocando de esta forma una o varias imprudencias que ocasionan hechos de transito de graves consecuencias a la vida humana.

El conductor de transporte público en su mayoría no respeta las señalizaciones de transito de calles, avenidas, hospitales y colegios donde no se autoriza como por ejemplo la parada de vehículos para recoger o dejar pasajeros y que a la vez es acompañado de la mala maniobra para detener el vehículo en media calzada o esquinas perjudicando de esta manera a otros vehículos y peatones para su circulación.

Algunos conductores imprudentes, por su falta de conocimiento imprimen distintas velocidades, como ocurre cuando se encuentran entre sindicatos y/ o líneas que recorren rutas similares ocasionando así una competencia de quien “llega primero a la parada o quien recoge pasajero más rápido”, ocasionado la preocupación de los pasajeros a que no se produzca un accidente de tránsito. Otros más imprudentes son los conductores que consumen bebidas alcohólicas ocasionando accidentes de tránsito, por este hecho se producen personas heridas e incluso la muerte de los mismos.

En su mayoría los conductores no realizan un mantenimiento del vehículo, como el simple hecho de revisar el estado en que se encuentra al momento del inicio de su jornada laboral, estos detalles pueden prevenir alguna falla mecánica (pastillas, aceite de freno, líquido hidráulico, agua, gasolina, llantas) para que no produzca algún accidente o incidente de tránsito.

Los accidentes causados por algunos conductores de servicio público, son por la imprudencia o desconocimiento de normas establecidas, causando daños de grandes consideraciones, que acarrearán heridos o la muerte de sus pasajeros; e incluso son llevados a cumplir una condena por la imprudencia del conductor.

Para evitar este problema es necesario realizar una capacitación Educativa en Seguridad Vial, para evitar accidentes de tránsito.

El presente trabajo de investigación es de mucha importancia que contribuirá:

Al mejoramiento de la conducta y conocimiento de normas mediante la educación en la seguridad vial, porque de esta manera se desarrollará el respeto; al Código de Tránsito y su Reglamento, señales de tránsito, prudencia en el uso de la velocidad, seguridad de sí mismo, pasajeros y peatones, uso de cinturón de seguridad.

Mediante el refuerzo a sus conocimientos de educación vial se apoyará a los afiliados del Sindicato Señor de Mayo, al desarrollo de sus actividades laborales con tranquilidad, confianza y eficiencia exponiendo cambios de conducta ante la sociedad y levantando la imagen del sindicato y de sus representantes.

Es importante educar a los conductores del sindicato Señor de Mayo, para el desarrollo de sus actividades de forma eficiente y ejemplar ante las personas que brinda su servicio. El reforzar sus conocimientos en educación vial a los conductores le servirá a prevenir y detectar situaciones de riesgo en accidentes de tránsito.

La investigación tiene un aporte a la sociedad; porque demostrará que el conductor con el conocimiento adquirido respetará las normas de educación vial y los hábitos de salud, que demostrará mediante su conducta y presencia, evitando y previniendo los accidentes de tránsito.

Este tema de investigación es de mucha importancia para los Investigadores de la Carrera Ciencias de La Educación y al Organismo Operativo de Transito, porque refleja un problema de actualidad y relevancia. Es necesario educar ante esta coyuntura que se observa cotidianamente en los conductores de vehículos particulares y públicos, reforzar estos conocimientos de educación vial, para reducir los altos índices de accidentes de tránsito.

1.6. LIMITES Y ALCANCES

En la presente investigación, se trabaja con conductores de minibuses del servicio público del grupo 8 de noviembre del Sindicatos de minibuses Señor de Mayo de la Ciudad de La Paz, para investigar referente al conocimiento de la Educación en Seguridad Vial, tomando en consideración aquellos elementos que aporten criterios con los cuales se puedan realizar juicios valorativos respecto al papel que juega el conductor dentro de la seguridad vial. El tema está enmarcado dentro del área de tránsito y vialidad, es uno de los contenidos curriculares que lo componen. La Educación en Seguridad Vial, es un recurso educativo de enseñanza de normas de prevención en accidente de tránsito, dirigidos a los conductores que conducen un vehículo de cuatro ruedas.

La principal limitante para realizar ésta investigación, es el tiempo que otorga el propio conductor, al tener que entregar la renta del día de trabajo y algunos días a las normas de restricción vehicular de acuerdo a las placas de control, en la semana.

Con la presente investigación se obtendrá beneficios, porque se quiere conseguir que el conductor valore la importancia de la Educación en Seguridad Vial, para evitar accidentes de tránsito en su labor cotidiana, a través de estrategias de enseñanza y aprendizaje, para formar conocimiento en área de seguridad vial.

1.7. HIPÓTESIS

¿Los conocimientos impartidos sobre Educación de Seguridad Vial, a los conductores del sindicato de minibuses Señor de Mayo de La Ciudad de La Paz, evitan accidentes de tránsito en su desempeño laboral?

	causas imprevistas.		
--	------------------------	--	--

Diseño de la investigación

El diseño que se utiliza es Pre experimental, porque se trabaja con un grupo y se utiliza el siguiente diseño:

G	01	X	02
Grupo experimental	Pre Test	Tratamiento	Post Test.

Descripción cualitativa y cuantitativa de la muestra

Es importante aclarar que los conductores tanto propietarios y asalariados del grupo 8 de noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo, son bachilleres en humanidades en su totalidad y comprenden entre edades de 25 a 50 años y se establece mediante una entrevista que se realizó lo siguiente: del 100% el 15% estudio en una escuela de conducción y el restante 85% no realizó estudios en una escuela de conducción, sino a través de la observación y la práctica.

- Instrumentos de recolección de datos
- La observación directa y encuesta (pre test/ post test)

1.8. MÉTODO.

Es el medio o camino a través del cual se establece la relación entre el investigador y el consultado para la recolección de datos y el logro de los objetivos. En la presente investigación se utilizará la encuesta, debidamente estructurado, en base a preguntas cerradas cada una de ellas responde a objetos formulados en la elaboración del trabajo de investigación.

1.9. INSTRUMENTO.

“la encuesta es una forma de obtener datos directamente de la gente en una forma sistemática y estandarizada, por lo cual se aplica una serie de preguntas, las cuales deben ser estructuradas previamente” (Limaylla, 2013) Mediante este instrumento del formulario, encuesta, que se utilizara para recolectar y registrar la información, donde se demostrará concretamente los resultados obtenidos para su posterior análisis

CAPÍTULO II

2. MARCO CONCEPTUAL

2.1. MARCO CONCEPTUAL

2.1.1. Educación Vial

Es una disciplina social que tiende a preparar a la población a saber conducirse con seguridad en la vía pública.

“En materia de tránsito, es el conjunto de conocimientos y normas de conducta que toda persona debe respetar como usuario de la vía pública en su calidad de peatón, conductor y pasajero”. (ISSSTE/Manual de seguridad vial/2005/pag.3)

2.1.2. Concepto de seguridad vial

En primer lugar, es necesario señalar que la seguridad vial “se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito”. (Margarita Camarena, 2007) En si es eliminar o disminuir en lo posible las causas y efectos de riesgo.

“Es un conjunto de conocimientos teórico-prácticos que ayudan al usuario de vías de comunicación y medios de transporte (peatón, pasajero o conductor) a perfeccionar sus facultades y actitudes con el fin de tener un desplazamiento seguro dentro de la vía pública”. (RAMÍREZ, 2008)

2.1.3. Concepto de seguridad

La seguridad es lo que uno quiere proteger, podríamos decir que seguridad es la capacidad de dar respuesta efectiva a riesgos, amenazas o vulnerabilidades y estar preparados para prevenirlos, contenerlos y enfrentarlos. El término, identifica a una situación de ausencia o disminución de riesgos para un determinado entorno social y natural. “Entiéndase riesgo como el daño o pérdida que pudiera causar un particular

evento, encontrándose en función de la intensidad de la amenaza y del grado de vulnerabilidad que experimente la sociedad en el momento determinado; esta vulnerabilidad podrá disminuir si el Estado o la comunidad poseen determinadas capacidades para enfrentarla”. (GOBIERNO DE SANTE FE, 2008)

2.2. ELEMENTOS DE TRANSITO

2.2.1 La persona

Es el elemento más importante que interviene en el tránsito, que como tal es de naturaleza sumamente compleja. El hombre tiene una serie de facultades naturales, que pueden llegar a convertirlo en un buen usuario de la vía; pero es indiscutible que estas facultades por sí solas no son suficientes, sino que se hace necesario adquirir ciertas habilidades y aprender reglas. Las habilidades que pueda adquirir a través del aprendizaje estarán siempre vinculadas con la operación y funcionamiento del vehículo o con su sola circulación peatonal y con las normas que dicta la autoridad para organizar y controlar el tránsito en general.

El Elemento Hombre interviene en forma directa cuando participa activamente en el tránsito como:

a.) Ocupante.

Conductor.- Cuando conduce o se encuentra a cargo del control físico de un vehículo.

Cobrador.- Como el encargado de recibir el valor del pasaje.

Pasajero o simplemente ocupante.- Cuando se traslada de un sitio a otro, haciendo uso de un vehículo, abonando o no una cantidad de dinero por el servicio.

b.) Peatón.

“Un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También”. (TRAFICO, 2014) Es toda persona que transita a pie, es

decir que utiliza la vía de circulación o superficie transitable sin hacer uso del vehículo, por sus propios medios.

El Elemento Hombre interviene en forma indirecta, cuando sin necesidad de encontrarse en la vía o superficie transitable y/o vehículo, diseña y construye vehículos, construye la red vial, dicta las normas y condicionamientos a cumplirse para hacer un correcto uso de vía y vehículo; participa en la evaluación de los postulantes a licencia de conducir; impone medidas educativas y correctivas, entre otras.

En conclusión, el hombre es el gran responsable del tránsito por ser el elemento que piensa y finalmente porque es quien puede evitar el accidente.

2.2.2. El vehículo

Es el artefacto construido por el hombre y que tiene como finalidad el transporte de personas y/o cosas de un lugar a otro, sin importar el tipo de tracción que le dé movimiento ni el tipo de superficie que utilice para su traslación.

Su clasificación se encuentra contenida en el Reglamento Nacional de Vehículos y las normas que estandarizan la clasificación vehicular.

Clasificación vehicular y estandarización de características registrables vehiculares. (ONU, 2022)

Categoría L

Vehículos automotores con menos de cuatro ruedas.

L1 Vehículos de dos ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.

L2 Vehículos de tres ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.

L3 Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h.

L4 Vehículos de tres ruedas asimétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ o una velocidad mayor de 50 km/h.

L5 Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no exceda de una tonelada.

Categoría M

Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de pasajeros.

M1 Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor

M2 Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos.

M3 Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas.

Los vehículos de las categorías M2 y M3, a su vez de acuerdo a la disposición de los pasajeros se clasifican en:

Clase I Vehículos construidos con áreas para pasajeros de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstos.

Clase II Vehículos construidos principalmente para el transporte de pasajeros sentados y, también diseñados para permitir el transporte de pasajeros de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles.

Clase III Vehículos construidos exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados.

Categoría N

Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de mercancía.

N1 Vehículos de peso bruto vehicular de 3,5 toneladas o menos.

N2 Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 3,5 toneladas hasta 12 toneladas.

N3 Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 12 toneladas.

2.2.3. La vía

La vía está considerada “calle, avenida, carretera, ruta, camino u otro lugar destinado al tránsito de vehículos, personas y animales, que comprende la calzada, la acera la banquina y el paseo central”. (AGENCIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, 2008)

a. Partes de la vía. - Entre las principales se consideran las siguientes:

Vereda o acera. - Parte de la vía designada para el tránsito de peatones, comprendida entre el sardinel o el lindero lateral de la calzada y la línea de propiedad adyacente.

Sardinel. - Límite o borde de la acera colindante con la calzada. Está construido a un nivel superior de la pista.

Berma. - Parte de la autopista o carretera, contigua a la calzada, destinada a la detención de vehículos por emergencia, y que sirve además como soporte de la base y capa superficial de la pista.

Calzada o Pista. - Parte de la vía de circulación destinada para el tránsito de vehículos.

Canal - Sendero o Carril.- Porciones longitudinales de la calzada que tienen por finalidad canalizar y ordenar la corriente vehicular en columnas de marcha.
Cuneta.- Zanja construida al costado de la vía, para recibir y conducir las aguas que discurren desde la calzada.

Crucero de Peatones. - Parte de la calzada señalada para el paso de peatones.

Isla de Seguridad. - Parte de la calzada destinada para el refugio o detención momentánea de los peatones.

Alcantarilla. - Rejilla en la calzada que sirve para dejar pasar las aguas de lluvias o aniegos con conexión a un desagüe.

Pretil. - Murete o valla que se coloca al costado de los puentes u otros pasajes para seguridad de los transeúntes.

Separador. – Se tienen las siguientes:

Separador Central. - División objetiva y física de las calzadas para facilitar el ordenamiento vehicular, que puede estar constituida por líneas, botones, hitos, sardineles, cunetas, plantas o arbustos.

Separador lateral. - Aplicable en vías donde existen pistas auxiliares o de servicio.

b. Material. - Construido para su uso, son las siguientes:

1.) Pavimento. – dos dos:

- **Asfalto.** - A base de brea y alquitrán, con buena fricción para el frenaje.
- **Cemento.** - La superficie es lisa, brillante y no porosa no contribuye a un buen frenaje.

2.) Afirmado. - Tierra aplanada y prensada para conservarla dura, provoca polvo por el viento y paso de los vehículos que atenta contra la visibilidad.

3) Ripio. - Cascajo Piedra chica, partida y presionada formando una capa sin ligamento o pegamento entre las piedras. Dificulta el tránsito peatonal.

4) Piedra. - Conjunto de piedras presionadas ligadas con un pegamento que forma su base.

5) Adoquín. – Piedras pulidas en la parte que va a servir de superficie de la calzada. Se mantienen fijas por medio de la mezcla que las une.

6) Ladrillo. - Piedras utilizadas principalmente en vías privadas por su vistosidad y colorido.

7) Huellas. - Ante la falta de habilitación de una calzada, las huellas paralelas coincidentes con las dimensiones de los ejes de los vehículos, facilitan el recorrido de vehículos.

8) Mixto. - Cuando una pista tiene porciones de diferente material. Ejemplo cemento y asfalto.

2.3. CLASIFICACION DE LAS SEÑALES DE TRANSITO

2.3.1. Señales de transito

Las señales de tránsito son signos y símbolos que sirven de guía para los conductores de los vehículos y los peatones en las vías y calles públicas.

Las señales de tránsito, datan del Imperio Romano, época en la que se instalaron algunas señales indicando el camino correcto y la distancia que había entre una ciudad y el imperio. Luego, con la aparición del automóvil en el siglo XX, las señales de tránsito no experimentaron cambios radicales, siguiendo la línea de las utilizadas en el Imperio Romano.

Tiempo después se fueron multiplicando los vehículos y estos símbolos fueron la única forma de comunicar las normas de tránsito a los conductores y a los peatones, empleando un lenguaje fácil que pudiera entender cualquier persona. Independientemente de que hay que estudiarlas para presentar el examen de conducir, las señales de tránsito deben ser conocidas y cumplidas por todos los ciudadanos en todos los territorios.

Las señales de tránsito indican las distancias entre ciudades, curvas, puentes y todo aquello que el conductor necesita conocer sobre el camino (teléfono, estación de gasolina, paso a nivel, fin de autopista, primeros auxilios, etc.). Algunas están ubicadas en postes o pintadas en la calle, al lado de caminos, o en carteles encima de las vías.

Las señales de tránsito garantizan que personas de diversas lenguas y culturas puedan interpretar los mensajes, por ello se usan símbolos en lugar de palabras, las cuales se han desarrollado principalmente en Europa y se han adoptado en la mayoría de los países del mundo.

2.3.2. Señales verticales

Las señales verticales son dispositivos instalados a nivel del camino o sobre él, destinados a reglamentar, advertir o informar al tránsito, mediante palabras o símbolos determinados.

Desde el punto de vista funcional, las señales verticales se clasifican en:

Señales de Reglamentación, tienen por objeto indicar a los usuarios las limitaciones o restricciones que gobiernan el uso de la vía y cuyo incumplimiento constituye una violación al Reglamento de la circulación vehicular. Se divide en: Señales relativas al derecho de paso, Señales prohibitivas o restrictivas y Señales de sentido de circulación.

Señales de Prevención: son aquellas que se utilizan para indicar con anticipación la aproximación de ciertas condiciones de la vía o concurrentes a ella que implican un peligro real o potencial que puede ser evitado tomando ciertas precauciones.

Señales de Información: tiene como fin el de guiar al conductor de un vehículo a través de una determinada ruta, dirigiéndolo al lugar de su destino. Tienen también por objeto identificar puntos notables tales como; ciudades, ríos, lugares históricos, etc. y dar información que ayude al usuario en el uso de la vía. En algunos casos incorporar señales preventivas y/o reguladoras así como indicadores de salida en la parte superior

2.3.3. Señales horizontales

Las señales horizontales son marcas en el pavimento que sirven para canalizar y orientar la circulación de los vehículos e indican los movimientos a ejecutar mediante líneas, figuras y leyendas. Constituyen un excelente medio de señalización que guía al usuario sin distraer su vista del camino.

Línea central continua: Indica división de carriles opuestos y a la vez prohíbe la maniobra de sobrepasar.

Líneas continuas a la orilla del camino: Delimitan el espacio para circular separando los carriles de circulación del acotamiento.

Línea central discontinua: Indica división de carriles. Se permite sobrepasar si hay suficiente visibilidad y el carril opuesto se encuentra desocupado en un espacio suficiente que permita una maniobra con seguridad.

Línea continua y otras discontinuas juntas al centro: Indican que se permite sobrepasar a la circulación que se mueve por el lado de la línea discontinua.

Dos líneas continuas: Indican el centro de la carretera cuando hay más de un carril de circulación para cada sentido: se prohíbe sobrepasar haciendo uso de carriles contrarios, se permite vuelta a la izquierda a menos que haya señales que indiquen lo contrario.

Zonas o áreas neutrales: Son líneas diagonales entre líneas continuas que sirven para separar carriles; está prohibido circular sobre ellas y también estacionarse.

Zona de peatones: Delimitan el espacio dentro del cual deben de cruzar los peatones, los conductores de vehículos que tengan señal de alto deben detenerse sin invadir el área entre líneas.

Líneas para detenerse: Se usan para indicar a los conductores el lugar donde deben detenerse ante una luz roja: esta línea no debe rebasarse.

Flechas: Indican la circulación asignada al carril donde se encuentra.

Marcas de aproximación de vías de ferrocarriles: Indican que se está aproximando a un cruce de ferrocarril, por lo que debe reducir la velocidad y prepararse para detenerse antes de cruzar las vías.

2.3.4. Señales luminosas y sonoras

Luminosas son señales de tránsito con luces cuando y donde debe detenerse o avanzar. (Semáforo)

Luz roja: significa tránsito impedido a quien lo enfrenta, obliga a detenerse en la línea de parada marcada y si no la hay debe detenerse antes de entrar en el cruce de

peatones. Cuando se encuentra intermitente indica que los vehículos deben detenerse, radica lo mismo que un signo **PARE**

Luz amarilla: indica la inmediata aparición de la luz roja. Si todavía no ha comenzado a cruzar debe detenerse cuando aparece esta luz. Cuando ésta esta intermitente indica **PRECAUCION**.

Luz verde: indica transito autorizado a quien lo enfrenta.

Sonoras emiten sonidos para llamar la atención de peatones y conductores, como por ejemplo la campanilla a la salida de los garajes, las sirenas de las ambulancias, policía, bomberos, etc. Se debe saber que hay que ceder el paso a todo vehículo de emergencia que hace sonar su sirena.

Señales que realizan con el silbato los agentes de parada de tránsito para dirigir la circulación:

- Un toque corto: pare
- Dos toques cortos: siga
- Un toque largo: preventivo
- Tres toques largos: alto total

2.3.5. La de los agentes de circulación

Son las acciones que hace el agente de tránsito para regular la circulación de vehículos y peatones.

Un brazo en alto: obliga a detenerse a quien lo enfrenta.

Ambos brazos en alto: obliga a detenerse a todo el tránsito, con excepción de los vehículos de emergencia.

Posición de frente o de espaldas con brazos bajos o uno en alto: obliga a detenerse a quien lo enfrenta.

Brazo en movimiento circular: obliga a continuar la marcha a quien está en su línea.

2.4. SANCIONES

La sanción es un término legal, en Derecho, que tiene varias acepciones.

En primer lugar, se denomina sanción a la consecuencia o de una conducta que constituye a la infracción de una norma jurídica. Dependiendo del tipo de norma en caso de que este incumplida o violada, sin autorización pueden haber sanciones penales o penas; sanciones civiles y sanciones administrativas.

Sin embargo, habitualmente la referencia a una sanción se hace como sinónimo de pena pecuniaria, es decir, una multa o, al menos, para penas leves (por ejemplo, prohibiciones en faltas en tránsito). Por el mismo motivo, comúnmente se suele relacionar la expresión sanción con la Administración pública (sanciones administrativas) y el término pena se deja para el ámbito del Derecho penal.

“Sanción en derecho penal la sanción es la pena o castigo que la ley prevé para su aplicación a quienes incurran o hayan incurrido en una infracción punible”. (Ossorio, 2018).

2.4.1. Delitos

Soler, lo define como una “acción típicamente antijurídica, culpable y adecuada a una figura legal conforme a las condiciones objetivas de este”, por la cual sus elementos sustantivos son: la acción; la antijurídica; la culpabilidad; y la adecuación a una figura”. (Ossorio, Diccionario de Ciencias Jurídica Políticas y Sociales, 2018)

“El juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito, son de competencia de la justicia ordinaria”. (Bolivia, 2018)

Es aquel ciudadano que realiza una conducta contraria a las normas vigentes, misma está tipificada con un delito o falta contravención al cual tiene una sanción pecuniaria o privación de la libertad.

2.4.2. Infracciones

“Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado (Escriche). Toda persona es responsable de las infracciones que cometa y por tanto en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir los daños y perjuicios así ocasionados”. (Ossorio, Diccionario de Ciencias Jurídica Políticas y Sociales, 2018, Pag. 515)

“Las infracciones de competencia de la policía de tránsito serán sancionadas con arresto, inhabilitación de licencia o multa”. (Bolivia, 2018, Pag.19 - 20)

Es el incumpliendo a las normas vigentes, las cuales tienen una sanción, y podemos observar en especial en algunos conductores quienes cometen infracciones al no observan el Reglamento de Tránsito y su Reglamento

2.4.3. Arresto

Procede cuando en los primeros momentos de la investigación sea imposible individualizar a los autores, partícipes, testigos y se deba proceder con urgencia para no perjudicar la investigación. Se dispone que no se alejan del lugar no se comuniquen entre si no modifiquen el estado de las cosas.

Cuando en el primer momento de la investigación sea imposible individualizar a los autores, partícipes y testigos, y se deba proceder con urgencia para no perjudicar la investigación, el fiscal o la policía podrán disponer que los presentes no se alejen del lugar, no se comuniquen entre sí antes de informar, ni se modifique el estado de las cosas y de los lugares y, de ser necesario, ordenarán el arresto de todos por un plazo no mayor de ocho horas”. (Ley 1768, 2018, Pag. 73)

“El arresto es la privación de la libertad del infractor por el tiempo que determina el Reglamento”. (Codigo de Transito, 2018, Pag. 20)

En nuestra sociedad se observa cuando una persona es arrestada el cual pierde uno de sus derechos que la libertad, comúnmente esto es por un lapso no mayor a las 8 horas y posteriormente son puestos en libertad.

Si algún conductor realiza una conducta in adecuada a los servidores de la ley o persona sufra un daño a causa de un hecho de tránsito, el conductor es llevado a un lugar donde se queda arrestada de acuerdo a normas establecidas por el código de procedimiento pena.

2.4.4. Inhabilitación

“Sanción de un delito consistente en la prohibición para desempeñar determinados empleos y funciones, así como para ejercitar ciertos derechos. Sobre la base del tiempo que dure, que la inhabilitación es permanente si dura por toda la vida, y temporal, si solo dura el tiempo de la pena principal u otro que el juez señale”. (Ossorio, Diccionario de Ciencias Juridica Politicas y Sociales, 2018, Pag. 515)

La inhabilitación es la suspensión temporal o definitiva de la licencia del conductor”. (Codigo de Transito, 2018, Pag. 19)

Es la suspensión de sus actividades de acuerdo a la infracción cometida por el conductor siendo una sanción de días, meses y años, para luego ser habilitado a sus actividades, no antes comprometerse a no cometer la infracción de tránsito.

2.5. ACCIDENTES DE TRANSITO

2.5.1. Concepto de accidente

El accidente de tránsito es aquel daño ocasionado a determinadas personas o bienes en un trayecto de transporte y que conlleva una acción normalmente negligente o imprudente, ya sea del conductor del vehículo, de uno de los pasajeros del mismo o de uno de los peatones de la vía, si bien también cabe que el mismo se produzca como consecuencia de fallos en el vehículo u otras causas imprevistas.

“Son sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas. Pueden ser dolosos, culposos o fortuitos”. (Código de Transito y Reglamento, Pag.20).

2.5.2. Tipos de accidentes

2.5.2.1. Accidente doloso

Son accidentes dolosos cuando el resultado antijurídico acido querido o previsto y ratificado por el agente o cuando es consecuencia necesaria de su acción”. (Código de Transito y Reglamento, Pag.20).

Es cuando un conductor, sabiendas que su vehículo se encuentra en malas condiciones y que puede causar daño, mismo obvia esta circunstancia sigue manejando y en el transcurso de su labor cotidiana, sufre el desperfecto de su vehículo causando daños materiales y personales.

2.5.2.2. Accidente culposo

Son accidentes culposos cuando el resultado, aunque haya sido previsto, no acido querido por el agente y se produce por imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes, reglamentos, órdenes o resoluciones”. (Código de Transito y Reglamento, Pag.20).

Es cuando un conductor, a sabiendas que su freno se encuentra mal, sigue manejando y produce un hecho de tránsito en el transcurso de su labor cotidiana, ocasionando daños materiales y personales.

2.5.2.3. Accidente fortuito

Son accidentes fortuitos cuando el resultado antijurídico no ha podido preverse y sea debido a circunstancias casuales ajenas a la voluntad del agente”. (Codigo de Transito, 2018, Pag. 20)

Es cuando se produce un hecho no voluntario o inesperado, como por ejemplo cuando en la vía se encuentra detenido para recoger pasajero y al lado se encuentra un árbol cuando un viento fuerte lo desprende desplomándose en el capot del motor causando daño material de consideración.

2.6. CLASES DE ACCIDENTES DE TRANSITO

2.6.1. Accidente Simple

2.6.1.1. Choque

Se produce cuando un vehículo en movimiento toma contacto contra otro motorizado estacionado o detenido momentáneamente o contra cualquier otro elemento que forme parte de la infraestructura vial.

2.6.1.2. Despiste o salida de la vía

Es la acción y efecto de perder la pista (calzada), es decir, se aplica al vehículo que abandona la carretera por la que circula contra o sin la voluntad de su conductor.

Si las partes laterales de la calzada están al mismo nivel que esta y no existe cuneta, el despiste o salida de la vía es simple y el vehículo que da prácticamente sin daños.

Si el lateral de la calzada presenta un desnivel hacia abajo, se producirá una precipitación que podrá realizarse con vuelco, tonel, embarrancamiento, etc.

Si el lateral está a nivel superior que el de la calzada, se ocasionara un choque o raspado y lo mismo ocurrirá si existe un obstáculo en el borde de la vía.

En los supuestos en que al despiste se una otro tipo de siniestro, el accidente debe clasificarse por el resultado, siendo el despiste la causa, o bien estimarse que exista un accidente combinado.

2.6.1.3. Vuelco de tonel

El vuelco tonel o vuelta de costado se produce cuando el vehículo se apoya sobre las ruedas de un lado para girar en sentido transversal a la marcha.

En la mayor parte de los casos, el tonel se produce por haber tomado un vehículo una curva a excesiva velocidad, por lo que al actuar la fuerza centrífuga sobre el centro de gravedad, si este queda situado en posición algo elevada, se produce una fuerza que tiende a ocasionar el vuelco de costado. (Ver anexo)

2.6.1.4. Vuelco de campana

Se da cuando el vehículo gira en sentido longitudinal este tipo de hechos pueden producirse por una detención brusca de la marcha del vehículo ya sea por la

existencia de un obstáculo situado por debajo del centro de gravedad del vehículo o bien por la existencia de una diferencia de nivel entre el lugar de comienzo y el final pudiendo darse dos posiciones finales medio y un giro en función en número de vueltas que pueda realizar el vehículo. (Ver anexo)

2.6.1.5. Embarrancamiento

Se produce por la pérdida momentánea del contacto de las ruedas del vehículo con la calzada, puede producirse por despiste por excesiva velocidad, como consecuencia sale de la plataforma vial y su punto de descanso es en la profundidad de un precipicio o se atasca en su inicio, este tipo de casos se presenta donde el camino es sinuoso. (Ver anexo)

2.6.1.6. Deslizamiento

Es cuando el vehículo se encuentra está estacionado o detenido y la fuerza de gravedad hace que se mueva lentamente llegando a un lugar de descanso. (Ver anexo)

2.6.2. Accidentes múltiples

2.6.2.1. Colisiones

La colisión es cuando dos o más vehículos en movimiento toman contacto entre sí pueden ser:

a) Frontales:

Colisión frontal central. - cuando dos vehículos en movimiento toman contacto entre su y sus ejes longitudinales colisionan.

Colisión frontal excéntrica. - se da cuando dos vehículos en movimiento toman contacto entre si y los ejes longitudinales no coinciden, estos dos paralelos pudiendo ser izquierda o derecha.

Colisión angular frontal. - Cuando dos vehículos toman contacto entre si y los ejes longitudinales forman un ángulo distinto a 90 grados.

b) Embestidas:

Se produce cuando el vehículo en movimiento impacta contra la parte lateral de otro vehículo que está en marcha. Podrá ser contra la parte central, la anterior o la posterior. También podrá ser perpendicular cuando los ejes longitudinales se encuentran orientados perpendicularmente, formando un ángulo de 90 grados y será oblicua, cuando los ángulos que forman los ejes son superiores o inferiores a 90 grados. (Ver anexo)

c) Laterales:

Cuando se ven implicados únicamente los laterales de los vehículos. A su vez pueden ser reflejas y por raspado.

Reflejas. - Es aquella en que se producen dos o más colisiones sucesivas entre sí.

Raspado. - Cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos. Puede ser:

- **Positivo.** - Cuando los vehículos circulan en sentido contrario
- **Negativo.** - Cuando los vehículos circulan en el mismo sentido.

d) Alcance. - Se produce cuando dos vehículos en movimiento entran en contacto de tal modo que la parte frontal de uno, lo hace contra la parte posterior del otro vehículo que va por delante. Pudiendo ser central, excéntrica o angular. (Ver anexo)

e) Accidentes mixtos. - En ocasiones se pueden producir accidentes mixtos de colisión y atropello. Suelen ser con frecuencia atropellos en que se produce la colisión entre vehículos automóviles de cuatro ruedas y los de dos (motocicletas y bicicletas), en los que el conductor de esta últimas sale proyectado y sufre, después de la colisión, el atropello.

También puede ocurrir con la proyección del ocupante de un automóvil a causa de choque o colisión y que al caer al suelo es atropellado por el propio vehículo, el colisionarte o un tercero.

f) Accidente en cadena. - Los accidentes pueden ser a su vez causa de nuevos accidentes, o bien seguir uno a otro sin que exista una relación entre el anterior y el posterior. Esto es lo que se llama accidentes en cadena.

Estos accidentes suelen suceder con frecuencia en las autopistas y vías de gran intensidad de tráfico vehicular, en las que, al ocurrir un accidente a un vehículo, los que le siguen no tienen tiempo ni espacio para frenar o desviarse.

g) Atropello. - Acción por la cual un vehículo en movimiento toma contacto con un peatón o usuario de la vía, la proporción se manifiesta en el impacto y la distancia entre el punto de contacto y del descanso.

Fases del atropello:

- **Fase de choque.** - Que representa al contacto del cuerpo, con el vehículo tiene dos fases: en la primera, los traumatismos se producen en la mitad inferior del cuerpo, particularmente a nivel de la pierna, la tibia, cuando la fractura es simple hace suponer que el vehículo iba a menos de 40 km/h cuando las fracturas son múltiples, la velocidad es superior a 50 km/h. En la segunda, son traumatismos que existen en la parte de la cadera y el tórax, realizados por el guardafangos, capo y la persona es impulsada hacia arriba y hacia atrás impactando igualmente con el capo, parabrisas.

- **Fase de caída.** - En la cual el cuerpo cae sobre la vía y golpea la cabeza y los hombros, o lesiones en la parte importante del cuerpo, que son las más graves y mortales.

- **Fase de arrollamiento.** - En esta fase el vehículo pasa sobre el cuerpo, en diferencia angulación o en forma tangencial. Las lesiones pueden ser estallidos de los órganos internos (hígado, pulmones, cabeza)

- **Fase arrastre.** - En esta fase la persona es arrastrada por el vehículo, donde presenta excoriaciones por roce y apagamientos cuando ya está sin vida (muerto).

2.7. ORIGEN DE UN HECHO DE TRANSITO

2.7.1. Determinación de causas

2.7.1.1. Causas directas

(Inmediatas, directas) aquellas que están directamente conectadas en tiempo, lugar y grado con el resultado.

Habíamos dicho qué para la teoría de la equivalencia de las condiciones hay una sola de ellas que puede considerarse causa, pero existen condiciones que no siendo consideradas causa están también directamente conectadas con el resultado; para poder diferenciarlas unas de otras se ha denominado CAUSA BASAL a aquellas que hecha, la supresión mental hipotética, sin ella el hecho no se produce y, las otras condiciones, CAUSAS CONCURRENTES.

2.7.1.2. Causas mediatas

(Mediatas, remotas o indirectas) aquellas que en el tiempo, lugar o grado están separadas del resultado; se podría afirmar que en sí no son las responsables de que el hecho ocurra sino que es preciso que a ellas se unan las causas perpetuantes y, eventualmente, las desencadenantes. Siendo las causas condicionantes de mucha importancia y, en general, objeto de tratamiento multidisciplinario el accidente no se llegaría a producir sí a ellas no estuviesen unidas las perpetuantes.

Como por ejemplo de lo dicho está caso, de común ocurrencia en que personas preocupadas por problemas de orden afectivo, no prestan la atención necesaria y se ven involucradas en accidentes no de tránsito por no haber respetado un signo de tránsito que no advirtieron oportunamente.

2.7.1.3. Causas remotas

(Intermedias) aquella que estando también separadas del resultado, hacen propicia de manera directa la causa perpetuante; ocupan un lugar intermedio entre las condicionantes y las perpetuantes. El espectro de las causas desencadenantes puede abarcar un amplio rango, pero, en general, se trata de situaciones que imperan en un momento determinado y que facilitan la producción del hecho como por ejemplo la existencia de mala visibilidad por nieblas; calzadas resbaladizas por presencia de un elemento deslizante como agua, aceites, petróleo, gravilla, etc.

2.8. VELOCIDAD

Velocidad es la relación entre el espacio recorrido por un vehículo y el tiempo empleado en recorrerlo.

La velocidad es una cualidad, o condición física, de carácter complejo, en la medida que tiene muchas formas de aplicación y diferentes manifestaciones.

En Física, se entiende la velocidad como la relación entre espacio y tiempo, quedando expresada en la fórmula: $V = S / T$

Su aplicación nos lleva a comprobar que cuanto menor es el tiempo empleado en recorrer una distancia dada, mayor será la velocidad desarrollada, o que para recorrer el mismo espacio en menos tiempo es necesario hacerlo a mayor velocidad.

Lizaur y col.: Es la capacidad de ocupar espacios con todo nuestro cuerpo o con cualquiera de sus segmentos en el menor tiempo posible.

Mora: Cualidad física que permite realizar acciones motrices en el menor tiempo posible.

Frey: Capacidad que permite, sobre la base de la movilidad de los procesos del sistema neuromuscular y de las propiedades de los músculos para desarrollar la fuerza, realizar acciones motrices en un lapso de tiempo situado por debajo de las condiciones mínimas dadas.

2.9. SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT).

En Bolivia el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se sustenta en la ley de Seguros N° 1883 de 25 de junio de 1998, decretos reglamentarios y resoluciones administrativas emitidas por el Organismo Regulador. De acuerdo con el Artículo 2, del Decreto Supremo N° 25785, para los fines del SOAT, accidente de tránsito, se entiende como el evento súbito, imprevisto, ajeno a la voluntad de las personas intervinientes, en el que intervienen uno o más vehículos motorizados, que se produce en vía pública, área de libre circulación vehicular o en otras áreas, pero, provocado por uno o más vehículos motorizados que estaban circulando por vía pública, que provoca el fallecimiento o lesiones corporales de una o más personas.

En este sentido, el SOAT es un Seguro Obligatorio de accidentes de tránsito, el cual cubre a todos los vehículos de servicio público y particular que transiten por el territorio nacional, ampara a los peatones y ocupantes del vehículo asegurado en caso de accidente.

El SOAT se implementó en la gestión 2001 con los controles respectivos, y cuenta con las siguientes coberturas:

- Indemnización por Gastos Médicos
- Indemnización por Fallecimiento
- Indemnización por Invalidez total y permanente

El capital asegurado máximo en caso de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos asciende a un máximo de 2300 DEGs (Derechos Especiales de Giro), por cada persona afectada, por cada evento y no existe límite de personas cubiertas.

Es un seguro para todos los vehículos automotores que transitan por el territorio boliviano. Ampara los daños corporales causados a las personas como resultado de un accidente de tránsito, ya sean peatones, pasajeros o conductores.

Es un documento que todos los conductores deben llevar consigo, no sólo por las sanciones que acarrea el no portarlo por el conductor, además el vehículo será inmovilizado, sino por lo que representa, pues es un elemento de seguridad social muy importante a la hora de un accidente automovilístico.

CAPITULO III

3. MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL

3.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO PRIMERA PARTE BASES FUNDAMENTALES DEL ESTADO DERECHOS, DEBERES Y GARANTÍAS. (CPE, 2018)

Artículo 17.- Toda persona tiene derecho a recibir educación en todos los niveles de manera universal, productiva, gratuita, integral e intercultural, sin discriminación.

Como lo establecen constitución ley suprema los conductores y otros ciudadanos requieres que el estado le brinde una educación acorde a la necesidad que necesita.

SECCIÓN III, DERECHO AL TRABAJO Y AL EMPLEO

Artículo 46. - Toda persona tiene derecho:

Al trabajo digno, con seguridad industrial, higiene y salud ocupacional, sin discriminación, y con remuneración o salario justo, equitativo y satisfactorio, que le asegure para sí y su familia una existencia digna.

El trabajo es tan importante que es la condición básica y fundamental del ser humano y están protegidos por el Estado y a su vez es un principio de sus derechos de todo trabajador como son conductores del servicio público.

CAPÍTULO SEXTO EDUCACIÓN, INTERCULTURALIDAD Y DERECHOS CULTURALES, SECCIÓN I, EDUCACIÓN.

Artículo 77. - La educación constituye una función suprema y primera responsabilidad financiera del Estado, que tiene la obligación indeclinable de sostenerla, garantizarla y gestionarla.

El Estado y las instituciones deben brindar apoyo en la formación profesional y brindarles una educación de seguridad vial, a todos los conductores de servicio público.

**3.1.1. LEY DE LA EDUCACIÓN “AVELINO SIÑANI - ELIZARDO PÉREZ”,
TÍTULO I, MARCO FILOSÓFICO Y POLÍTICO DE LA EDUCACIÓN BOLIVIANA,
CAPÍTULO I, LA EDUCACIÓN COMO DERECHO FUNDAMENTAL.**

Artículo 1. - (Mandatos Constitucionales de la educación). (AVELINO SIÑANI, 2018)

1. Toda persona tiene derecho a recibir educación en todos los niveles de manera universal, productiva, gratuita, integral e intercultural, sin discriminación.

Este artículo es respaldado por la Constitución Política Plurinacional de Bolivia, solo que las autoridades se han olvidado de algunos sectores de la sociedad para no brindarles educación y fortificar sus habilidades profesionales.

**3.1.2. CÓDIGO DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO, CAPITULO II, DE LA
VIAS PÚBLICAS.**

Artículo 4.- Clasificación. - Las vías públicas se clasifican en urbanas y rurales. Son vías urbanas: las autopistas, vías expresas, avenidas, calles, pasajes y paseos. Son vías rurales: las carreteras, caminos y sendas. (Codigo de Transito, 2018, pag. 7)

Conocer la normativa del Codigo de transito, nos proporciona saber que debe realizar y no realizar para no cometer faltas y evitar sanciones como conductor de un vehiculo de transporte sea publico o privado.

**TITULO II, DE LA CIRCULACION, CAPITULO II, DE LA CIRCULACION DE
LOS VEHICULOS**

Artículo 19.- Reglas de la Circulación. - Los vehículos circularán por las vías públicas sujetándose a las siguientes reglas básicas:

EL Reglamento de Tránsito, considera que debe conservar el lado derecho de la vía, no debe adelantarse con su vehículo a otro, tanto en las curvas, bocacalles, cruces, pasos a nivel y en general en los lugares donde el conductor no tenga libre visibilidad, esto ayuda a que exista un accidente por imprudencia.

Artículo 20.- Prohibición. - Se establecen las siguientes prohibiciones básicas para los vehículos en circulación:

Está prohibido el uso de la bocina solo en casos de emergencia. Recoger o dejar pasajeros en medio de la calzada o cuando el vehículo está en movimiento. Conocer estas disposiciones por parte de los conductores ayudara a evitar accidentes de tránsito.

CAPITULO V, DE LA VELOCIDAD

Artículo 34.- Velocidad. - Velocidad es la relación entre el espacio recorrido por un vehículo y el tiempo empleado en recorrerlo.

El conductor está obligado a disminuir la velocidad de su vehículo, cuando las circunstancias de la circulación así lo ameriten, para evitar accidentes de tránsito.

CAPITULO VII, DE LAS SEÑALES

Artículo 62.- Clasificación de Señales. - Las señales de tránsito se clasifican en: Verticales, Horizontales, Luminosas y sonoras.

Es necesario que el conductor sepa las señales de tránsito según lo que establece la norma, porque le sirve a cometer alguna infracción y sea sancionado por los agentes de tránsito.

CAPITULO VIII, DE LOS PASAJEROS

Artículo 65.- Pasajeros. - Pasajero es la persona que utiliza un vehículo para trasladarse de un lugar a otro, menos el conductor y sus auxiliares.

Los pasajeros son personas que son trasladadas de un lugar a otro por el servicio son remunerados, de igual forma deben brindarles seguridad y un buen trato.

CAPITULO III, DE LOS DERECHOS Y DEBERES DEL CONDUCTOR

Artículo 91. - Autorización Legal.- Toda persona legalmente autorizada tiene derecho a conducir en el territorio de la República el vehículo correspondiente a la clase de licencia que posee.

Uno de sus deberes es cumplir con la obligación de contar autorización de conducir que le otorga mediante la licencia de conducir, el conductor debe conocer estas normativas para no incurrir en faltas de tránsito.

Artículo 94.- Derecho de Instrucción. - El conductor tiene derecho a participar de los beneficios de instrucción y actualización técnico profesional que impartan las autoridades de Tránsito.

Este artículo respalda que el conductor tiene derecho a ser instruido constantemente para mejorar su profesión en bien de la sociedad al cual se debe.

Artículo 97.- Embriaguez. - Es terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes, en estado de embriaguez, o cuando las condiciones de salud físico-mentales no permitan la normal y segura conducción.

Este artículo es importante, que conozca el conductor al incurrir esta norma, es sancionado penalmente y perderá su libertad.

TITULO VI, DE LAS FALTAS Y SANCIONES, CAPITULO I DE LAS INFRACCIONES

Artículo 139.- Infracción. - Infracción llamada también transgresión o contravención, es el quebrantamiento de una o más reglas de tránsito.

Este artículo menciona tres grados de infracciones que llegan de la falta leve a la más gravosa, que el conductor debe conocer para no infringir dichas disposiciones para no ser sancionado de acuerdo a la gravedad de la falta.

CAPITULO II, DE LAS SANCIONES

Artículo 143.- Delitos. - El juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito, son de competencia de la justicia ordinaria.

Esta norma establecida en el Código de Tránsito, es una de las sanciones más drásticas a los conductores que también deben de conocer para no cometer este delito,

de igual forma señala las infracciones que con llevan al arresto hasta la inhabilitación de la licencia de conductor.

CAPITULO III, DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Artículo 152.- Accidentes. - Accidentes son sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas. Pueden ser dolosos, culposos o fortuitos.

Es importante que el conductor de servicio público conozca los tipos de accidentes y pueda resolver sin que se fugue del lugar del hecho.

3.1.3. Declaración universal de los derechos humanos

Artículo 3.- Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.

Artículo 7. - Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.

Todo ser humano tiene derecho a la vida, conocer por parte de los conductores de servicio público, es necesario, porque de ellos depende cumplir las disposiciones emergentes de normas que establece el vivir bien, evitando la perdida de seres en hechos de tránsito.

3.2. MARCO REFERENCIAL

3.2.1. Datos referenciales

Distrito	:	La Paz.
Institución	:	Sindicato de Minibuses Señor de Mayo.
Provincia	:	Murillo.
Localidad	:	La Paz

3.2.2. Identidad institucional

Visión. - Proporcionar un servicio adecuado y eficaz a la sociedad demostrando cambios significativos en el desarrollo de las actividades en la gestión.

Misión. - Formar una asociación integral, promoviendo competencias necesarias para su desarrollo personal y social y con identificación plena con su comunidad.

3.2.2.1. Objetivos institucionales

Dinamizar el proceso de mejoramiento de la asociación y funcionamiento interno de los grupos optimizando el uso racional de sus recursos y gestionando un mejor servicio a la sociedad.

Sistematizar el trabajo y coordinar con los diferentes grupos para satisfacer las necesidades de los afiliados, en el desarrollo de las actividades laborales hacia la sociedad.

Fomentar actividades culturales, artísticas, deportivas y sociales dirigidas a desarrollar camaradería y actitudes positivas en los afiliados.

3.3. Análisis situacional

3.3.1. Ubicación geográfica

El Sindicato de Minibuses Señor de Mayo con Personería Jurídica No. 212140, que se encuentra ubicada en la Ciudad de La Paz, al noreste, en el Distrito 4 Sección Municipal La Paz.

3.3.1.1. Localización político-administrativa

El Sindicato de Minibuses Señor de Mayo está ubicado en la Zona Bajo Pampahasi Dependiente del municipio de La Paz. Además de tener convenios, con la Caja Nacional de Seguros y Sub alcaldía San Antonio.

3.3.1.2. Dependencia administrativa

Depende de la Directiva, la cual es elegida cada 3 años, en elecciones democráticas, recayendo la dirección y administración en:

Presidente	Pedro Ríos Mamani
Vicepresidente	Edgar Merlo Quispe
Secretario General	Jaime Mollo Chavez
Secretario de Hacienda	José Canqui Aramayo
Secretario de Conflictos	Juan Carlos Quisberth
Secretario de Transporte	Julio Cesar Patón Copa
Secretario de Transporte	Julio Arroa
Secretario de Transporte	Javier Condori
Secretario de Actas	Julio Lima Mayta
Secretario de Bienestar Social	Rolando Cespedes
Secretario de Apoyo	Migue Ramirez
Secretario de Deportes	

3.3.1.3. Ámbito histórico

El Sindicato de Minibuses Señor de Mayo fue fundado el 3 de mayo de 1988 con el nombre de Asociación de Minibuses señor de Mayo, estaba conformado por dos líneas 259 grupo Universitario y el 227 grupo Liviano bajo inquietud de dos choferes propietarios (+) Leopoldo Guarachi Espejo y Freddy Mendoza Mamani, con 11 afiliados por grupo los cuales invitaban a diferentes propietarios para integrar dicho sindicato para lo cual no era necesario el pago por ingreso, su ubicación de las oficinas se encontraba en el callejón Rafael Mendoza sin número en la Zona Cruce de Villa Copacabana.

Actualmente la institución cuenta con 795 afiliados (490 propietarios, 195 asalariados y 110 voceadores), la que se distribuye en 13 líneas, cada una de ella cuenta con su propia organización y actividades adecuadas por el grupo.

Su infraestructura, actual se encuentra ubicada en la Av. Callapa Nro. 46, Zona Pampahasi bajo, el cual cuenta con 4 oficinas, 1 sala de reuniones, 1 sala de recreaciones, 2 depósitos, 2 baños y 1 una cancha de fútbol.

3.3.1.4. Características del grupo 8 de noviembre

a) Composición y procedencia social.

La procedencia de los conductores del Grupo, en su gran mayoría es de clase media.

Los conductores en su mayoría viven en las zonas o laderas aledañas a la asociación que se encuentran en su jurisdicción, de un total de 33 conductores.

Actualmente gracias a la participación y aportes de los asociados el Sindicato de Minibuses Señor de Mayo, cuenta con casi todos los servicios y requerimientos que una Institución necesita para diferentes actividades.

Por lo consiguiente el Sindicato de Minibuses Señor de Mayo, cuenta con: una infraestructura adecuada de acuerdo a los requerimientos de una asociación de su nivel. Ya que el ambiente y el espacio físico es amplio.

b) Características de los conductores y de servicio

Composición del personal (años experiencia, nivel profesional, motivación hacia la labor que presta).

Dentro los conductores existen choferes que poseen una experiencia muy amplia demostrándose en la Licencia de Conducir del 100 %, 70 % pertenecen a la categoría "C" y el restante 30 % a la Categoría "B".

En lo profesional en la gran mayoría, obtuvo su Licencia de Conducir por la experiencia laboral, siendo tomados solo el examen de conducción y no así en la parte

teórica por el Organismo Operativo de Transito, a hora el sistema de evaluación se modificó tomando en cuenta la parte teórica y la práctica del Código de Transito y su Reglamento.

c) Rasgos de personalidad más sobresalientes de los conductores y de servicio:

Entre los rasgos más sobresalientes de los conductores, son cooperativos y solidarios con sus similares, cuando se presentan problemas en los hechos de transito u otros; sus representantes buscan la forma de solucionar las situaciones que aflige al afiliado.

3.3.1.5. Diagnóstico de infraestructura

El Sindicato de minibuses “Señor de Mayo” dispone de una infraestructura adecuada para el desarrollo de las actividades, teniendo para tal fin un inmueble propio del que se detallan sus ambientes en el cuadro siguiente.

DETALLE DE INMUEBLES

AMBIENTE CON QUE SE CUENTA	NÚMERO	ESTADO			DESCRIPCIÓN
		BUENO	REGULAR	MALO	
Oficinas	4	2	2		2 oficinas en buen estado y 2 regulares
Espacio recreacional	1	1			Con parrillero y jardín
Sala de recreación	1	1			Buen estado con 2 juegos de billares
Sala de reuniones	1		1		1 sala de reuniones con 80 sillas 40 en regular estado
Batería Sanitaria	2	1	1		1 en buen estado y 1 regular
Depósitos	2	1			Dos en buen estado

Canchita (Área de recreación)	1		1		Se encuentra en estado regular.
Cocina	1	1			En buen estado
Cuarto para portero	1	1			Buen estado

FUENTE: Acta de Bienes del Sindicato: Elaboración Propia, 2022.

3.3.2. Diagnóstico relación con la zona

Las relaciones y mecanismos de coordinación entre las autoridades vecinales y el Sindicato de minibuses Señor de Mayo son dentro del marco del respeto y empatía. Aunque el apoyo y la participación de las Autoridades de gobierno e instituciones ligadas a Tránsito es aún esporádica y poco efectiva especialmente en la gestión de desarrollo en aspecto educativo en materia de Tránsito.

Sin embargo, se ha logrado dinamizar y fortalecer las relaciones con autoridades vecinales para que se trabaje conjuntamente en mejorar el servicio de transporte de los señores conductores que prestan a la zona en el marco de la prevención en la seguridad vial.

CAPÍTULO IV

4. MARCO PRACTICO

4.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación es de tipo exploratorio porque solo se tiene un grupo para tal experimento que en este caso son los conductores del grupo 8 de noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo.

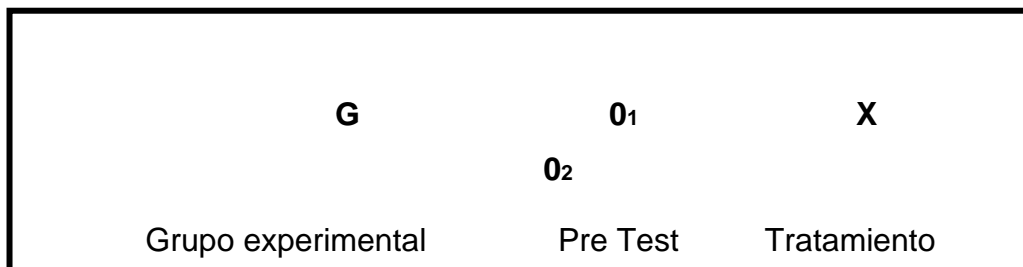
A través de este estudio de investigación se quiere obtener una información más completa para realizar investigaciones posteriores.

Ávila (1997) considera que el estudio descriptivo:

Se efectúan, normalmente, cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes. Los estudios exploratorios nos sirven para aumentar el grado de familiaridad con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa sobre un contexto particular de la vida real, investigar problemas del comportamiento humano que consideren cruciales los profesionales de determinada área, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones posteriores o sugerir afirmaciones (postulados) verificables.

4.2. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El diseño que se utiliza es Pre experimental, porque se trabaja con un grupo y se utiliza el siguiente diseño:



Al grupo experimental G se aplica una prueba previa (pre-test) al tratamiento 01 (observación 1). El test de preguntas está relacionado con el tema de conocimiento de Educación en Seguridad Vial (V.D.). Luego se aplica el tratamiento X, que en este caso es para prevenir accidentes de tránsito (V.I.) y finalmente se aplica la misma prueba que se aplicó en el Pre Test.

En este diseño, existe un seguimiento del grupo experimental, porque se observa el nivel de conocimiento que tenían los conductores en Educación en Seguridad Vial.

Se realiza la comparación del grupo experimental en la 01 (observación 1) con los 02 es mayor que 01, es decir: 02 mayor 01, se debe a que se aplicó de manera positiva el tratamiento de la Educación en Seguridad Vial para evitar accidentes de Tránsito. Por tanto, la investigación es válida.

4.3. SUJETO DE LA INVESTIGACIÓN

4.3.1. POBLACIÓN

“La población u objeto de estudio. Es el conjunto de personas, objetos (cosas), fenómenos o procesos, sujetos a investigación, que tiene en común características que son objeto de observación. Es la totalidad de la población de la cual se desean conocer ciertos aspectos para el análisis.”Koria Paz (2007).

La población de choferes que conducen con la que cuenta el Sindicato de minibuses Señor de Mayo es de 795 afiliados distribuidos en trece grupos.

4.3.2. MUESTRA

Siendo la muestra una parte o un subconjunto representativo de la población, el número de observaciones de la muestra será menor al número de observaciones posibles. Esto “...permitirá generalizar las conclusiones que se realicen en la muestra para toda la población, ahorrando de esta manera tiempo, recursos y esfuerzo” MOYA CALDERON, (1998).

La muestra que se utiliza es un grupo de 33 choferes del Grupo 8 de Noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo.

Se justifica la modalidad de trabajo de investigación porque el estudio de caso realizado sobre Educación en Seguridad Vial, depende de muchos factores sociales, sobre todo del apoyo de sus dirigentes.

Además, esta investigación es un primer acercamiento científico para aportar a la educación, en la solución de problemas.

4.3.3. DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA

El lugar donde se realizó el proceso investigativo, corresponde al grupo 8 de noviembre, donde cuentan con 33 choferes, donde 31 de ellos son varones y 2 son mujeres los que oscilan entre 25 y 50 años de edad, están comprendidos dentro bachillerato.

4.3.4. AMBIENTE

La investigación se realizó en los previos del Sindicato Señor de Mayo, más precisamente en el auditorio del sindicato ubicado en la Zona Bajo Pampahasi, de la Av. Callapa, N° 46 del Distrito 4 de la ciudad de La Paz.

El Sindicato Señor de Mayo fue fundado el 3 de mayo de 1988, con el nombre de Asociación de minibuses Señor de Mayo, donde solo contaba con dos líneas de trabajo. En febrero del año 2005 se hizo una construcción de los actuales ambientes más amplios para acoger a sus afiliados.

Actualmente el Sindicato de Minibuses Señor de Mayo, cuenta con 790 afiliados, divididos en 13 grupos, bajo la presidencia del señor Pedro Ríos Mamani, acompañado con su propia Directiva.

Su infraestructura, es de una planta, con un total de 15 ambientes, 4 oficinas, 1 sala de reuniones, 1 sala de recreaciones, 2 depósitos, 2 baños, 1 cocina, 1 espacio recreacional, 1 cuarto de portero y 1 una canchita de fustal.

4.4. INSTRUMENTOS

El procedimiento de la investigación se llevó a cabo en los predios del Sindicato de minibuses Señor de Mayo, en la ciudad de La Paz, con 33 choferes del grupo 8 de noviembre.

Los instrumentos que se utilizaron para recolectar la información en el proceso de investigación son:

Análisis documental, se hizo una revisión documental en el Organismo Operativo de Tránsito en referencia a los hechos de tránsito ocasionados por los conductores de minibuses del servicio público.

La observación sistemática, se realizó con la ayuda de notas de campo donde se registra los aspectos más importantes y anecdóticos para obtener información detallada acerca del nivel de conocimientos previos de Educación en Seguridad Vial y observar el interés que brindan los afiliados.

Se aplicó pre test (Encuesta), a los conductores del grupo 8 de noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo, que contiene un listado de preguntas y elección de alternativas para su respuesta para determinar el nivel de conocimientos previos en educación de seguridad vial.

Se procedió a realizar el seminario taller de educación en seguridad vial que tuvo lugar en tres jornadas de cuatro horas demostrándose el interés de los mismos existiendo una interacción entre facilitador y asistentes

Aplicación de pos test (Encuesta), a los conductores del grupo 8 de noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo, que contiene un listado de preguntas y elección de alternativas para su respuesta y así comprobar la validez efectiva del seminario taller de Educación en seguridad vial.

Análisis comparativo de resultados del pre test y pos test con el fin de realizar el seguimiento al grupo experimental y poder determinar el nivel de conocimiento en educación en seguridad vial en los conductores del grupo 8 de noviembre. A través de

estos resultados permite reflejar el nivel de conocimiento para evitar accidentes de tránsito y de esta forma determinar la validez de la hipótesis.

4.4.1. VALIDACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS

La validación de los instrumentos (encuesta a choferes) se efectuó en el grupo seleccionado "8 de noviembre" perteneciente al mismo Sindicato.

Para la validación de encuesta (test) se toma el grupo "8 de noviembre" que consta de treinta y tres conductores de los que treinta y uno son varones y solo dos mujeres; para lograr la confianza de los conductores se socializa días antes de la aplicación del pre test, posteriormente se procede a repartir la encuesta, explicándoles la forma del llenado. Dichas pruebas se aplican los días del mes de mayo de la gestión 2022, las que tuvieron una duración de 20 minutos.

La aplicación de la encuesta a los conductores y su correspondiente validación es significativa ya que ayuda de gran manera a identificar los problemas que se presentan en una jornada laboral en referencia a educación en seguridad vial para evitar accidentes de tránsito y de esta manera poner en práctica la teoría

4.4.2. PROCEDIMIENTO DEL TRABAJO DE INVESTIGACION

El procedimiento de la investigación se plasmó en el Sindicato Señor de Mayo de la ciudad de La Paz, 33 choferes.

La entrevista se realizó a los conductores la primera semana del mes de mayo con un tiempo de duración de dos semanas.

El trabajo investigativo se efectuó en tres etapas:

En la primera etapa se realiza un análisis documental de estadística de sobre hecho de tránsito ocasionados por los conductores de minibuses del servicio público en el Organismo Operativo de Tránsito

La segunda etapa se hizo la observación sistemática, se efectuó con la ayuda de notas de campo donde se registra los aspectos más importantes y anecdóticos para

obtener información detallada acerca del nivel de conocimiento en educación en seguridad vial y la influencia en accidentes de tránsito.

La tercera etapa se aplicó pre test (Encuesta), a los conductores del grupo 8 de noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo, que contiene un listado de preguntas y elección de alternativas para su respuesta para determinar el nivel de conocimientos previos en educación de seguridad vial.

La cuarta etapa se procedió a realizar el seminario taller de educación en seguridad vial que tuvo lugar en tres jornadas de cuatro horas demostrándose el interés de los mismos existiendo una interacción entre facilitador y asistentes

La quinta etapa se aplicó el pos test (Encuesta), a los conductores del grupo 8 de noviembre del Sindicato de minibuses Señor de Mayo, que contiene un listado de preguntas y elección de alternativas para su respuesta y así comprobar la validez efectiva del seminario taller de Educación en seguridad vial.

La sexta etapa se realiza un análisis comparativo de resultados del pre test y pos test con el fin de realizar el seguimiento al grupo experimental y poder determinar el nivel de conocimiento en educación en seguridad vial en los conductores del grupo 8 de noviembre. A través de estos resultados permite reflejar el nivel de conocimiento para evitar accidentes de tránsito y de esta forma determinar la validez de la hipótesis.

CAPÍTULO V

5. MARCO EVALUATIVO

5.1. PRESENTACIÓN DE DATOS DEL PRE TEST

Según los resultados obtenidos en la aplicación del pre test podemos mencionar que en una gran mayoría los conductores del Sindicato de Minibuses "Señor de Mayo" desconocen la parte teórica y práctica de las normas en Educación Seguridad Vial.

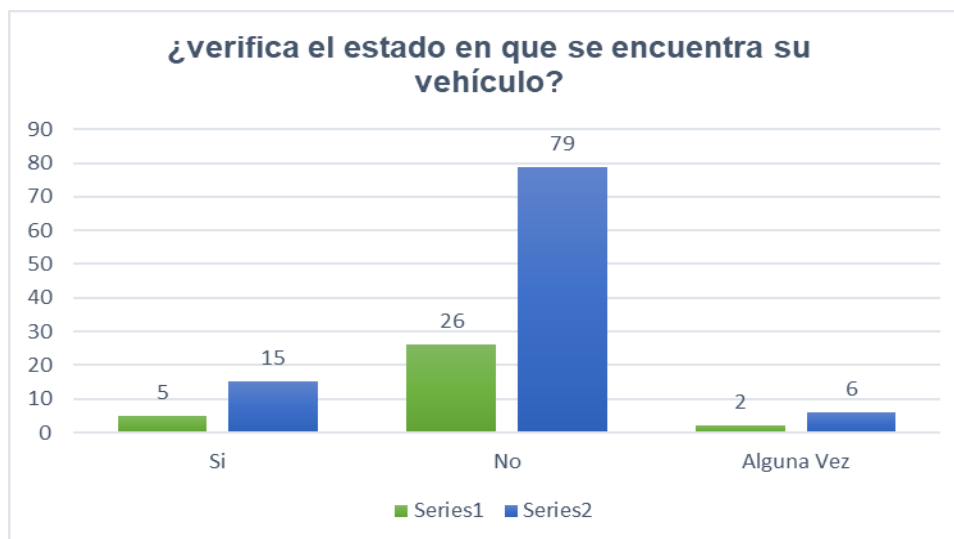
5.1.1. ENCUESTA DIRIGIDO a los conductores de minibuses Señor de Mayo.

TABLA 1

Tabla 1 ¿Usted, al comenzar su jornada laboral verifica el estado en que se encuentra su vehículo'

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Si	5	15
No	26	79
Alguna Vez	2	6
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 1



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores que representa el 100% el 79% de los encuestados, mencionan que no verifican su vehículo al comenzar su jornada laboral (las llantas, el agua del radiador, aceite de motor, freno de mano, luces, combustible y equipo de auxilio”).

De los encuestados el 15% que representa 5 conductores, responde que si revisa su vehículo al comenzar su jornada laboral.

El 6% que representa 2 conductores, mencionan que alguna vez revisan sus vehículos al comenzar su jornada laboral.

INTERPRETACIÓN

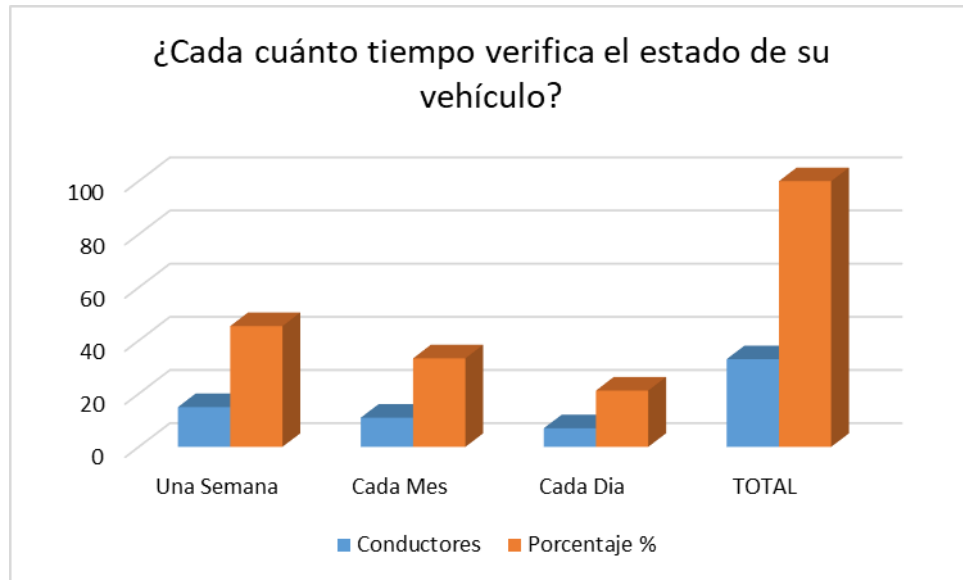
De los encuestados en su mayoría no verifican sus vehículos, con anticipación para realizar sus actividades cotidianas de trabajo, en la prestación de servicio a la sociedad y existen conductores que representa una minoría que revisa antes de conducir su vehículo de trabajo.

TABLA 2

Tabla 2 ¿Cada cuánto tiempo verifica el estado de su vehículo?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Una Semana	15	45
Cada Mes	11	33
Cada Dia	7	21
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 2



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores entrevistados el 45% de 15 conductores mencionan que verifican el estado de su vehículo cada semana.

El 33,33% que representa a 11 conductores, responden que verifican el estado de su vehículo cada mes.

El restante 21% de los encuestados 7 conductores mencionan que verifican su vehículo cada día.

INTERPRETACIÓN

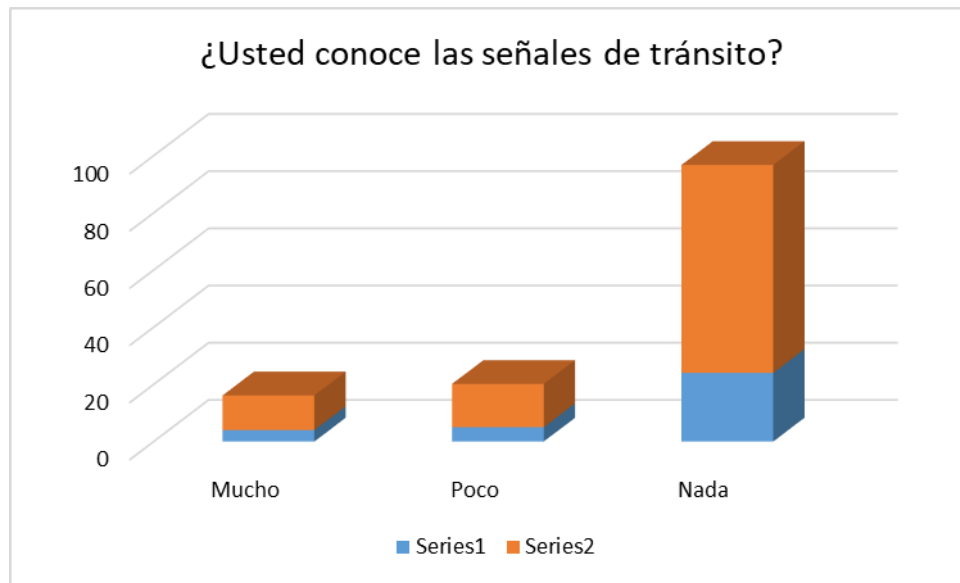
La mayoría de los conductores del Sindicato Señor de Mayo, verifica el estado de su vehículo cuando presenta algún desperfecto y otra parte menciona que mensualmente hace una revisión de forma personal y no por un servicio o taller mecánico.

TABLA 3

Tabla 3 ¿Usted conoce las señales de tránsito?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Mucho	4	12
Poco	5	15
Nada	24	73
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 3



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores que representa el 100%, el 73% que conforman 24 conductores mencionan que no conocen nada las señales de tránsito. (“Código de Tránsito”).

El 15% que conforman 5 conductores mencionan que conocen un poco las señales de tránsito.

El otro restante del 12% de los encuestados mencionan que conocen mucho de las señales de tránsito.

INTERPRETACIÓN

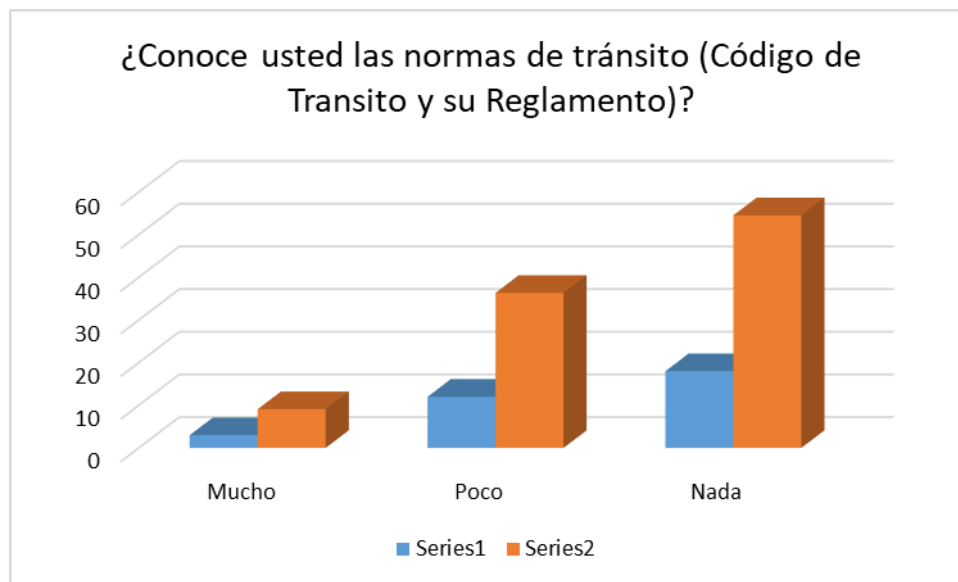
De los encuestados en su mayoría respondieron no conocen las señales de tránsito y otra parte muy reducida conoce las señales de tránsito por su experiencia y por la sanción emitida al conductor por parte de los agentes de tránsito de la Policía Boliviana.

TABLA 4

Tabla 4 ¿Conoce usted las normas de tránsito (Código de Tránsito y su Reglamento)?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Mucho	3	9
Poco	12	36
Nada	18	55
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 4



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 55% que conforman 18 conductores mencionan que no conocen nada de las normas de tránsito (“Código de Tránsito”).

Del mismo modo 36% que conforman 6 conductores dicen conocer poco las normas de tránsito.

El restante 9% que conforman 3 conductores dicen conocer mucho las normas de tránsito.

INTERPRETACIÓN

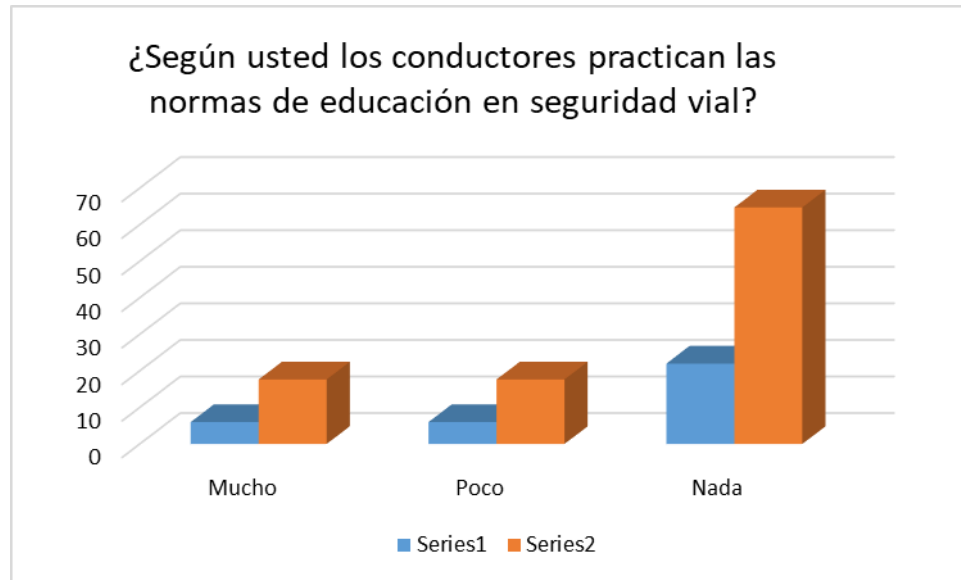
De los encuestados en su mayoría no conoce las normas descritas en el Código de Tránsito y su Reglamento y otra parte menciona que solo lee para dar examen de conducción solo lo pertinente al examen y un porcentaje muy reducido conoce la norma de tránsito.

TABLA 5

Tabla 5 ¿Según usted los conductores practican las normas de educación en seguridad vial?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Mucho	6	18
Poco	6	18
Nada	22	65
TOTAL	34	100

Grafico Nro. 5



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 65% que conforman 22 conductores indican que nada practican las normas en educación de seguridad vial.

Del mismo modo el 18% que representan a 6 conductores responden que practican poco las normas de educación en seguridad vial

Del mismo modo el 18% que representan a 6 conductores responden que practican las normas de educación en seguridad vial

INTERPRETACIÓN

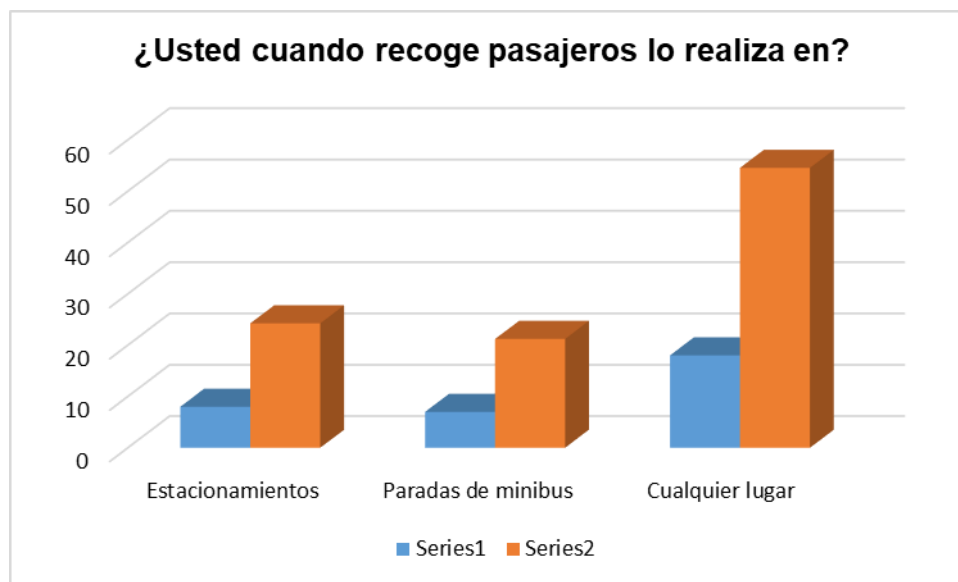
De los encuestados se puede apreciar que no practican las normas de tránsito y desconocen también, que es educación en seguridad vial, sin embargo, algunos mencionan practican las normas de tránsito.

TABLA 6

Tabla 6 ¿Usted cuando recoge pasajeros lo realiza en?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Estacionamientos	8	24
paradas de minibús	7	21
Cualquier lugar	18	55
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 6



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores 55% que conforman 18 conductores responden que recogen los pasajeros en cualquier lugar.

El 21% que representan a 8 conductores dicen que paran para recoger pasajeros en estacionamientos.

Del mismo modo el 24% que conforman 7 conductores mencionan que recogen en la parada de minibús.

INTERPRETACIÓN

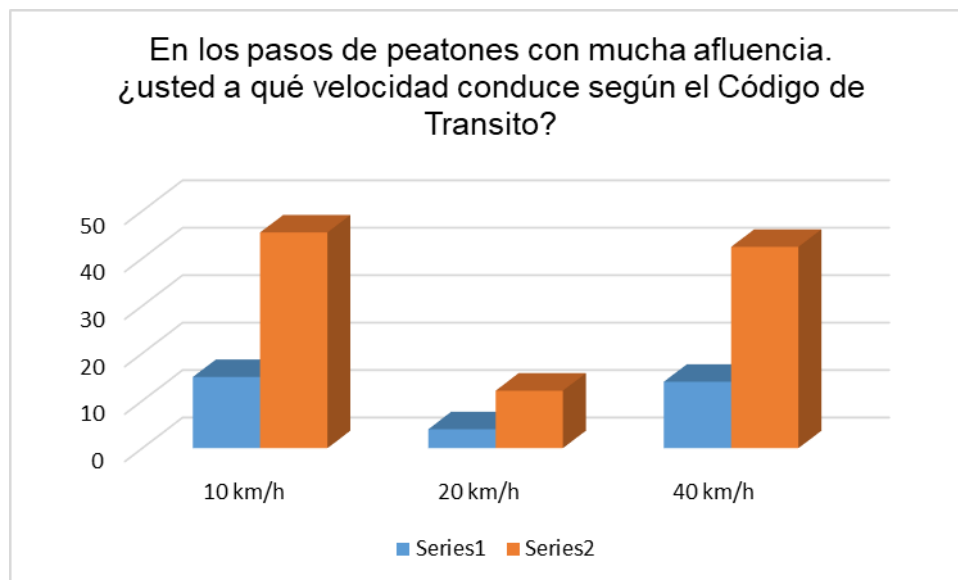
Los encuetados mencionan que no existe un punto exacto de recojo de pasajeros o una demarcación que se indique, también se puede establecer que no cumple con las normas de señalización y el cumplimiento de la norma de tránsito.

TABLA 7

Tabla 7 En los pasos de peatones con mucha afluencia. ¿Usted a qué velocidad conduce según el Código de Transito?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
10 km/h	15	45
20 km/h	4	12
40 km/h	14	42
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 7



Fuente: Elaboración Propia

ANALISIS

De los 33 estudiantes el 45% que representa 15 conductores responden que conducen a 10 km/h donde circulan con mucha afluencia los peatones.

Del mismo modo el 42% que representa a 14 conductores mencionan que conducen sus vehículos a 40 km/h donde exista mucha circulación de peatones.

El 12% que representa a 4 conductores mencionan que recorren las calles y intersecciones con mucha afluencia de peatones transitan a 20 Km/h

INTERPRETACIÓN

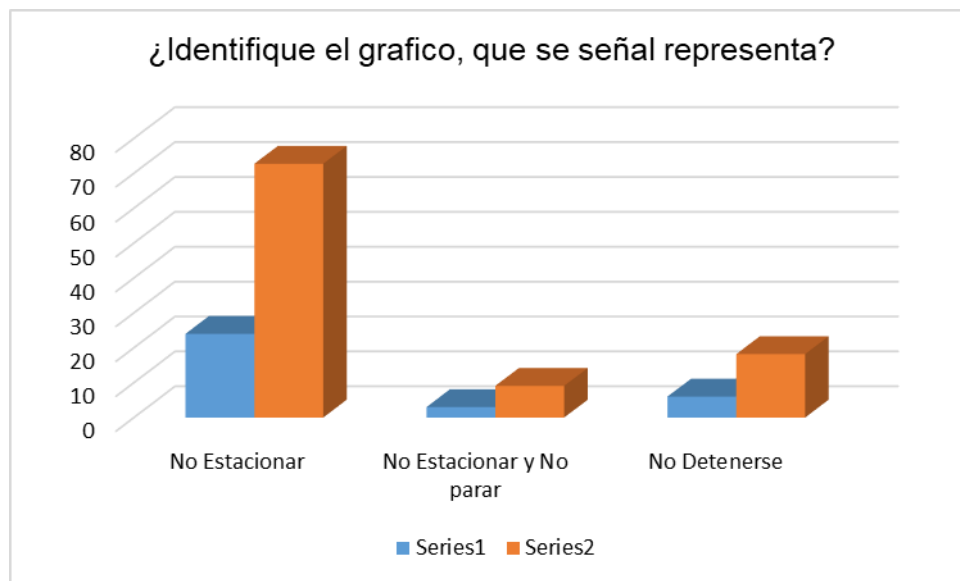
Los encuestados mencionan que conducen en su mayoría de 10 a 40 km/h, sin embargo, el Reglamento de Tránsito establece, que en lugares que transiten con mucha afluencia de peatones deben reducir la velocidad a 20km/h.

TABLA 8

Tabla 8 ¿Identifique el grafico, que se señal representa?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
No Estacionar	24	73
No Estacionar y No parar	3	9
No Detenerse	6	18
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 8



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 estudiantes el 73% que representa 24 conductores responden de forma equivocada al grafico que señalan no estacionar.

Del mismo modo el 18% que representa a 6 conductores mencionan de forma incorrecta que el grafico es no detenerse.

El restante 9% que representa a 3 conductores mencionan de forma correcta que el grafico es de no estacionar y no parar.

INTERPRETACIÓN

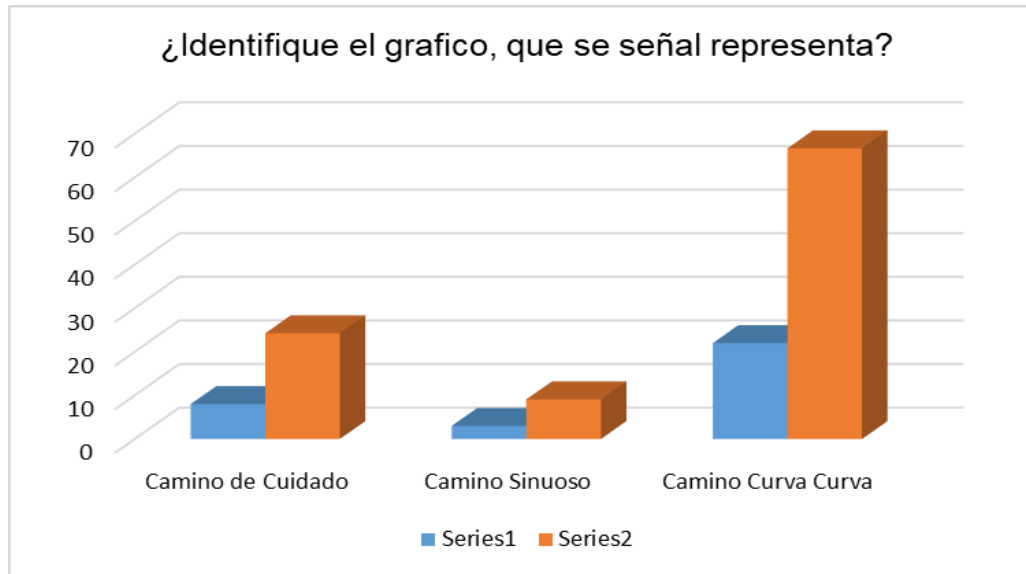
De los encuestados, no reconocieron la señal de tránsito y pocos contestaron la respuesta correcta que significa no estacionar y no parar, otros se confundieron con la señal de no detenerse. Sin embargo, en la mayoría contesto de forma correcta la señalización, existiendo una mínima cantidad que no contesto de forma correcta.

TABLA 9

Tabla 9 ¿Identifique el grafico, que se señal representa?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Camino de Cuidado	8	24
Camino Sinuoso	3	9
Camino Curva Curva	22	67
TOTAL	33	100

Grafico Nro.9



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 estudiantes el 67% que representa 22 conductores responden de forma incorrecta al grafico señalando que es camino curva y curva.

Del mismo modo el 24% que representa a 8 conductores mencionan equivocadamente al grafico camino de cuidado

El restante 9% que representa a 3 conductores mencionan de forma correcta al grafico de la señal sinuoso.

INTERPRETACIÓN

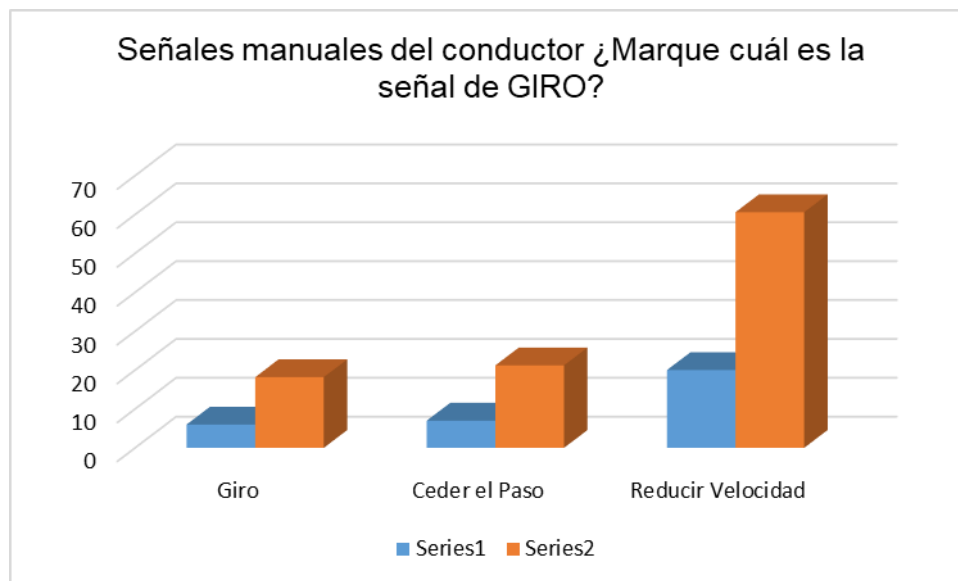
De los encuestados, en su mayoría contestaron de forma equivocada, estableciendo que no conocer las señales de tránsito y que una minoría contesto correctamente que era una señal que representa curva sinuosa.

TABLA 10

Tabla 10 Señales manuales del conductor ¿Marque cuál es la señal de GIRO?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Giro	6	18
Ceder el Paso	7	21
Reducir Velocidad	20	61
TOTAL	33	100

Grafico Nro.10



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 61% que representa 20 conductores responden al grafico incorrecto reducir la velocidad.

Del mismo modo el 21% que representa a 7 conductores mencionan de forma incorrecta al grafico de ceder el paso.

El restante 18% que representa a 6 conductores que menciona en forma correcta el grafico giro.

INTERPRETACIÓN

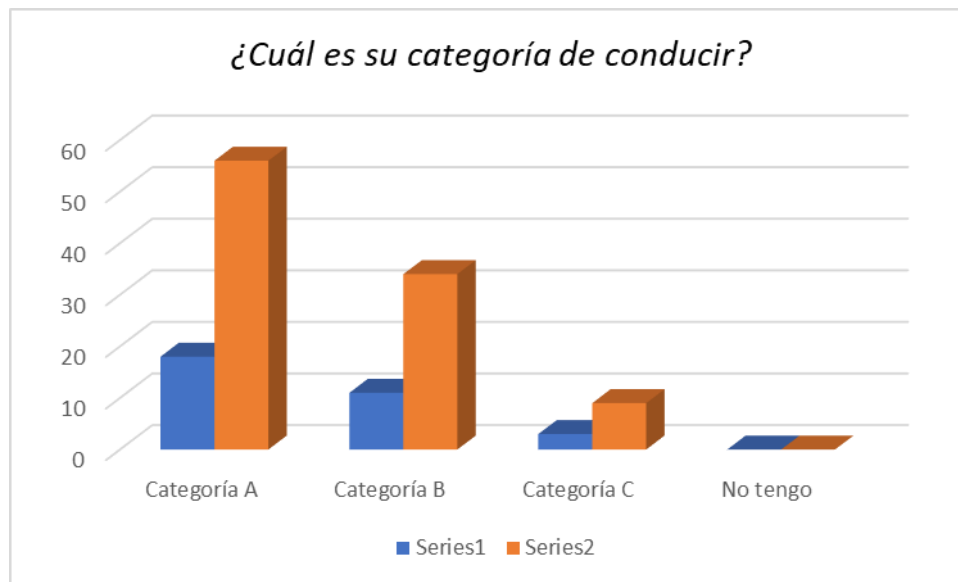
De los encuestados, pocos contestaron la respuesta correcta sobre la señal de tránsito que significa giro en la representación gráfica, realizado con la mano, otros se confundieron con las señales como reducir la velocidad.

TABLA 11

Tabla 11 ¿Cuál es su categoría de conducir?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Categoría A	18	56
Categoría B	11	34
Categoría C	3	9
No tengo	0	0
TOTAL	32	100

Grafico Nro. 11



Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS

De los 33 conductores el 56% que representa 18 conductores responden que tiene su licencia de conducir con la categoría es "C".

Del mismo modo el 34% que representa a 11 conductores mencionan responden que tienen su licencia de conducir con la categoría es “B”.

El 9% que representa a 3 conductores mencionan que su licencia de conducir es de categoría es “C”.

INTERPRETACIÓN

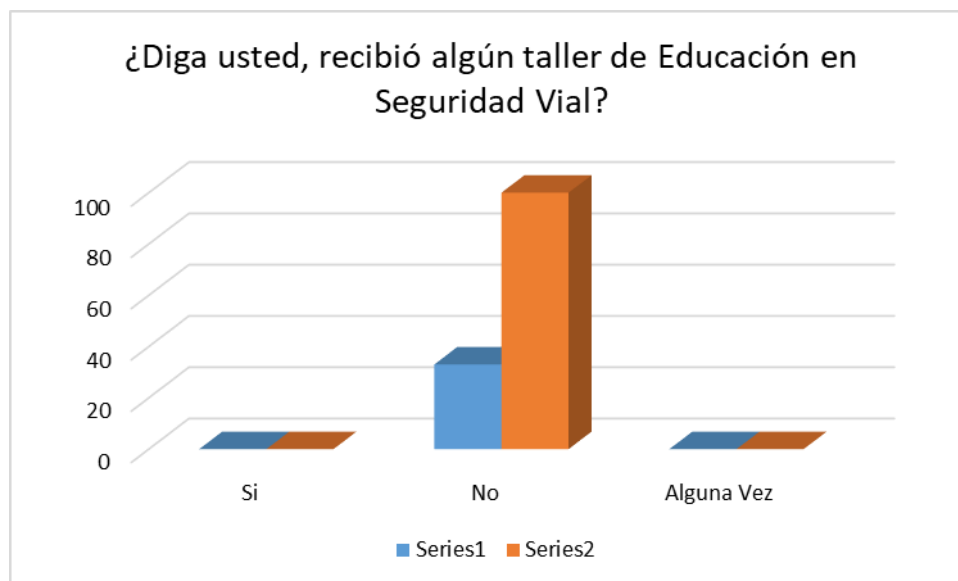
De todos los encuestados, tiene sus licencias de conducir de diferentes categorías y unos pocos tienen una licencia que les faculta a conducir vehículos de alto tonelajes.

TABLA 12

Tabla 12 ¿Diga usted, recibió algún taller de Educación en Seguridad Vial?

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Si	0	0
No	33	100
Alguna Vez	0	0
TOTAL	33	100

Grafico Nro.12



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 encuestados que representa el 100%, menciona que no recibieron alguna capacitación o taller en educación en seguridad vial.

INTERPRETACIÓN

Se puede establecer que los encuestados no recibieron ninguna capacitación o taller en educación de seguridad vial.

5.2. PRESENTACIÓN DE DATOS DEL POST TEST

Al presentar los datos se realiza, el análisis que consiste en codificar, sintetizar y clasificar los datos de acuerdo a las variables estudiadas.

Mediante la codificación se puede tabular y procesar los datos para su posterior interpretación y análisis de resultados.

Revisado el instrumento se precedió a la aplicación de los mismos en el grupo de conductores del Sindicato Señor de Mayo, 8 de noviembre.

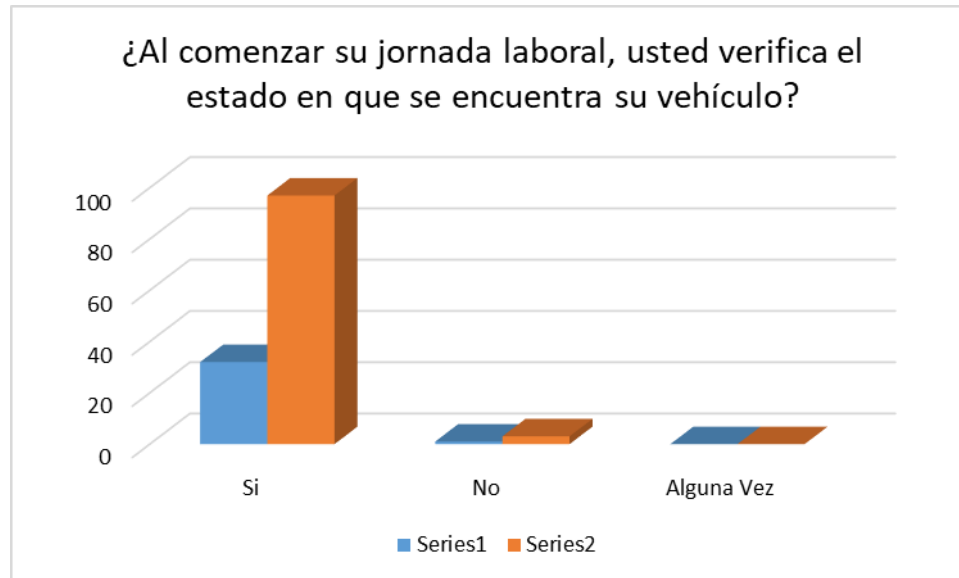
5.2.1. ENCUESTA DIRIGIDO a los conductores de Minibuses Señor de Mayo.

Pregunta 1. - ¿Al comenzar su jornada laboral, usted verifica el estado en que se encuentra su vehículo?

Tabla N° 1

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Si	32	97
No	1	3
Alguna Vez	0	0
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 1



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 97% que representan 32 conductores, mencionan que si verifican su vehículo al comenzar su jornada laboral (las llantas, el agua del radiador, aceite de motor, freno de mano, luces, combustible y equipo de auxilio”).

Del mismo modo el 3% que representa 1 conductor, responde que no revisa su vehículo al comenzar su jornada laboral.

INTERPRETACIÓN

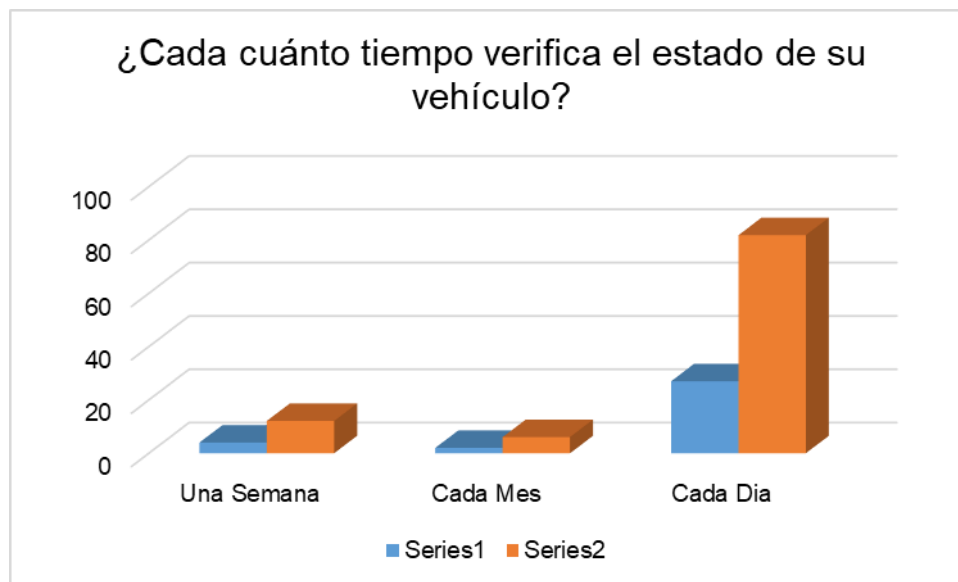
En el post test se verifica que la mayoría contesto que revisa el estado de su vehículo antes de trabajar con su movilidad, para no sufrir o producir un accidente de tránsito.

Pregunta 2. ¿Cada cuánto tiempo verifica el estado de su vehículo?

Tabla N° 2

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Una Semana	4	12
Cada Mes	2	6
Cada Dia	27	82
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 2



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores entrevistados el 82% (27 conductores) mencionan que verifican el estado de su vehículo cada día.

El 12% (4 conductores) responden que verifican el estado de su vehículo cada semana.

El 6% que son 2 conductores mencionan que verifican su vehículo cada mes.

INTERPRETACIÓN

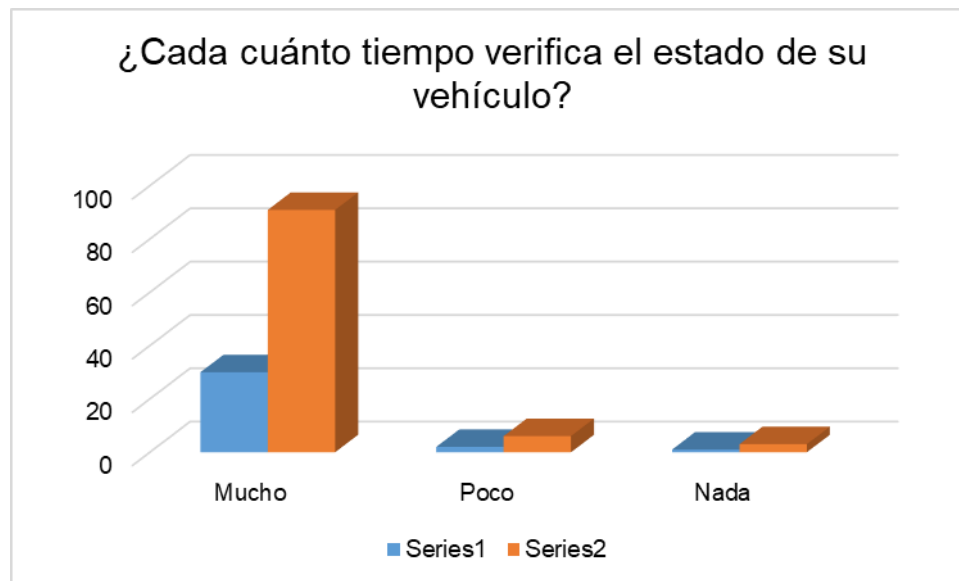
Es importante mencionar que los encuestados en su mayoría menciona que revisa su vehículo cada día, pero una pequeña parte lo realiza cada semana y entre ellos se menciona por ser vehículo nuevo.

Pregunta 3.- ¿Usted conoce las señales de tránsito?

Tabla N° 3

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Mucho	30	91
Poco	2	6
Nada	1	3
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 3



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 91% que conforman 31 conductores mencionan que conocer las señales de tránsito.

El 3% que conforman 1 conductores mencionan que conoce un poco las señales de tránsito

El 3% que conforman 1 conductores mencionan que no conoce las señales de tránsito.

INTERPRETACIÓN

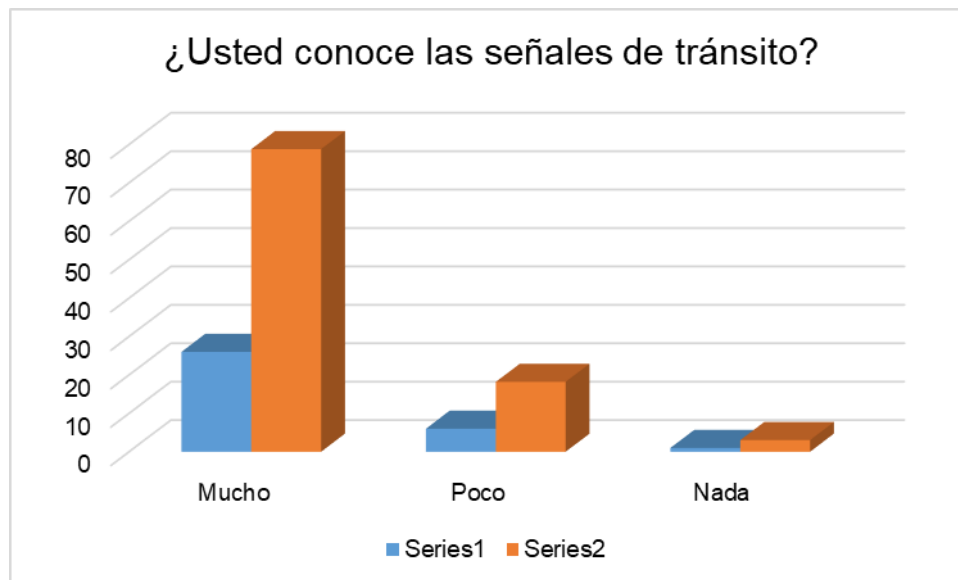
De los encuestados con el taller que se les proporciono la mayoría reconoció las señales de tránsito y una minora contesto incorrectamente.

Pregunta 4.- ¿Conoce usted las normas de tránsito (Código de Transito y su Reglamento)?

Tabla N° 4

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Mucho	26	79
Poco	6	18
Nada	1	3
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 4



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 79% que conforman 26 conductores mencionan que conocen las normas de tránsito (Código de Tránsito y su Reglamento).

Del mismo modo 18% que conforman 6 conductores dicen conocer poco las normas de tránsito.

Del mismo modo 3% que conforman 1 conductor indica que nada conoce las normas de tránsito.

INTERPRETACIÓN

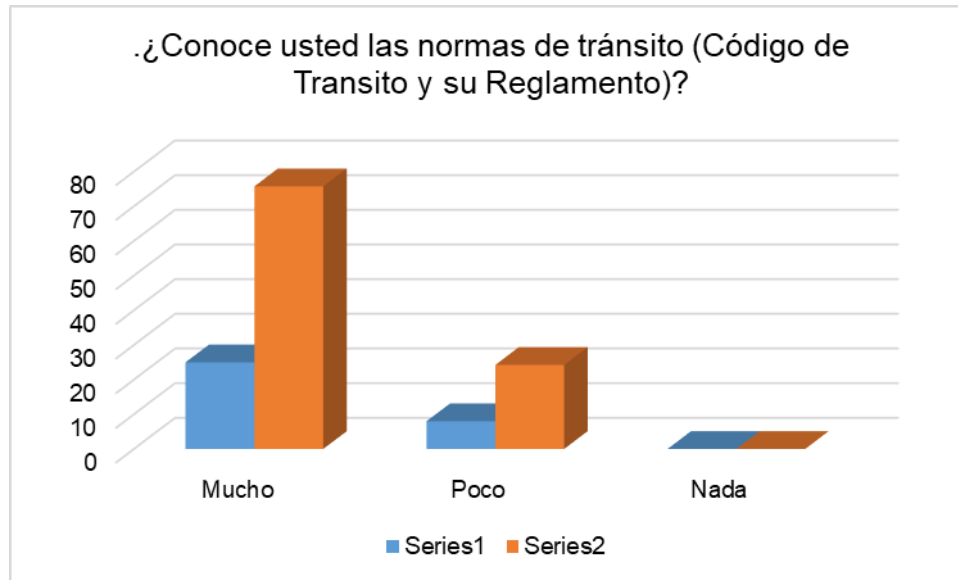
Los conductores contestaron en el post test que conocen las normas de tránsito y observan que es una obligación aprender el Código de Tránsito y su Reglamento para no cometer infracciones o causar un accidente de tránsito.

Pregunta 5.- ¿Según usted los conductores practican las normas de educación en seguridad vial?

Tabla N° 5

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Mucho	25	76
Poco	8	24
Nada	0	0
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 5



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 76% que conforman 25 conductores indican que practican las normas de educación vial.

Del mismo modo el 24% que representan a 8 conductores responden que no practican las normas de educación en seguridad vial.

INTERPRETACIÓN

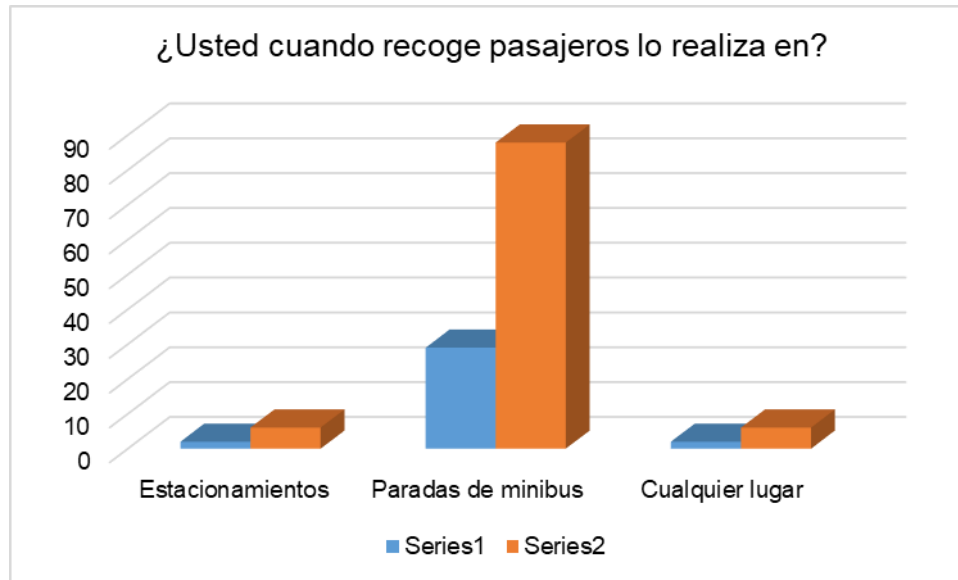
De los encuestados y con el taller realizado a los conductores en su mayoría practica la seguridad vial.

Pregunta 6.- ¿Usted cuando recoge pasajeros lo realiza en?

Tabla N° 6

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Estacionamientos	2	6
Paradas de minibús	29	88
Cualquier lugar	2	6
TOTAL	33	100

Grafico Nro.6



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores 88% que conforman 29 conductores responden que recogen los pasajeros en las paradas de minibús.

Del mismo modo el 6% que conforman 2 conductores mencionan que no recogen en los estacionamientos.

El 6,06% que representan a 2 conductores dicen que paran para recoger pasajeros lo realizan en cualquier lugar.

INTERPRETACIÓN

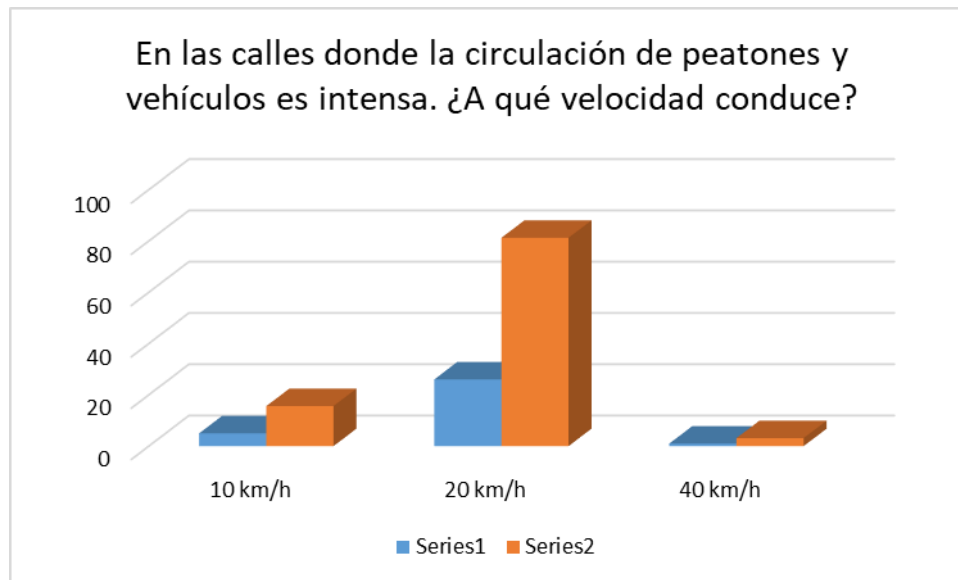
De los encuestados la mayoría cumple la norma de tránsito recogiendo a los pasajeros en los puntos establecidos y una minoría no lo realiza por falta de señalización.

Pregunta 7.- En las calles donde la circulación de peatones y vehículos es intensa. ¿A que velocidad conduce?

Tabla N° 7

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
10 km/h	5	16
20 km/h	26	81
40 km/h	1	3
TOTAL	32	100

Grafico Nro. 7



Fuente: Elaboración Propia

ANALISIS

De los 33 estudiantes el 81% que representa 26 conductores responden que por las calles donde la circulación de peatones y vehículos es intensa transitan a una velocidad establecida de acuerdo a norma 20 km.

Del mismo modo el 16% que representa a 5 conductores mencionan que por las calles donde la circulación de peatones y vehículos es intensa transitan a 10 Km.

El restante 3, % que representa a 1 conductor menciona que por las calles donde la circulación de peatones y vehículos es intensa transitan a 40 Km.

INTERPRETACIÓN

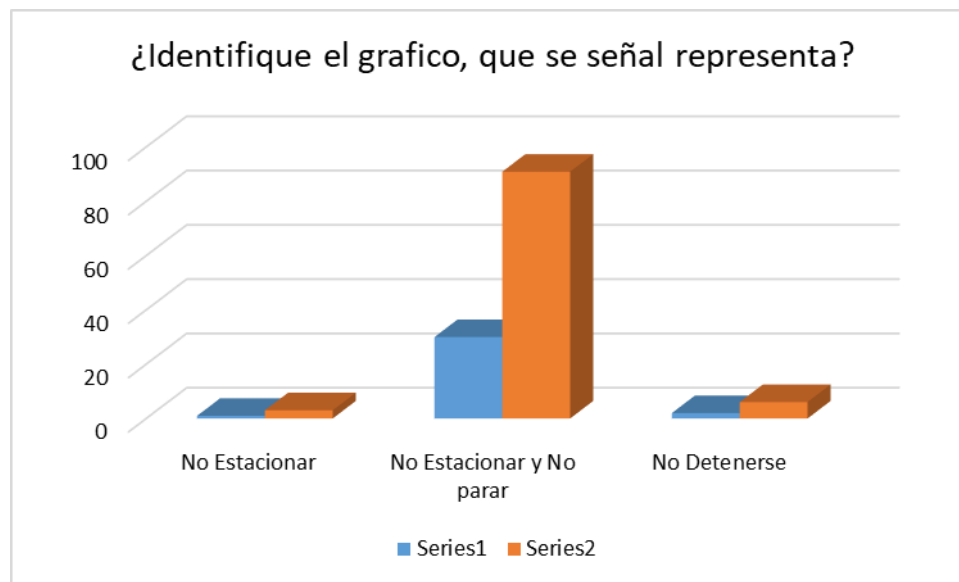
Los conductores, encuestados refieren que conducen a 20km/h en los lugares de tránsito de peatones y vehículos, y una minoría no cumple con la norma de tránsito.

Preguntas 8.- ¿Identifique el grafico, que se señal representa?

Tabla N° 8

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
No Estacionar	1	3
No Estacionar y No parar	30	91
No Detenerse	2	6
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 8



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 estudiantes el 91% que representa 30 conductores responden al grafico correctamente, la señal de no estacionar y no parar.

Del mismo modo el 6% que representa a 2 conductores mencionan que el grafico es no parar.

El restante 3% que representa a 1 conductor mencionan que el grafico es de no estacionar.

INTERPRETACIÓN

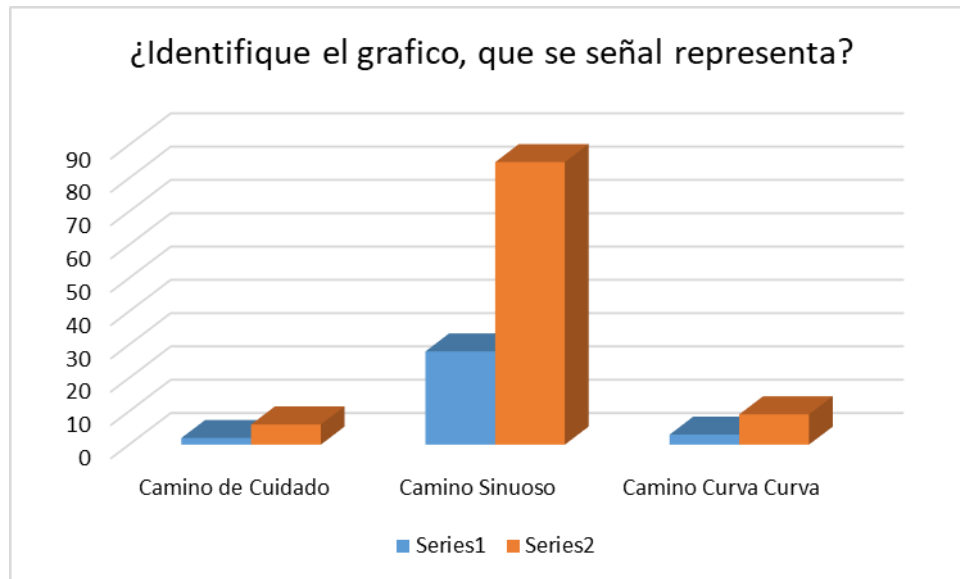
Los conductores encuestados, la mayoría contesto correctamente la señal de tránsito y pocos no contestaron correctamente.

Preguntas 9.- ¿Identifique el grafico, que se señal representa?

Tabla N° 9

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Camino de Cuidado	2	6
Camino Sinuoso	28	85
Camino Curva Curva	3	9
TOTAL	33	100

Grafico Nro.9



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 85% que representa 28 encuestados responden al grafico de la señal de tránsito que corresponde a camino sinuoso según el Código de Tránsito.

Del mismo modo el 9% que representa a 3 conductores mencionan que grafico es camino curva curva que no es lo correcto.

El restante 6% que representa a 2 conductores mencionan que el grafico es de camino de cuidado que no es correcto.

INTERPRETACIÓN

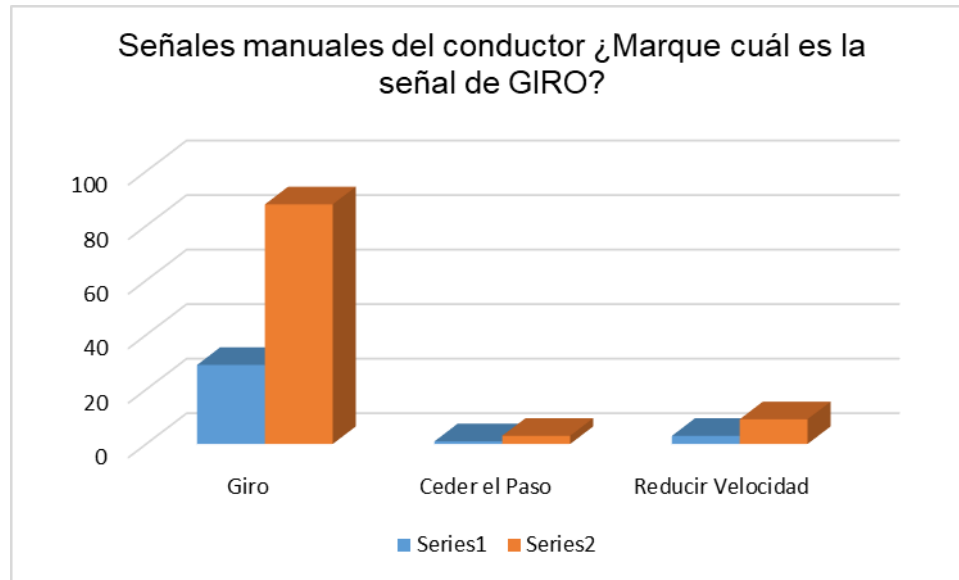
Los conductores, en su mayoría reconocen la señal de tránsito y previenen accidentes de tránsito en las calles que son sinuosos.

Pregunta 10. ¿Señales manuales del conductor? ¿Marque cuál es la señal de GIRO?

Tabla N° 10

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Giro	29	88
Ceder el Paso	1	3
Reducir Velocidad	3	9
TOTAL	33	100

Grafico Nro.10



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 88% que representa 29 conductores responden al grafico DE LA señal correctamente de giro, según lo que menciona el Código de Transito.

Del mismo modo el 9% que representa a 3 conductores mencionan incorrectamente el grafico señalado que es reducir la velocidad.

El restante 3% que representa a 1 conductor que menciona que el grafico representa ceder el paso que no es correcto.

INTERPRETACIÓN

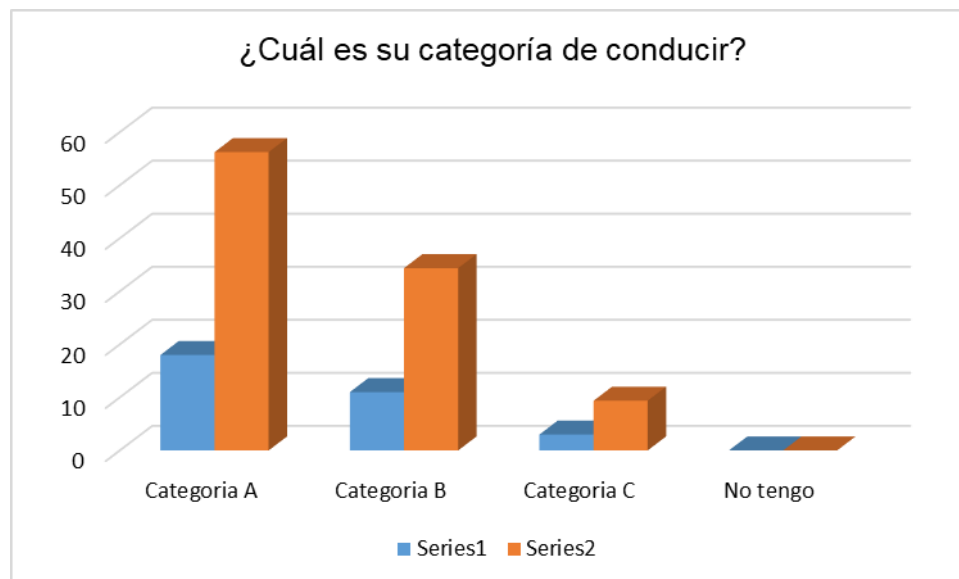
Los conductores, en su mayoría reconocen la señal de tránsito y previenen accidentes de tránsito cuando tiene que usar esta forma manual en las calles o avenidas para girar y evitar accidentes de tránsito.

Pregunta 11. ¿Cuál es su categoría de conducir?

Tabla N° 11

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Categoría A	18	56
Categoría B	11	34
Categoría C	3	9
No tengo	0	0
TOTAL	32	100

Grafico Nro. 11



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 conductores el 56% que representa 18 conductores responden que tiene su licencia de conducir con la categoría es “C”.

Del mismo modo el 34% que representa a 11 conductores mencionan responden que tienen su licencia de conducir con la categoría es “B”.

El 9% que representa a 3 conductores mencionan que su licencia de conducir es de categoría es “C”.

INTERPRETACIÓN

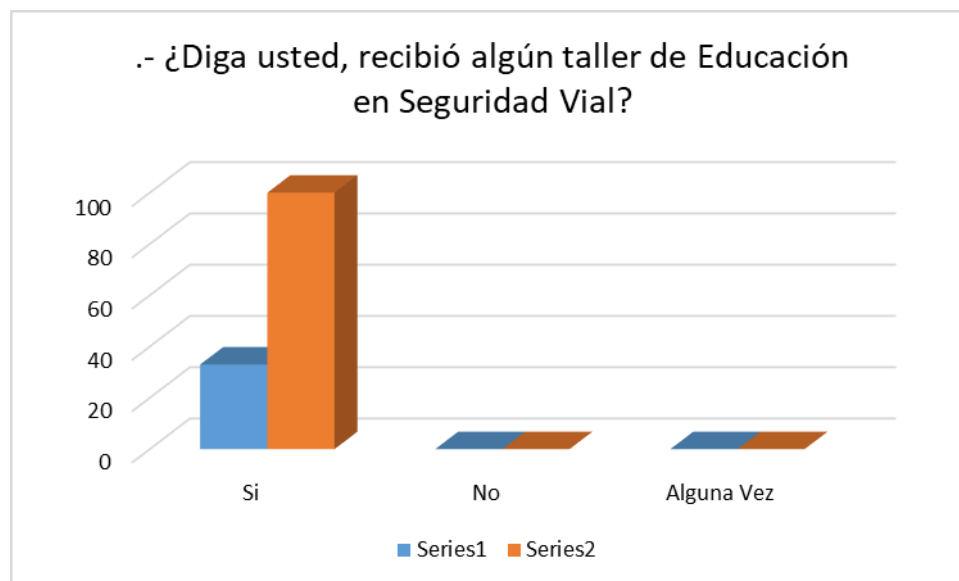
Los conductores, en su totalidad y pos sus trayectorias laborales tienen sus licencias de conducir, siendo un requisito fundamental para el manejo de cualquier vehículo de cuatro ruedas, según lo que establece el código de tránsito,

Pregunta 12. .- ¿Diga usted, recibió algún taller de Educación en Seguridad Vial?

Tabla N° 12

Alternativa (Item)	Conductores	Porcentaje %
Si	33	100
No	0	0
Alguna Vez	0	0
TOTAL	33	100

Grafico Nro. 12



Fuente: Elaboración propia

ANALISIS

De los 33 estudiantes el 100% que representa 33 conductores responden que recibieron un taller de capacitación en Educación en Seguridad Vial

INTERPRETACIÓN

Los encuestados con el taller de capacitación lograron captar las normas de tránsito que con el pre test realizado su alcance es diferente al presente test.

CAPÍTULO VI

6. MARCO CONCLUSIVO - RECOMENDACIONES

6.1. CONCLUSIONES

Este estudio se constituye en un antecedente importante sobre la educación de seguridad vial, porque no es común se realicen este tipo de investigación educativa, siendo que existe una obligación en marcada en la Constitución Política del Estado y sus leyes en promover, capacitar a los ciudadanos en las áreas que requieran para su profesionalización, como se quiere en este tema reducir los accidentes de tránsito. En el presente capítulo final planteamos las siguientes conclusiones más importantes:

Luego de realizar el diagnóstico sobre los conocimientos en Educación Seguridad Vial, en los conductores del Sindicato Señor de Mayo, se determina con el instrumento de la encuesta que el 84% de conductores desconoce las normas de seguridad vial, por tanto, es importante abordar este tema con los variados sindicatos de transporte publico con la educación en seguridad vial, con la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito.

Las referencias citadas en líneas arriba, donde se señala la normativa del Código de Transito y su Reglamento, en actual vigencia, podemos percibir que no se cumple dichas disposiciones, por algunos conductores de transporte público, lo que produce una incultura de conducción insegura.

El taller realizado a los conductores del Sindicato Señor de Mayo, fue satisfactorio porque se estableció los lineamientos sobre la educación de seguridad vial y su incidencia en la protección de la vida que se refleja en las normativas del Estado Plurinacional de Bolivia.

Por tanto, podemos mencionar que se cumplió con el objetivo general planteado determinando que los conocimientos en educación en seguridad vial por los conductores del grupo 8 de noviembre del Sindicato Señor de Mayo evitaran accidentes de tránsito.

6.2. RECOMENDACIONES

Una vez concluida la investigación se ha analizado los resultados obtenidos durante la aplicación de la encuesta a los conductores del sindicato “Señor Mayo”, obteniendo las siguientes recomendaciones:

Se recomienda al Sindicato Señor de Mayo, a planificar cursos o talleres con apoyo de las entidades como la Policía Boliviana a través de su oficina Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, mediante su oficina Unidad de Regulación de Transporte Público.

Se recomienda al Sindicato Señor de Mayo implementar una oficina de capacitación en educación vial, para que las normas de tránsito no sean violadas por parte de los conductores asociados.

BIBLIOGRAFÍA

- 1768, L. (2018). *Código Penal* (2018 ed.). Bolivia: Gaceta Oficial de Estado de Bolivia.
- AGENCIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. (s.f.). DICCIONARIO BASICO DE SEGURIDAD VIAL. ANTSV.GOV, 2. Obtenido de https://antsv.gov.py/application/files/4116/5341/7317/DICCIONARIO_BASICO_DE_SEGURIDAD_VIAL_imprimir.pdf
- Bolaños, C. A. (2000). *MANUAL PRACTICO DE TRANSITO* (PRIMERA EDICION ed.). LA PAZ: CALAMA.
- BOLIVA, G. D. (2018). *LEY DE LA EDUCACION "AVELINO SIÑANI-ELIZARDO PEREZ"* (2018 ed.). BOLIVIA: GACETA OFICIAL.
- Bolivia, G. O. (2018). *Código de Transito y Reglamento*. Bolivia: Gaceta Oficial de Bolivia.
- BOLIVIA, G. O. (2018). *CODIGO DE TRANSITO Y REGLAMENTO* . BOLIVIA: GACETA OFICIAL .
- Bolivia, G. O. (2018). *Constitucion Política del Estado*. Bolivia: Gaceta Oficial.
- Boliviano, G. O. (2018). *CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO* (2009 ed.). BOLIVIA: GACETA OFICIAL.
- GOBIERNO DE SANTE FE. (15 de FEBRERO de 2008). *Seguridad. Diferencia entre Seguridad Pública y*. Obtenido de <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/71284/345881/>
- OEA, S. G. (1978). *CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS*. SAN JOSE DE COSTA RICA: GASETA OFICIAL DE LA SECRETARIA DE LA OEA.
- Ossorio, M. (2018). *Diccionario de Ciencias Jurídica Políticas y Sociales* (Quinta edición ed.). Bolivia: Heliasta.

Ossorio, M. (2018). *Diccionario de Ciencias Jurídica Políticas y Sociales*. Bolivia: Heliasta.

RAMÍREZ, E. J. (2008). GUIA DE EDUCACION EN SEGURIDAD VIAL. *SEGURIDAD VIAL COMPROMISO DE TODOS*, 10.11. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/39378292/Guia_Ed.Vial_Primary-libre.pdf?1445638135=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DGuia_Ed_Vial_Primary.pdf&Expires=1698718489&Signature=GT3RGNnLS0NeINemrZ1EWig-kcPidY2UF~wT8VnXlq6BjZXTNs9IUJVb39n

TRAFICO, D. G. (2014). PEATON. En P. S. Pérez, *PEATON* (pág. 7). MADRID: DRIMWAY STUDIOS. Obtenido de https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/peatones.pdf

ANEXO DE ENCUESTAS PRE TEST A CONDUCTORES

TITULO DEL INSTRUMENTO: GUÍA DE ENCUESTA DIRIGIDA A CONDUCTORES DEL SINDICATO SEÑOR DE MAYO.

OBJETIVO: El presente instrumento tiene el objetivo de conocer los conocimientos sobre educación en seguridad vial por parte de los señores conductores del Sindicato Señor de Mayo.

Lea atentamente la pregunta y marque con un **(x)** o Subraye la respuesta que considere **CORRECTA**.

1.- ¿Usted, al comenzar su jornada laboral, verifica el estado en que se encuentra su vehículo?

Si No alguna vez

2.- ¿Cada cuánto tiempo verifica el estado de su vehículo?

Cada día Cada Semana Cada Mes

3.- ¿Usted conoce las señales de tránsito?

Mucho Poco Nada

4.- ¿Conoce usted las normas de tránsito (Código de Transito y su Reglamento)?

Mucho Poco Nada

5.- ¿Según usted los conductores practican las normas de educación en seguridad vial?

Mucho Poco Nada

6.- ¿Usted cuando recoge pasajeros lo realiza en?

Estacionamiento Parada de minibús Cualquier lugar

7.- En los pasos de peatones con mucha afluencia. ¿usted a qué velocidad conduce según el Código de Transito?

10 km/h 20 km/h 40 km/h

8.- ¿Identifique el grafico, que se señal representa?



No estacionar No estacionar y NO parar

No detenerse

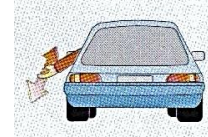
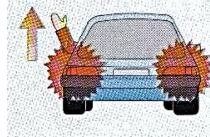
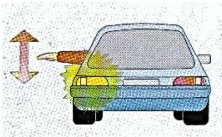
9.- ¿Identifique el grafico, que se señal representa?



Camino de cuidado Camino Sinuoso

Camino Curca Curva

10.- Señales manuales del conductor ¿Marque cuál es la señal de GIRO?



11.- ¿Cuál es su categoría de conducir?

Categoría A Categoría B Categoría C No tengo

12.- ¿Diga usted, recibió algún taller de Educación en Seguridad Vial?

Si No Alguna vez

ANEXO DE ENCUESTAS POS TEST A CONDUCTORES

TITULO DEL INSTRUMENTO: GUÍA DE ENCUESTA DIRIGIDA A CONDUCTORES DEL SINDICATO SEÑOR DE MAYO.

OBJETIVO: El presente instrumento tiene el objetivo de conocer los conocimientos sobre educación en seguridad vial por parte de los señores conductores del Sindicato Señor de Mayo.

Lea atentamente la pregunta y marque con un **(x)** o Subraye la respuesta que considere **CORRECTA**.

1.- ¿Al comenzar su jornada laboral, usted verifica el estado en que se encuentra su vehículo?

Si No alguna vez

2.- ¿Cada cuánto tiempo verifica el estado de su vehículo?

Cada día Cada Semana Cada Mes

3.- ¿Usted conoce las señales de tránsito?

Mucho Poco Nada

4.- ¿Conoce usted las normas de tránsito (Código de Tránsito y su Reglamento)?

Mucho Poco Nada

5.- ¿Según usted los conductores practican las normas de educación en seguridad vial?

Mucho Poco Nada

6.- ¿Usted cuando recoge pasajeros lo realiza en?

Estacionamiento Parada de minibús cualquier lugar

7.- En las calles donde la circulación de peatones y vehículos es intensa. ¿A qué velocidad conduce?

10 km/h 20 km/h 40 km/h

8.- ¿Identifique que señal es?



No estacionar

No estacionar y NO parar

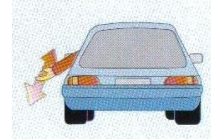
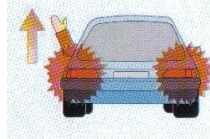
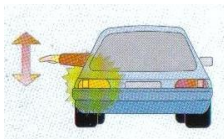
No detenerse

9.- ¿Identifique que señal es?



Camino de cuidado Camino Sinuoso Camino Curva Curva

10.- Señales manuales del conductor ¿Marque cuál es la señal de GIRO?



11.- ¿Cuál es su categoría de conducir?

Categoría A Categoría B Categoría C No tengo

12.- ¿Diga usted, recibió algún taller de Educación en Seguridad Vial?

Si No Alguna vez

ANEXO GUIDA DE OBSERVACION A CONDUCTORES

TITULO DEL INSTRUMENTO: GUÍA DE OBSERVACION DIRIGIDA A CONDUCTORES DEL SINDICATO SEÑOR DE MAYO.

OBJETIVO: El presente instrumento tiene el objetivo de conocer los conocimientos sobre educación en seguridad vial por parte de los señores conductores del Sindicato Señor de Mayo.

Se realizará la observación en su parada de minibús y las céntricas calles y avenidas de la ciudad de La Paz, se marca con una (x) la OBSERVACION.

Nro.	OBSERVACION	N O CUMPLE	SI CUMPLE	N O APLICA	Recomendaciones
1.	Revisa las llantas, freno, luces antes de salir de la parada de minibús				
.2	Utiliza las señales de tránsito				
3	Respetar las paradas de minibuses				
4	Reduce la velocidad en cruce de peatones				
5	Respetar la señal de los semáforos				
6	Utiliza señales manuales de tránsito				
7	Cumple las señales de tránsito en las avenidas				
8	Utiliza las señales de tránsito para recoger pasajeros				
9	Circula por su carril en su recorrido				
10	Anuncia un giro con la señal de la mano				
1	Esta atento en su recorrido por donde transita				

ANEXO MUESRARIO FOTOGRAFICO DE ACCIDENTES DE TRANSITO



CHQUE A OBJETO FIJO (La Razón)



ACCIDENTE DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD (unitel)

ANEXO MOSTRARIO DE SEÑALES DE TRANSITO

SEÑALES PREVENTIVAS



CURVA
(común)



CURVA
(contracurva)



CURVA
(en "S")



CAMINO
SINUOSO



PENDIENTE
(descendente)



PENDIENTE
(ascendente)



ESTRECHAMIENTO
(en sus dos manos)



ESTRECHAMIENTO
(en una sola mano)



PERFIL IRREGULAR
(irregular)



PERFIL IRREGULAR
(badén)



PERFIL IRREGULAR
(lomada)



CALZADA
RESBALADIZA

SEÑALES REGLAMENTARIAS



PROHIBICIÓN DE
CIRCULAR (carro mano)



PROHIBICIÓN DE
CIRCULAR (tractor)



NO GIRAR A
LA IZQUIERDA



NO GIRAR A
LA DERECHA



NO GIRAR
EN U (no retornar)



PROHIBIDO
ADELANTAR



NO RUIDOS
MOLESTOS



NO ESTACIONAR



NO ESTACIONAR
NI DETENERSE



PROHIBICIÓN DE
CAMBIAR DE CARRIL

SEÑALES INFORMATIVAS



PUESTO
SANITARIO



PUESTO
TELEFONICO



ESTACIÓN
DE SERVICIO



TELEFÉRICO



SERVICIO
MECÁNICO



BALNEARIO
(balneario)



BALNEARIO
(playa)



LUGAR DE
RECREACIÓN
Y DESCANSO



HOTEL



BAR

SEÑALES HORIZONTALES

SEÑALES DE TRÁNSITO HORIZONTALES



Sencilla y a trazos:
se puede adelantar.



Doble y continua:
en ningún sentido se
puede adelantar.



Doble y combinada:
adelanta quien va al
lado de la línea de trazos.