



**UNIVERSIDA DE SOTAVENTO A.C.**  
CAMPUS VILLAHERMOSA



ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MEXICO

UNIDAD CENTRO

**“LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN VIAL EN LA  
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO TERRESTRE”**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

**LICENCIADO EN PEDAGOGÍA**

PRESENTA:

**ROMAN QUIROZ GARCIA**

VILLAHERMOSA TAB.

FEBRERO DEL 2009



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## INDICE

### INTRODUCCIÓN

#### CAPITULO I

I.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	5
1.2 ENUCIACIÓN DEL PROBLEMA .....	7
1.3 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA .....	8
1.4 JUSTIFICACIÓN .....	9
1.5. OBJETIVOS .....	10
1.5.1. OBJETIVO GENERAL.....	10
1.5.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS .....	11
1.6. HIPOTESIS .....	12
1.6.1. VARIABLE INDEPENDIENTE.....	13
1.6.2. VARIABLE DEPENDIENTE .....	13

#### CAPITULO II

##### MARCO TEORICO

2.1 ASPECTO SOCIOLOGICO .....	14
2.2 ANTECEDENTES DE LA EDUCACION VIAL .....	19
2.3 ANTECEDENTES DE LA EDUCACION VIAL EN MEXICO .....	22
2.6 LEY GENERAL DE TRANSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE TABASCO .....	38
2.7 REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE TRANSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE TABASCO. ....	60

#### CAPITULO III

##### METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

3.1 TIPO DE INVESTIGACION. ....	74
3.2 POBLACION Y MUESTRA.....	75
3.3 DISEÑO DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACION .....	76
3.3.1 OBERVACION .....	76
3.3.2 CUESTIONARIO .....	77

#### CAPITULO IV

##### PROPUESTA DE SOLUCION DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION

4.1 CONCLUSION .....	78
4.2 SUGERENCIA.....	80

### BIBLIOGRAFIA

### ANEXOS

## INTRODUCCIÓN

El dinamismo, crecimiento, los avances en tecnología y actividades diarias en los países en vías de desarrollo son aspectos que conjugan, y hacen indispensable que personas se vean en la necesidad de trasladarse de un sitio a otro, empleando en su mayoría unidades automotoras.

En México este aspecto ya forma parte de las acciones cotidianas de millones de ciudadanos mexicanos económicamente activos; en Tabasco este fenómeno y en especial su capital (Villahermosa), se demuestra que 180 mil, vehículos transitan por sus calles y avenidas. Mismo que genera y accidentes viales, en ocasiones de consecuencias fatales, que van hasta la pérdida de vidas humanas.

Este proyecto de tesis fue seleccionado en base a estos y otros aspectos que se dan en no solo en Tabasco sino en todas las ciudades del mundo, donde se fomenta la Educación Vial, a la falta de esta se desencadena desorden, falta de cortesía, desconocimiento de los señalamientos de tránsito, de la Ley y el Reglamento.

Ante esto resulta importante establecer y proporcionar todos los medios al alcance de la ciudadanía con el propósito a que tenga acceso y una Educación Vial, dirigido a todas las personas que hacen uso de las vías públicas en calidad de peatón, pasajero y conductor.

Es por ello que el presente trabajo de investigación esta compuesto por cuatro capítulos, de los cuales en el capítulo primero plateamos la problemática que esta siendo investigada, se hace la enunciación, delimitamos y justificamos el trabajo a si mismo describimos los objetivos generales y específicos así como la hipótesis y las variables.

El capítulo segundo es el Marco teórico en este capítulo podemos encontrar información sobre los antecedentes históricos de la educación vial

así mismo sobre algunos artículos importantes de la ley y reglamento de tránsito ya que estos documentos son pieza clave para alcanzar los objetivos de este trabajo.

El capítulo tres engloba lo que es la metodología de la investigación, en dicho capítulo está plasmada la el tipo de investigación así como los instrumentos que se utilizaron para recolectar la información que se requirió para la realización de este trabajo.

En el cuarto y último capítulo proponemos soluciones a los resultados obtenidos, seguidamente anexamos los instrumentos donde se recolectó la información y las gráficas que ayudaron a sacar conclusiones y propuestas para la mejora de la problemática vial que se presenta en la ciudad de Villahermosa Tabasco, México

# CAPITULO I

## I.I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los problemas viales que nos agobian hoy en día afectan a todos los pobladores de la ciudad de Villahermosa Tabasco de diferente manera, todos estas complicaciones se propician debido a la gran magnitud de vehículos y pocas obras e infraestructuras viales que nos ayuden a disminuir el congestionamiento que a su vez provoca: estrés, tensiones nerviosas, contaminación y accidentes de tránsito que terminan por acabar con familias enteras o la vida de personas en edad reproductiva.

La mayoría de los accidentes de tránsito giran alrededor de la falta de precaución de los conductores, conducir en estado inconveniente, desconocimiento de los señalamientos de tránsito, y que por lo general se carecen de una verdadera educación vial; en esta ciudad el 90% de los automovilistas evadieron un curso de educación vial, mismo que nos enseña elementos teóricos del manejo defensivo y del Reglamento de tránsito, que a su vez nos ayuda a disminuir las faltas administrativas.

Contar con educación vial ayuda a ser conductores responsables, con cortesía, transitar de manera segura, y saber actuar en situaciones de emergencia que se presentan al conducir un vehículo en la vía pública.

Debido a estos problemas es de suma importancia hablar de la educación vial, no solo hablaremos de la educación vial en sí, es necesario mencionar a la educación cívica – social, ya trata sobre la convivencia armónica que debemos tener los miembros de una comunidad, y podamos garantizar seguridad al hacer uso de las vías de comunicación terrestre.

Es importante señalar, que la base de la educación es la familia y la escuela, por lo tanto tenemos que involucrar en esta propuesta tanto a padres de familia, profesores y público en general para que participen en el fomento de la cultura vial.

Es por ello que la presente investigación se lleva a cabo con la finalidad de concienciar a la población sobre el uso correcto de las vías públicas, a la vez advertirles a los peatones sobre los accidentes e incidentes de tránsito que ocurren en la misma, todo esto aunado a la falta de educación y cultura vial en nuestro estado, cuya práctica contribuirá en la disminución de mortalidad por hechos de tránsito terrestre. Es aquí donde toma importancia que todos los usuarios de las vías públicas cuenten con educación vial.

## 1.2 ENUCIACIÓN DEL PROBLEMA

La falta de cortesía influye en los accidentes de tránsito. Esto es posible mejorarlo con la difusión de la educación vial a todos los niveles educativos, así como público en general.

Aplicando y consientizando a la ciudadanía sobre la Ley General de Transito y Vialidad del Estado de Tabasco y su Reglamento, para mejorar las condiciones de manejo y el uso de la vía publica es necesario la aplicación del manejo defensivo. Es importante establecer las relaciones humanas para mejorar la comunicación y la convivencia entre los usuarios de las vías publicas y con esto darle la importancia debida a la educación vial como forma de prevenir accidentes de transito terrestre.



### 1.3 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

Es importante la educación vial en la prevención de accidentes de tránsito terrestre en la ciudad de Villahermosa Tabasco, por lo tanto esta investigación se llevará a cabo en la Dirección General de la Policía Estatal de Caminos, del Estado de Tabasco, ubicado en Avenida 16 de Septiembre esquina con Periférico s/n, en la Dirección de Ingeniería de Tránsito y Educación vial; con los alumnos que asisten al curso de Educación Vial; para la obtención de la licencia de manejo en sus tres modalidades (Chofer, Automovilista y Motociclista). Al término de este curso sabrán la importancia de la educación vial en la prevención de accidentes

## 1.4 JUSTIFICACIÓN

El motivo de esta investigación es con la finalidad de proponer mayor difusión de la educación vial, enfocada a todos los usuarios de las vías públicas (peatón, pasajero y conductor); para poder contribuir a mejorar la vialidad en la ciudad y con esto disminuir la mortalidad, así como aglomeraciones vehiculares que día a día nos invaden cada vez más.

Este trabajo, ayudará a las autoridades y a la sociedad a mejorar las problemática vial, mediante la inclusión de materias de educación vial en los programas educativos actuales, en los niveles preescolar, primaria, secundaria, medio superior y superior del estado de Tabasco; lo cual permitirá desarrollar en los alumnos actitudes y hábitos cívicos que garantizan la seguridad individual de cada uno de los miembros de la comunidad.

Es por ello que hacemos hincapié que al divulgar en todos los niveles educativos y reforzando aun más en los niveles básicos y áreas de capacitación que las autoridades como la Policía Estatal de Caminos (PEC) tienen a disposición para los ciudadanos y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T), tiene para chóferes del servicio público. Podremos garantizar la seguridad de nuestras familias, al tener conductores concientes y mejor capacitados sobre las acciones que hacemos durante el tiempo que estamos empleando calles, avenidas y carreteras.

La presente investigación contribuye con la difusión de los cursos de educación vial que nos enseñan estas autoridades, tales como: Ley y reglamento de tránsito, mecánica preventiva, manejo defensivo, educación vial, primeros auxilios, relaciones humanas, conceptos fundamentales en la formación de los conductores. Esto nos permitirá contar con conocimientos teóricos y prácticos, que permita mejorar conductas y manera de conducirse en la vía pública, y no ser protagonistas de hechos de tránsito terrestre.

## 1.5. OBJETIVOS

### 1.5.1. OBJETIVO GENERAL

Aplicar el Reglamento de la ley General de Transito y vialidad con la finalidad de contribuir en la disminución de accidentes y problemas que ocasionan la falta de educación y cultura vial en esta ciudad.

## 1.5.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Reforzar a través de la impartición de cursos de vialidad y la ley y reglamento y reforzamientos que impliquen el fomento de la cortesía vial.

Evaluar la efectividad de la propuesta de la educación vial en la policía Estatal de Caminos y Ciudadanía.

## 1.6. HIPOTESIS

Aplicar Ley General de Transito y Vialidad y su Reglamento con la finalidad de contribuir en la disminución de accidentes y problemas que ocasionan la falta de educación y cultura vial en esta ciudad.

### 1.6.1. VARIABLE INDEPENDIENTE

Aplicar la ley General de Transito y su reglamento.

### 1.6.2. VARIABLE DEPENDIENTE

Disminución de los problemas viales y hechos de transito terrestre.

## **CAPITULO II**

### **MARCO TEORICO**

#### **2.1 ASPECTO SOCIOLOGICO**

##### **a) EL ESTADO**

Los miembros de las diversas gens y tribus se mezclan atendiendo sus nuevos intereses económicos mas que los lazos de sangre, pasando de la división gentilicia a la división territorial de la sociedad ya no forman parte del consejo de la tribu los representantes de la gens, sino los de la población libre y exclusivamente, la clase que domina económicamente, siente la necesidad de crear órganos especiales de poder armado, al margen de la masa del pueblo.

Para poder someter a un número mayor de gentes oprimida se requiere de un órgano especial de sojuzgamiento que no es otro que el estado. Crearonse entonces destacamentos de hombres armados, un aparato de poder, para cuyo mantenimiento hubo de establecer impuestos, cosa que jamás había conocido la sociedad.

Los estados han crecido y perdurado debido a que las comunidades clasistas necesitan esas organizaciones y por que se ha vuelto necesario una fuente ultima de poder para forzar a la obediencia.

El estado es convertido así, en un fin en si mismo, en un ser independiente pasando por encima de los derechos de los ciudadanos y mas allá de las clases sociales. ( Gómez Jara pag, 110)

## b) ESTADO Y SOCIEDAD

Un estado dado constituye una sociedad para el cumplimiento de ciertas funciones específicas. Si estas funciones no se cumplen satisfactoriamente el pueblo puede abolir, alterar o remplazar al estado. Pero no por eso, en caso de ser innecesario el estado como instrumento de una clase social, ante la desaparición de las mismas, la sociedad abría de disolverse. La sociedad existió y existirá antes y después del estado. ( Gómez Jara pag 119)

## c) FACTORES SOCIALES

Cuando hablamos de los factores sociales nos referimos a los elementos y procesos que provocan el cambio social. Este se produce constantemente bien a través de las acciones de los grupos humano o bien a lo largo del desarrollo histórico de la sociedad.

En nuestro país las clases sociales se transforman constantemente; unas personas ascienden y otras pierden estatus, debido a que la sociedad es dinámica y se encuentra siempre en movimiento constate, generando por las contradicciones que se presentan en su seno por los factores socioeconómicos.

Es preciso entender que todo cambio social, particular o general, es influido por ciertos factores existentes en la naturaleza los factores que provocan el cambio social varían de acuerdo a las condiciones en el que se produce dicho cambio. ( Gómez Jara pag 121)



#### d) IMPORTANCIA SOCIAL DE LA POBLACION

Al conjunto de individuos que forman una sociedad se les llama población; de esta manera se puede hablar de la población de Tabasco o del mundo.

La población es un hecho dinámico que se encuentra en movimiento constante. Este movimiento es de dos tipos principales.

Movimiento natural: dado por los nacimientos y las defunciones.

Movimiento social: dado por las emigraciones y las inmigraciones.

El movimiento mas importante es el natural el cual determina al social (Gómez Jara pag 126)

#### e) LEYES DE LA VIDA SOCIAL

Los seres humanos hacen su vida social, su historia general pero no hacen la historia elegida por ellos determinada por su voluntad.

Muchos hombres van a la revolución no con el fin de transformar esa sociedad, si no por satisfacer sus apetitos egoístas o como única ocupación que le brinda la sociedad, y sin embargo, su actividad militar ayuda a transformar esa sociedad.

Encontrar estas leyes que rigen la vida social no significa en ningún modo dejar de investigar lo que quieren o aspiran los individuos en particular.

El hombre y su voluntad no son del todo libres, a pesar de todo, las relaciones en las cuales entra el hombre, constituyen un ser social, y es su ser social el que determina su conciencia y no su conciencia quien determina su ser social. ( Ibid. pag, 130)

Considera que el sujeto actúa de este o aquel modo debido a sus impulsos interiores que o bien se expresan libremente, al ser reprimido, buscan los caminos mas diversos para manifestarse. En contraste las explicaciones de la conducta humana como acatamientos en reglas se formulan en función de convenciones externas al sujeto, a un internalizadas por esto. ( Ibid. pag,

## f) DENCIDAD DE POBLACION

Esto se refleja en la aglomeración de personas en los centros urbanos y en la dispersión de las personas en las comunidades rurales.

La dependencia de población es predominantemente en lo rural de la agricultura y animales, la industria, los servicios la administración y las profesiones depende de la urbanidad.

La naturaleza y personalidad en el hombre rural tiende a mirar la tierra con mas importancia, cuando la gente de la ciudad tiende a ser distantes de las tierras y se vuelve consumiste insaciable al darse cuenta que hay diferentes riquezas que la tierra.

La división del trabajo en el campo el obrero tiende a tener diferentes actividades cuando en la ciudad el hombre se dedica a una sola ocupación.

Relaciones personales e interpersonales, en la aldea todos los habitantes se conocen unos a los otros, en las relaciones urbanas son principalmente impersonales.

Mayor presión colectiva frente a menor control social, el carácter homogéneo de la vida rural determina que sus usos y costumbres sean mas definidos y estables e integrados entre si, por lo contrario las dimensiones mas heterogéneas determina el control de los individuos.

Tradicionalismo frente a renovación, en el pueblo se tiene menores relaciones en cambio en la ciudad se tiene mayores relaciones debido a que se tiene amplio margen para elegir entre una diversidad personas.

En cuanto a las enfermedades en la comunidad rural las enfermedades han sido epidemias e infecciones debido a la falta de higiene, mala alimentación e insuficiente medicamento, cuando el conductor tiene problemas de estrés y nerviosismo así como depresión.

La familia viene de la mano de la sociedad así como la sociedad es cambiante la familia cambia en cuanto a lo rural y en la ciudad las familias son menos compactas debido al ritmo de trabajo a los tiempos que la misma sociedad exige, si embargo en los pueblos se puede apreciar la unión familiar.

Para que la sociedad cambiante pueda tener orden público se tienen que implementar normas y reglamentos así como aplicarse para tener un mejor control de la sociedad.( Gómez Jara. Pág, 138)

## 2.2 ANTECEDENTES DE LA EDUCACION VIAL

Antes de tratar el tema de seguridad vehicular propiamente tal, es bueno revisar los antecedentes históricos, de manera de situar al lector en el contexto de la seguridad de tránsito. Es por esto, que a continuación se presentan algunos hitos en la seguridad de tránsito y más en específico, de los vehículos.

“Hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, aparece la rueda, invención atribuida a la cultura de Sumeria. Este elemento, nace de la necesidad de trasladar objetos (o bien personas) de una manera más fácil, rápida y cómoda. Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó, desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal”.( Gutiérrez Meléndez, Pág. 9)

A medida de que se iban masificando estos vehículos, comenzaron a aparecer los primeros problemas, los cuales en general tenían que ver con los derechos de paso. Como ejemplo de este hecho, se puede mencionar la tragedia clásica “Edipo Rey”, escrita hace aproximadamente 2.500 años, en la cuál, Edipo mata a su padre a raíz de una discusión sobre derecho de paso en un cruce de caminos, lo que demuestra que ya en esa época el tema de la violencia en el tráfico no era algo desconocido. A favor de Edipo se puede mencionar que ignoraba que era su padre el sujeto con el que estaba discutiendo.( WWW golee. Com. )

En la antigua China, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes. Para esto, se formaron una serie de escuelas especializadas, cuya labor era formar a las personas en lo que a manejo de carruajes se refiere. Se puede decir que estas escuelas son los inicios de lo que hoy se conoce como escuelas de conductores,( WWW golee. Com. )

Los romanos por su parte, construyeron una red viaria de 150.000 Km para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer más ordenado, cómodo y rápido el tránsito en dicha red, fue necesario diseñar un código de señales de tráfico. Una de las señales es la que hoy se conoce como “Pare”, claro que en este caso era bastante diferente a lo que conocemos, esta señal estaba representada por el Dios Hermes con el brazo levantado. En cuanto al problema de derecho de paso en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad. Claro está que esto generó más de una discusión. ,( WWW golee. Com. )

En la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema del tránsito, debido a que ya habían surgido algunos casos de atropellos en las calles de la antigua Roma. Se crearon zonas peatonales, en las cuales se permitía el tránsito solo de peatones, y el tráfico de vehículos quedaba restringido solo para las horas de la noche. Esta medida no era muy amistosa desde el punto de vista de los vecinos que querían dormir. ,( WWW golee. Com. )

En el año 1300 se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, donde dada su importancia se congrego una multitud de fieles, que lograron obstruir la circulación de la ciudad. Estos congestionamientos dieron origen a

los accidentes de las vías públicas, el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la izquierda, así como ordeno pintar rayas en el piso de las calles, caminos y puentes: dividiéndolos en dos secciones (tomando en cuenta los puntos cardinales). ( Manual de Educación Vial. Pag. 2 )

En Paris en el siglo pasado, antes de la aparición del automóvil ya existían problemas de circulación en la avenida de la opera, con grandes volúmenes de tránsito de carruajes, estacionamientos laterales y gran número de peatones que tenían dificultad para cruzar las calles. Es de imaginarse que en aquella época, los accidentes eran por atropellamiento de peatones causados por carruajes con caballos desbocados.(Ibid, pag. 2)

¿Por qué hoy en día sólo en Inglaterra se circula por la izquierda? Resulta que cinco siglos después de que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambió el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro de su imperio, por lo que la incógnita queda totalmente clarificada.

A medida que iban pasando los años, el sistema se iba poniendo cada vez más complejo. En la época de Isabel la Católica, los carreteros que ocasionaban accidentes debido a la conducción en estado de ebriedad, tenían que pagar una multa. Dicha multa era mayor que muchas otras infracciones. En el año 1584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomunión mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

Para seguir en la línea de las sanciones debidas a la irresponsabilidad en el tránsito, en el año 1767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circularan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta.

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de Pare se diseñó en Alemania en el año 1892. Ésta consistía en una calavera metálica que se iluminaba en la noche. La implantación de esta señal provocó el pánico de los viajeros.

Finalmente, con el fin de hacer notar la problemática actual asociada a los accidentes de tránsito, se puede mencionar que en el año 1889 se produjo en Estados Unidos un solo muerto debido a un accidente de tránsito, mientras que en los últimos 25 años, han fallecido por esta misma causa, en ese mismo país, más personas que en la guerra de Corea, la de Vietnam y las dos guerras mundiales juntas.

### 2.3 ANTECEDENTES DE LA EDUCACION VIAL EN MEXICO

Los comerciantes abrieron los primeros caminos terrestres, y algunos estuvieron también trazados, de acuerdo con los accidentes naturales clima y otros factores, que los españoles conservaron durante la colonia y posteriormente, en tiempo modernos sirvieron de base a los primeros ferrocarriles y actuales carreteras. (Sin contar las autopistas).

El viejo camino indígena hacia Acapulco se utilizó durante toda la colonia para transportar mercaderías de las naos de china, y el de Veracruz fue puerta de entrada para todos los virreyes de la nueva España los caminos existentes eran reparados anualmente para su conservación permanente. Para la comodidad de los traficantes y otros viajeros, había en caminos públicos, que componían todos los años pasada la estación de lluvias, (dice el padre F. J. Clavijero) en los montes y en los sitios desiertos habían casas labradas a propósito para albergar a los caminantes; adelantándose en ellos a nuestra infraestructura hotelera actual, ya que por estos días se trata de que se construya para comodidad de los viajeros por carretera, moteles o paraderos cada cierto tramo de camino sobretodo en las lejanías de los pueblos.

Sus puentes eran de piedra o madera, pero los primeros no están muy comunes. El puente mas singular de los usados era el que los españoles

llamaron “hamaca”. Era un tejido de cuerdas naturales de cierto árbol, más flexible que el mimbre, pero más grueso y fuerte llamado en América bejuco. Cuyas extremidades colgaban de dos árboles de la horilla opuestas, quedando el tejido colgando en medio, a guisa de columpio.

En la enciclopedia mexicana de turismo se anuncia que los ingenieros de Celso del Villar y Juan Peña Raso han realizado la localización de las vías terrestre de comunicación basándose en los códigos prehispánicos en la primera carta general de la nueva España que en 1681 elaboró Carlos de Sigüenza y Góngora figurando como vías tróncales del sistema caminero de la altiplanicie.

La comunicación vial entre las ciudades de México y Puebla es una realidad desde la época de la colonia, pues el 25 de noviembre de 1796 fue inaugurado un camino real. Por ese camino transitaban durante años y años los arrieros y las diligencias en las ramas de los pinos de la sierra, se colgaron leyendas como la de “Los ladrones de río frío”.

El camino real era de extraordinaria belleza escénica, como lo es la carretera actual México – Puebla, pues estaba empedrado, en esa construcción trabajaron miles de indios y criollos, bajo el grito y latigazos brutales de los capataces de la colonia.

Por ahí se estableció el tránsito de mercaderías y de viajeros entre una ciudad y otra. Aquellos viajes, por cierto, eran encantadores dentro de tantas dificultades como había para recorrer tantas distancias.

Con el transcurso del tiempo fueron cambiando las personas y también las costumbres; las necesidades crecieron y la población de México fue aumentando de manera considerable. Se acabó la arriería y con ella también las diligencias impresionantes, que eran tiradas por diez o doce caballos, los cuales se reemplazaron por las remudas. Pobres caballos y mulas y pobres viajeros que se zarandeaban y botaban como pelotas en el interior de aquellos viejos carruajes.



Henry Ford invadió el mundo con automóviles baratos al alcance de todos los bolsillos y México no podía quedarse atrás de esa invasión motorizada, con la cual Ford revolucionó el mundo del transporte.

Así fue como el camino real, las diligencias y los arrieros tuvieron que pasar a la historia. Surgió **la primera carretera en México**: carretera moderna a tono con las circunstancias para que la capital y Puebla se acercaran y se beneficiaran a miles de personas. Este camino se construyó con las técnicas de ingeniería contemporánea, siguiendo los trazos del viejo camino real de tanta historia en la vida del país.

La carretera comenzó a construirse durante el régimen del presidente Plutarco Elías Calles, quien así puso en marcha la política caminera que ahora se intensifica considerablemente bajo el impulso del actual gobierno.

En la historia caminera de nuestro país, la carretera México Laredo ocupa un lugar preponderante, ya que dada su enorme longitud constituyó un reto para la capacidad creadora del mexicano y destacó como una de las grandes obras de la ingeniería moderna.

Fue abierta al tránsito el 1 de julio de 1935 durante el régimen del presidente Lázaro Cárdenas, cuando fungía como titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el general Francisco Múgica.

La construcción de esta carretera marca el inicio de la actividad caminera de México, ya que en plena marcha se formaron los especialistas en los diversos ramos y se presentaron trabajos heroicos, pues careciéndose de equipo necesario se utilizaba tracción animal para la movilización de los aditamentos de conformación. (Gutiérrez Meléndez. Pág. 14)

Las marcas del pavimento fueron usadas desde el año 1600, en un camino que partía de lo que hoy es la ciudad de México y tenía incorporado en sus construcciones una línea central contrastante para definir los sentidos de circulación. (Manual de educación vial Pág. 3 ED. 2000)

“En 1936, la escuela primaria Francisco I. Madero, de la ciudad de México, DF. Realizó la primera jornada educativa de tránsito” (Ibíd. Pág.3)

“En 1952 se realizó la segunda jornada educativa en el departamento de el Distrito Federal” (Ibíd. Pág.3)

“En los años 1954 a 1958 se hizo extensiva la cruzada cívica en la capital de la República, destacando al sector escolar y a los conductores del servicio público” (Ibíd. Pág.3)

“En 1972 en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, se presentó el plan de seguridad vial en la XIV convención nacional de directores de tránsito dando origen a la preocupación que las autoridades tienen por más y mejores procedimientos para hacer frente al creciente problema del tráfico” (Ibíd. Pág.4)

“En Octubre de 1983, en la ciudad de Toluca, en la realización de la XXV convención nacional de directores de tránsito, se dio a conocer por primera vez el plan nacional de seguridad vial.

## 2.4 ANTECEDENTES DE LA EDUCACION VIAL EN TABASCO

Fue con la llegada de los primeros automóviles al estado como se originó una ola de cambio social, cultural y económico; es un momento en el cual la vida apacible de los tabasqueños quedó interrumpida por aquellos artefactos veloces, originando accidentes y en ocasiones la muerte.

“El periódico oficial del Gobierno del estado de Tabasco, el 10 de mayo de 1918 destaca la llegada de los primeros automóviles a Tabasco 8,204 libras y un valor de \$1,826.40 Dlls”. (Torruco, S. Geney, Villahermosa nuestra ciudad tomo II pag-400)

Además de la llegada del automóvil se da a conocer el reglamento que deben acatar todos aquellos conductores en la ciudad de Villahermosa.

El 10 de junio de 1918, el ayuntamiento con la aprobación del gobernador del estado, Carlos Green Ramírez, expide el reglamento para el tránsito de automóviles. El reglamento está dividido en cuatro grandes apartados: prevenciones generales, velocidades y tránsito, chóferes y penas, XXXI artículos, que no difieren de nada de los actuales. (Ibíd. Pág.- 400).

De acuerdo con Torruco Sarabia los artículos que más se destacan en este reglamento son cinco que determinan la conducta y el comportamiento del conductor en las calles de la ciudad dando pauta para la prevención de accidentes automovilísticos como por ejemplo los siguientes.

a) X.- Queda terminantemente prohibida imprimir a los autos en las calles de la población una velocidad mayor de los 12 K.P.H. la velocidad máxima en caminos y carreteras será de 20 K.P.H.

b) XIII.- Todo chofer deberá dar aviso con un pitazo en cada bocacalle para indicar que sigue la misma dirección; dos pitazos cuando tenga que voltear a la derecha; tres a la izquierda y para anunciar que va a parar dará cuatro pitazos o levantará la mano en caso de tener un coche en su retaguardia.

c) XIV.- Queda terminantemente prohibido el que un auto camine detrás de otro a una distancia menor de 5 metros y en las carreteras de 50 metros.

d).- El chofer que se encuentre ebrio durante el servicio, será penado con tres días de arresto incommutable.

Como se puede percibir lo anterior difiere mucho de lo actual, pero es inevitable remontarse al Villahermosa de antaño, con sus calles empedradas; notándose en la velocidad y distancia que guardaban los automovilistas, actitudes que en la actualidad sería algo utópico realizar.

El 2 de abril de 1925 expide el gobernador tomas Garrido Canabal la ley vial para el Estado de Tabasco, misma que había dado la cámara de diputados el 30 de marzo.

En dicha ley vial se especificaba la pavimentación de las calles principalmente de la ciudad capital así también como los deberes de los ciudadanos para ayuda y apoyo en los trabajos correspondientes.

Retomando a Ganey Torruco, en la calle de la libertad, inició Garrido la pavimentación de las calles de Villahermosa. A través de edictos el ayuntamiento del centro dio plazo improrrogable a los vecinos de la ciudad para la pavimentación de las calles con ladrillos y cemento: Madero, Hidalgo, Iguala, Abasolo, Zaragoza, entre otros.

A medida que se desarraigaban los trabajos de pavimentación se les informaba la ciudadanía los avances que se lograban, circulando en esa época un medio informativo como el periódico llamado Redención.

*“Redención dice: la obra del progreso continua con gran actividad, se esta llevando acabo la pavimentación de las calles de esta ciudad, que en corto tiempo, con sobrada razón; podrá ostentar el nombre de Villahermosa.”*

Así como las obras de pavimentación (urbanización) avanzaban tambien el transito de vehículos iba en aumento y con ello los principales accidentes. Los titulares destacaban.

*“Proliferan los accidentes de transito en la ciudad: atropellan a una niña frente al parque Juárez, choque de dos carros en hidalgo y Zaragoza y una volcadura. Anota el reportero de redención (...) hemos podido notar las*

*diferentes faltas que cometen los choferes. A veces los vemos dar vueltas en las esquinas donde ahí aglomeraciones sin pitar, otras caminar por las calles a 30 k.p.h principalmente en la calle Zaragoza lugar de los últimos accidentes.”*

*“Tremendo choques de camiones ocurrió en la calle Aldama (este es la noticia principal que aparece en el Redención del 26 de abril de 1929) afortunadamente no hubo desgracias personales: ayer a las 13:00 hrs. Del día ocurrió en la esquinas de las calles de Aldama y Lerdo... la inmensa mayoría de accidentes es por causa del exceso de velocidad”.*

No tenía que pasar mucho tiempo para que algunos de estos accidentes fuera de consecuencias fatales y cobrara la vida tabasqueñas.

*“El primer muerto por atropellamiento de vehículo que se tiene memoria en Villahermosa fue el joven bolero de 14 años José Tellaheche. El accidente fue por imprudencia del occiso... el carro placas numero 25 fue el causante.”*

Los accidentes con resultados fatales provocados por el peatón o negligencia del conductor iban incrementándose, con lo que se muestra la forma en que eran utilizadas las vías publicas de la ciudad y la falta de conciencia de los mismos.

“El 2 de mayo de 1931 los choferes de los camiones que cubrían la ruta de la colonia García y Catarroso se pusieron a jugar carreritas, provocando una volcadura...En el accidente resulto gravemente herido un periodista, quien murió tres horas después en el hospital civil.”

Los problemas de tránsito suscitados en la ciudad de Villahermosa era preocupación de muy pocos individuos por lo que se debía optar con una medida de seguridad para los ciudadanos.

Torruco Sarabia menciona “preocupaba al gobierno el problema de el tráfico en la ciudad, no solo por que el número de vehículos que aumentaba constantemente si no por la temeraria, imprudencia de los peatones. En el

gobierno de Noe De La Flor Casanova (1943 – 1945) se desarrollo una labor amplia y constante en los sentidos de vigilancia y educación.”

En este lapso de tiempo, se ordeno el transito de la ciudad; en primer lugar se mandaron a limpiar las calles de los puestos que invadían las aceras en los lugares de mayor circulación y de las calles mas angostas ya que se llegaba al grado de que los peatones tenían que llegar a pasar por lugares peligrosos , y por otro, lado, se desarrollo una intensa labor para que los peatones se acostumbraran a caminar por las aceras combatiendo el mal habito de caminar por en medio de las calles con el peligro de crear accidentes mortales y entorpeciendo el transito de la ciudad.

“En enero de 1947 había en tabasco solamente 221 vehículos para 1951 ya eran 960”, “actualmente el parque vehicular en Villahermosa es de 180.000, vehículos y se registran volúmenes de transito de 4,000 a 6,300 por hora en las entradas y salidas de la ciudad, en horario de 7 a 9 de 13 a 15 y 18 a 19 hrs.” (Dirección Operativa de la Policía Estatal de Caminos).

Del año 1947 a 1951 con el gobierno de Francisco J. Santamaría el departamento de tránsito, le dio más difusión a la educación vial, emprendiendo una campaña educativa en la prensa, magna voces y principalmente por medio de exposiciones orales en las escuelas.

“los maestros han cooperado en la campaña de Educación Vial instruyendo a la niñez dándoles a conocer la convivencia de observar las disposiciones de transito como mejor medio de continuar de la seguridad de la observar las disposiciones de tránsito como mejor medio de continuar a la seguridad de la propia vida, evitando accidentes dañosos a la seguridad general.

Mientras se concientizaba al individuo de las formas de seguridad que habían de seguir en las vías publica, el Departamento de tránsito por medio de la ingeniería de tránsito a su cargo, construía nuevas calles para la mejor circulación de los vehículos.

Las jornadas y cruzadas educativas sobre educación vial que se venían gestando en la ciudad de México tuvieron mucho importancia, siendo reflejado en muchos estados de la república, por lo que el estado de Tabasco también optó por esta medida concientizadora llevándose estas a cabo en el contexto político de Manuel Bartlett Bautista (1953-1955).

Cooperación de los alumnos de las escuelas primarias como satisfactorios resultados ya que se había reducido notoriamente los accidentes que generalmente habían sido ocasionados por la falta de precaución por parte de los peatones y por la imprudencia de algunos conductores.

Para ese entonces se abrió al tránsito la carrera internacional Circuito del Golfo, Hoy Avenida Ruiz Cortines, siendo ésta la puerta de entrada que abría los brazos al desarrollo y progreso del estado de Tabasco; llevando así una mayor afluencia de vehículos a la ciudad capital del estado.

“Se finalizó el trabajo (febrero de 1957) de pavimentaron de las calles de Constitución y Pino Suárez y las transversales a ellas que por su importancia comercial y la situación de las mismas, era inaplazable su ejecución además ayudaría al descongestionamiento del tráfico ciudadano.

La administración del gobierno del Lic. Carlos A. Madrazo (1959-1964) está determinado por las condiciones del desarrollo y embellecimiento de la ciudad de Villahermosa y todo el estado de Tabasco, que aún en la actualidad son muy reconocidos. Con él despuntan el campo, la industria los caminos y las carreteras; pero en los que se refiere a obra públicas ó urbanísticas le dio el debido apoyo a la ciudad capital de acuerdo al momento de actividad económica que estaba viviendo.

En cuanto a las obras de embellecimiento y de servicios públicos que legó el Lic. Carlos A. Madrazo, se destacan, en la ciudad de Villahermosa:

- a) La Fuente Maya
- b) La Ciudad deportiva.

- c) La Zona de la cultura.
- d) El Malecón de la ciudad que lleva su nombre.
- e) La Estatua del Deportista.
- f) Plaza de armas.
- g) La Fuente Tabasco, mejor conocida como la de las pescadores.
- h) La Fuente de los niños traviesos.
- i) El Reloj Floral.
- j) El Parque de los pajaritos, que en el año de 1928 se ubicó en este lugar la primera gasolinera que existió en la capital.

Por otro lado, erigió obras para el mejor flujo del tránsito de la ciudad y para la utilización adecuada de los peatones y conductores de las vías públicas.

- a) Se amplió la Av. Paseo Tabasco.
- b) Se construyó el puente sobre el río Grijalva y las nuevas calles lino merino y Progreso.

La pavimentación de las calles:

- a) Sánchez Magallanes, de Fidencia a Castillo.
- b) Lino Merino, Juan Álvarez a Castillo.
- c) José Pagés Llergo.
- d) Constitución a carretera Circuito del Golfo.
- e) Boulevard de 27 de febrero a la Ciudad Deportiva.

Estos trabajos le dieron mayor presencia a la ciudad y contribuyeron a una fluidez del tránsito vehicular, que cada día se complicaba como consecuencia de la carretera federal que comunica al centro de la república, así como de los caminos que se construyeron en el curso del gobierno; los cuales facilitaron el traslado de los productos de los agricultores y ganaderos al centro de la actividad comercial.



En este periodo se hicieron como mayor apoyo e interés por parte del gobierno las jornadas educativas sobre educación vial, destacándose la participación del sector social, difundándose por medio de las cruzadas educativas, magna voces y la radio; disminuyendo así en un 30% el número de accidentes automovilísticos.

A finales de la década de los 70's surge un fenómeno que cambiaría el ritmo y desarrollo del estado y de la ciudad capital: el auge petrolero.

“Este modelo petrolizados irrumpe en la antes tranquila vida de Tabasco demandando más y mejores servicios, de nuevas vías de comunicación, mayor infraestructura y atención a la población que emigra hacia la entidad llevando consigo diferentes actitudes frente al conjunto local de condiciones.

Eso impacta de manera importante en la cultura y política de la época ignorando establecer una dinamita diferente en lo social, económico y político.

El gobernador Leandro Rovirosa Wade (1976-19829) emprendió trabajos en torno al desarrollo urbano, realizados mediante la formulación de una planeación urbanística que enfrentó una fuerte explosión demográfica propiciada por un alto índice de natalidad aunado por grandes flujos migratorios generados a partir del auge petrolero.

“Hasta 1960 tabasco fue una entidad federativa de expulsión demográfica. A partir de ese año su saldo migratorio fue positivo. Es de destacarse que entre 1972 y 1979 se estima que llegaron a Tabasco 150.000 inmigrantes aproximadamente de los cuales un número significativo llegó participando en los trabajos temporales de la explotación petrolera.”

Esta explosión demográfica se dio en todo el ámbito de la sociedad generando con esto un gran desarrollo en los servicios y una gran actividad de construcción en la ciudad de Villahermosa.

El “Boom” petrolero en forma desmedida se manifiesta en Tabasco por medio de nuevas infraestructuras, se construye el moderno complejo de edificios “Tabasco 2000” para solución de las necesidades de la ciudadanía tabasqueña urbanización, habitación, comercio, turismo, culturales y recreativos.

Por otra parte, en materia de vialidad la ciudad sufrió un cambio notable; en cuanto a la ampliación, prolongación y dotación integral de servicios urbanos en calles y avenidas.

Se amplía las siguientes vías:

- a) Avenida coronel Gregorio Méndez, con longitud 7.5 mts. Desde el malecón Hasta el periférico.
- b) Avenida 27 de Febrero
- c) Avenida 16 de septiembre
- d) Avenida Gral. Augusto César Sandino
- e) Prolongación de paseo Usumacinta
- f) Prolongación del Paseo Tabasco

Se construyeron seis pasos a desnivel para la mejor circulación de vehículos en los lugares donde se hacía más pesado el tráfico:

- a) 3 sobre el Boulevard Grijalva, hoy llamado Avenida Adolfo Ruiz Cortínes.
- b) 2 sobre avenida Paseo Tabasco
- c) 1 sobre avenida Gregorio Méndez en su cruce con Paseo Usumacinta.

Además de cuatro puentes peatonales en donde se aglomeraban y se dificultaba el tránsito peatonal, para seguridad del peatón e integridad de la vida de los ciudadanos. En la Avenida Adolfo Ruiz Cortínes.

En materia de educación vial se desarrollo una intensa labor para la concientización de los usuarios de la vía publica en forma masiva por medio de

rótulos pintados en la ciudad, la repartición de volantes alusivos al tema, cruzadas educativas, medios de comunicación como la radio, la prensa, la T.V.; con el fin de obtener la colaboración del público en el control del tráfico de la ciudad.

Se llevo a cabo la campaña de educación vial difundiendo a más de 20 mil personas. Con esto se redujo en un 55% el número de accidentes automovilísticos.

En el sexenio de (1982- 1988) el cual fue gobernador por Enrique González Pedrero, se siguieron desarrollando los trabajos en pro de una educación en el uso correcto de la vía pública y también en materia de ingeniería de tránsito para la mejor circulación tanto de peatones como de conductores.

Se intensificaron los de concientización hacia el sector social que lo requería, como era las comunidades apartadas del centro de la ciudad capital; creándose nuevas medidas de difusión masiva como:

- a) Los cursos de Educación Vial para el Sector Educativo
- b) El show Cómico Vial
- c) El parque de Educación Vial.
- d) Jornadas educativas sobre vialidad.

En tanto la construcción de elementos necesarios para aprovechamiento del tráfico en la ciudad, tales como los puentes peatonales; era de imprescindible ayuda, se construyen tres puentes más en el gobierno de Salvador Neme Castillo (1988-1991) los cuales se encuentran en:

- a) Avenida Universidad
- b) Avenida Gregorio Méndez
- c) Avenida Adolfo Ruiz Cortínes

En el transcurso de los años posteriores se dieron cambios importantes en la fisonomía de Villahermosa, forzando al individuo a vivir en una moderna ciudad en contraposición de la provinciana y apacible comunidad de antaño; por lo que para poder desenvolverse mejor tiene que reconceptualizar y recodificar las normas que rigen la realidad de la ciudad de Villahermosa. Estas normas de progreso hacen poder el sabor provinciano de Tabasco impuesto por condiciones exteriores a la población tradicional y que todavía en la actualidad no se han podido llevar a la práctica de manera efectiva.

## 2.5 CONCEPTO DE EDUCACION VIAL

La educación vial son normas de conducta que se enfatizan en la formación de niños jóvenes y adultos, así como también en los valores de la ciencia, para hacer el uso de las vías públicas, a través de los medios mas adecuados y programas apegados a la realidad. (Manual de Educ. vial, ED. 2000).

Según el diccionario de ciencias de la educación, la educación vial. "forma el comportamiento del ciudadano dándoles el conocimiento, normas y consejos así como el habito cívico que tienden a garantizar la seguridad individual y colectiva de los miembros de la comunidad". (Diccionario de ciencias de la Educ. ED. 1999).

Se entiende por educación vial al conjunto de conocimientos que tienen por objeto preparar a niños, jóvenes y adultos en general para que sepan conducirse con mayor seguridad para sus vidas y bienes materiales, como peatones pasajeros y conductores en la vía pública.

El incremento constante de vehículos y caminos ha llegado a constituir un grave peligro para la seguridad personal y, como

consecuencia, se ha creado la necesidad de organizar metódica y constante la enseñanza de la educación vial.

Por tal motivo se recomienda que las autoridades de educación pública, coordinada con la policía estatal de caminos implanten definitiva y constantemente el curso de educación vial en preescolar, primaria, secundaria, bachillerato, universidades, empresas, clubes y público en general.

La educación vial son reglas que como parte de la sociedad y usuarios de la vía pública debemos de conocer y respetar así como fomentar en las generaciones venideras para tener una buena convivencia vial en nuestras ciudades y con esto evitar los grandes congestionamientos viales y accidentes de tránsito.

Cada día que pasa la educación vial esta siendo de imperiosa necesidad en la sociedad debido a la gran cantidad de personas y vehículos que a diario se conducen en todas las ciudades, es necesario conocer reglas, ( no cruzar la calle en forma diagonal, respetar los límites de velocidad, utilizar los cinturones de seguridad etc.) que debemos respetar.

Educación vial no solo se limita a hablar de los peatones ni como debemos cruzar las calles y tampoco en solo mencionar que debemos utilizar los puentes peatonales, la educación vial engloba desde la forma de dirigirse o conducirse con los compañeros de la vía pública y hace énfasis en la seguridad del vehículo en el cual transportaremos nuestras vidas y la de los pasajeros, de igual forma abarca las señalizaciones que debe tener una vía para prevenir, informar, restringir de los peligros latentes que se pueden encontrar a lo largo de nuestro recorrido.

Por lo tanto la educación vial se hace indispensable, por que si con seguimos incorporar a los alumnos los conceptos básicos de vialidad a lo largo de toda su enseñanza, paulatinamente conseguiremos ciudadanos

concientes, que aprenderán a manejarse con sensatez, prudencia, tolerancia y respeto.

La educación vial forma una “conciencia vial” que no solo previene de los accidentes de tránsito, si no que forma usuarios de La vía pública disciplinados y seguros, resultado de ello una sociedad tranquila autoprotegida y gozosa de mejor salud y calidad de vida superior.

Desde el punto de vista **PEDAGOGICO** es de vital importancia la capacitación en cuanto a seguridad vial de los profesores que están frente a grupo para que ellos tengan bases teóricas y bien fundamentadas y puedan transmitir los conocimientos viales que los educandos necesitan para conducirse adecuadamente en la vía pública.

La educación vial tiene una gran ventaja, y es que se basa en la enseñanza de símbolos, y tan clara es la función de los símbolos que no es necesario saber leer, lo que facilita a los niños el aprendizaje, por que conociendo los colores y la diferencia de forma, se puede saber fácilmente que nos indican las señales.

Entonces la gran necesidad de la educación vial es la de la modernidad y del advenimiento del automóvil así como la sobrepoblación que actualmente nos invade.

Para entender la importancia de la educación vial mencionaremos al Ing. Rafael Cal y Mayor que señala que para tener un tránsito fluido, seguro y eficiente este debe basarse sobre tres columnas, y lo presenta como el templo de la seguridad:

- a) Educación Vial
- b) Ingeniería de Tránsito
- c) Dirección Operativa

## 2.6 LEY GENERAL DE TRANSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE TABASCO

ART 1: “ La presente ley es de **orden publico e interés social** en el Estado de Tabasco, tiene por objetivo regular y ordenar la circulación de vehículos, peatones y animales en el uso de la vía pública, carreteras, puentes estatales y caminos rurales, así como la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueran las causas de transito ”(Ley General de Transito y Vialidad, Pág. 5)

Esta Ley confiere a todos los individuos como elementos de la vialidad en su papel de peatón, pasajero y conductor, los cuales deben de conocer, respetar y aplicar desde el momento que salimos de nuestro hogar y hacemos uso de la vía publica todos y cada uno de los artículos que componen esta ley, esta ley no solo se estará aplicando a los conductores; sino que también implica a los peatones y pasajeros, así como la regularización y normatio de Tabasco.

ART 5: “ En materia de transito, vialidad y control de vehiculos, peatones y animales, corresponde a la autoridad Estatal en el ambito de su respectiva competencia:

I.- Realizar acciones de planeación, regulación, ordenamiento y vigilancia en las carreteras y puentes estatales, caminos pavimentados o de terracería, brechas y pasos de circulación temporales o permanentes, e imponer en su caso las sanciones a las que se hagan acreedores los que violen las disposiciones en materia de transito;

II.- Establecer las políticas y lineamientos técnicos en la materia, en termino de esta misma ley, y su reglamento y demás legislaciones relativas aplicables;

III.- Administrar y dirigir a la policía estatal de caminos, así como coordinar sus acciones con las demás autoridades federales, estatales y municipales afecto de garantizar la debida circulación y organización de tránsito de vehículos, peatones y animales en el territorio del estado, e igualmente en la prevención y salvaguarda del orden e interés público.

IV.- Conocer los ilícitos, accidentes o faltas administrativas cometidas en la vía pública de comunicación terrestre. En su caso, dar aviso inmediato y remitidas a las autoridades federales, estatales y municipales, los asuntos de su competencia en los términos jurisdiccionales y legales correspondientes, poniendo a su disposición a personas, que elementos materiales y probatorios que en razón de flagrancia y de colaboración institucional, obren o se encuentren en su poder.

V.- las demás que se les confieran expresamente esta ley y demás ordenamientos legales.

El poder ejecutivo del estado concertará y coordinará con la dependencia de su estructura y con las diversas autoridades competentes. Las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de la presente ley. Así mismo, deberá asignar funciones de prevención y control de tránsito en las vías públicas estatales y otros espacios del dominio público, acorde a los convenios celebrados al respecto, sin que el ejercicio de esta conozca o alteren las jurisdicciones municipales.

ARTÍCULO 44.- “Toda persona que en calidad de **PEATONES** transite por la vía publica, esta obligado a cumplir en lo que ello concierne, con las disposiciones de esta ley y su reglamento, así como las indicaciones que hagan los oficiales o agentes cuando dirijan el transito”.(ibid, pag. 25)



Todos los peatones al momento de hacer uso de la vía pública no tenemos ninguna otra restricción que las que nos marca el reglamento de tránsito y por lo tanto tenemos que acatarnos a las leyes que nos rigen así como a las indicaciones de los agentes de tránsito ya que de ellos depende muchas veces la seguridad de los otros compañeros de vía pública.

ARTÍCULO 45.- Los peatones y personas con discapacidad tendrán siempre pasó preferencial en las zonas donde se determine mediante el respectivo señalamiento, así como en aquellos lugares en que el tránsito sea controlados por oficiales o agentes, quien en todo momento deberán cuidar por su seguridad.

Es necesario hacer mencionar de que los peatones a si como los discapacitados tienen los mismos derechos pero estos deben de hacer conciencia de la peligrosidad que se tiene al cruzar una vía que no está señalizada o controlada por agentes, cabe hacer mención que en los pasos que no están señalizados o controlados los peatones deben cerciorarse de que no se hacer que un vehículo para poder cruzar sin arriesgar la vida.

ARTÍCULO 46.- Los peatones no deberán transitar por la superficie de rodamiento de la vía pública destinados a la circulación vehicular, ni cruzar las vías rápidas por lugares no autorizados para tal efecto. .(Ley de Tránsito pag. 30)

La omisión de este artículo genera accidentes de tránsito así como la pérdida humana al no utilizar los puentes peatonales, la falta de educación vial en nuestro municipio a generados muchos problemas y uno de ellos es que en esta ciudad la mayoría de los puentes peatonales están desolados o llenos de comerciantes debido a la falta de uso por peatones debido a que se prefiere pasar por debajo de los puentes peatonales poniendo en peligro a los conductores y a su propia vida.

ARTICULO 48.- Los escolares tendrán preferencia en las zonas señaladas para su paso, por lo que el asenso y descenso de los vehículos utilizados para trasladarse deberán realizarse en lugares previamente autorizados. En consecuencia las autoridades competentes, deberán proteger el tránsito de los escolares en los horarios establecidos.(Ley de Tránsito pag. 31)

Es decir que se debe de evitar acostumbrar a los niños a cruzar por zonas que no están señalizadas, a si como estacionarse o bajar escolares en zonas que no están permitidas como son ( doble fila, por el lado izquierdo etc.).

ARTÍCULO 49.- Los **CONDUCTORES**, indistintamente del vehículo que manejen, deberá:

Antes de circular en la vía pública todo conductor debe verificar que se encuentre en buen funcionamiento su vehículo, condiciones de seguridad y con requisitos legales bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículo de servicios de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad se ajustará a lo dispuesto en la normativa sobre el transporte público esta ley, y su reglamento y demás legislaciones que resulten aplicables;

II.- En la vía pública, circular con cuidado y prevención conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito;

III.- Utilizar únicamente las calles sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito

establecidos por la autoridad estatal o municipal competente. .(Ley de Transito pag. 31)

Para tener una buena conducción es importante la verificación o revisión diaria del vehículo que se va a conducir para con esto prevenir fallas mecánicas que puedan interrumpir el tránsito de vehículos o provocar accidentes de tránsito terrestre, aunado a esto se debe de tener la prevención necesaria al conducir aplicando los (cinco hábitos de visión) y teniendo el juicio necesario para la correcta conducción.

Podremos evitar hechos de tránsito terrestres así como aglomeraciones viales si nos apegamos al artículo 49 frac. III que menciona la correcta forma de circular dentro de la superficie de rodamiento, esto lo podemos lograr mediante la concientización que tengamos.

ARTICULO 50.- Para poder circular con vehículos auto motores indispensables:

I Que su conductores este en actitudes de conducir el vehículo y que lleven consigo la licencia correspondiente.

II Que porte tarjeta de circulación del mismo.

VI Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad con la que fue autorizado el vehículo y no estorbe al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero;

VIII Que posea los sistemas de seguridad originales, en buen estado de funcionamiento,

IX Que su ocupante use los cinturones de seguridad en los vehículos. En caso de vehículo destinado al servicio público, se estará a lo dispuesto por esta ley y ordenamiento en la materia.

X Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puesto casco normalizado, y si la misma no tiene parabrisas que su conductor use anteojos.( Ibid. Pag. 32)

Para poder conducir un vehículo los conductores deben de estar en su cinco sentidos, no deben conducir en estado de ebriedad, cansados, con sueño, enojados y sin licencia de conducir que esta se debe de portar vigente y en original así también como la tarjeta de circulación que se portara de igual forma.

Para la correcta conducción se debe de evitar sobre peso en los con el vehículos (exceso de personas) así como los niños menores de 10 años viajar en el asiento trasero, pero de nada sirve que los niños vayan en la parte posterior de los vehículos si no van a estar sentados y sin el cinturón de seguridad activado, ya que la omisión de esto podría terminar en la proyección del menor en el tablero o el parabrisa.

Los sistemas de seguridad como son: cinturón de seguridad seguro de las puestas bolsa de aire etc. funcionamiento, esto dispositivos fueron creados para disminuir el riesgo de. Debemos de tenerlo en perfecta condiciones de muertes por choques es por eso que se deben de utilizar adecuadamente y no estarnos engañándonos colocándolos a medias, en el caso de las motocicletas el casco protector así como los anteojos son de vital importancia son de vital importancia para el conductor como para el pasajero debido a que son mas vulnerables a algún accidente o objeto que pudiese chocar en la vista y pueda perder el control.

ARTICULO 52.- Esta prohibido en la vía publica:

I.- Conducir con los impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefaciente o medicamento que disminuyan la aptitud para conducir;

II.- Ceder o permitir la conducción a personas sin la habilitación para ello;

IV.- Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras intempestivas;

V.- Conducir a exceso de velocidad, excepto los vehículos de rescate, emergencia y seguridad en el desempeño de sus funciones;

VI.- Obstruir el paso preferencial de peatones u otros vehículos

VII Conducir a una distancia menor de la prudente del vehículo que le precede de acuerdo por la velocidad de marcha permitida por el reglamento de tránsito.

VIII.- Circular un vehículo en marcha atrás, excepto para estacionarlo, procedente de un estacionamiento o de una calle sin salida;

IX.- La detención irregular sobre la vía pública, el estacionamiento sobre la banqueta y la detención intempestiva sin ocurrir emergencias;

X.- En curvas, cruces y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse;

XIV.- El uso innecesario del claxon, así como el uso inmoderado del equipo de audio de las unidades motrices debiendo permitirse en todo momento la sensopercepción del ruido del exterior;

XX.- Dejar animales sueltos y arrearlos sin el señalamiento correspondiente.

XXIV.- Que los vehículos tengan sirena, luces o bocinas no autorizadas;

XXVI.- Conducir utilizando audífonos y sistemas de comunicación de operación manual continua. (Ibid. Pag. 33)

ARTICULO 19.- Toda persona que conduzca un vehículo por la vía pública del Estado, deberá obtener y portar una **LICENCIA** de manejo: de automovilistas, motociclista, chofer, según corresponda el tipo y la característica del vehículo que conduzca.

La licencia de manejo, tendrá una validez de dos años; en cada renovación deberá presentar la licencia vencida, a partir de los 65 años podrán expedirse la licencia a conductores que estén aptos física y psicológicamente-

ARTICULO 20.- Para **EXPEDIR** licencia de manejo por primera vez, la autoridad competente deberá de exigir lo siguiente.

- a) Ser apto física y psicológicamente.
- b) En el caso de personas con discapacidad que puedan conducir con adaptaciones, la autoridad deberá de cerciorarse que el estado físico

del solicitante la vida e integridad corporal del conductor, sus pasajeros, conductores y peatones que estén en la vía pública.

- c) Que el solicitante sepa leer y escribir y apruebe el examen físico (visual, auditivo, motriz) tenga conocimiento sobre las disposiciones normativa de circulación en la vía pública y carreteras, prevención de accidentes de tránsito y naturaleza de las señales viales.

Estas medidas son de suma importancia para brindar mayor seguridad a los usuarios de la vía pública, pero si estos requisitos se pusieran en práctica podríamos reducir accidentes al tener conductores aptos física y mentalmente, pero la cruel realidad es que no se cuenta con el personal capacitado para la verificación y cumplimiento de este ordenamiento que es de suma importancia para la correcta conducción.

ARTÍCULO 22.- Las **CLASES DE LICENCIA** para manejo de vehículos automotores:

I.- Motociclista: se otorga a personas que pretendan conducir cualquier tipo de motocicleta;

II.- Automovilista; se otorga a personas que pretendan manejar cualquier tipo de vehículos de servicio particular;

III.- Chofer: se expedirá a personas que pretendan conducir vehículos del servicio público de transporte de pasajeros y de carga.

Entre las clases de licencia de manejo que se expiden en esta dirección también entran los permisos para menores de edad y los permisos para personas extranjeras. .(Ley de Tránsito pag. 18)

ARTÍCULO 23.- Vencido el plazo de la vigencia de una licencia de manejo, el titular de la misma deberá hacer el trámite, de renovación

presentando la licencia anterior vencida, cumpliendo con lo exigido en el artículo 20 de la ley y efectuar los pagos de los derechos correspondientes en la secretaria de finanzas; cuando no se presente documento se procederá a la reposición del mismo, sin mas requisitos que los del pago correspondientes. Cuando existan antecedentes de adeudos de infracciones, suspensión o cancelaciones, el titular de la licencia deberá sujetarse al cumplimiento de las disposiciones que para cada caso se haya determinado.( Ibid.pag. 18)

Es decir que las personas que tengan vencida su licencia de conducir cada dos años deberán estar renovando su licencia de manejo, pero las personas que tengan adeudos de infracciones o cancelación de la licencia no podrán renovarla hasta que se pague el adeudo o se cumpla el tiempo de la cancelación.

ARTÍCULO 24.- Para conducir vehículos en la vía pública se deberán tener cumplidas las siguientes edades, según corresponda:

A partir de los dieciocho años para todas las clases y usos de vehículos de tracción mecánica; pudiendo otorgar permisos provisionales de manejo a los menores de edad que cuenten con dieciséis años cumplidos, que sean sujetos a tutela o patria potestad de quien habrá de representarlos en el permiso y que aprueben los conocimientos de conducción de vehiculo que pretenda conducir y la valoración psicológica que a tal efecto practique la autoridad correspondiente.

Los menores de edad que cuenten con un permiso podrán conducir vehículos de hasta una tonelada para manejo solo en zonas urbanas y fuera de estas, en compañía de un mayor de edad en aptitudes para conducir. .(Ley de Transito pag. 19)



Para otorgar los permisos para conducir a los menores de edad, desde mi punto de vista es importante que se haga un examen teórico y práctico.

ARTICULO 25.- Los permisos para conducir relativos a los menores de edad pero mayores de 16 años, deberán ser solicitado por su padre o tutor, quien serán responsable solidariamente con el titular del permiso, respecto a las sanciones administrativas a que se haga acreedor; la retracción del padre o tutor implica, la autoridad expedidora, la obligación de anular el permiso.

ARTICULO 26.- La autoridad competente podrá otorgar permisos para conducir a menores de edad, mayores de 16 años pero menores de 18 años por 6 meses renovables en tanto cumpla la mayoría de edad, observando el artículo anterior y exigiendo los siguientes requisitos;

- I. Petición por escrito dirigidos a la autoridad competente por el padre o tutor del menor que pretende autorizarse, previa identificación del parentesco;
- II. Aprobar el menor los exámenes correspondiente que la autoridad determine;
- III. Declaración bajo protesta de decir verdad, sobre su padecimientos de salud;
- IV. En caso de personas con discapacidad, se aplicaran los mismos criterios que para la expedición de la licencia de manejo.
- V. Datos de identificación general y de notificación en casos de urgencia o accidentes.

En ningún caso, podrá la autoridad expedir permiso a personas menores de edad para efectos de conducir vehículos del servicio público, aun cuando sea solicitud por el padre tutor.

Por desgracia las autoridades en cargadas verificar y llevar acabo todos estos requisitos no lo hacen realmente, actualmente a los menores de edad no se les ase ningún tipo de exámenes para ver si esta en buen estado de salud, en los casos de personas con discapacidad no se les hace ningún tipo para comprobar realmente que esta en condiciones de conducción de vehículos.(Ibid, pag, 20)

ARTÍCULO 28.- La autoridad competente de la expedición de la licencia de manejo podrá **SUSPENDER** la vigencia de la misma, quedando el titular imposibilitado legalmente para conducir cualquier tipo de vehiculo durante el tiempo de la suspensión, que procederá como consecuencia de los siguientes casos:

I. Cuando la autoridad hubiere multado al titular de la licencia hasta en tres ocasiones dentro del periodo de un año por cualquier infracción a las disposiciones de esta ley y su reglamento, la licencia será sus pendida por seis meses, contando a partir de la ultima infracción, en los casos de conducción en exceso de velocidad, en estado de ebriedad y bajo el efecto de estupefacientes, la suspensión surtirá efecto desde la primera infracción por 3 meses, y por 6 meses bajo el mismo supuesto, si el vehiculo corresponde al servicio publico de transporte de personas.

II. Cuando el titular de la licencia omite cubrir sus adeudos de multas por infracciones de transito, teniendo efectos la suspensión hasta el momento de su saldo total.

Para los efectos de esta ley y su reglamento no se considera al conductor suspendido que circule en el estado de tabasco, que hubiere

adquirido una licencia de manejo expedida por otra entidad federativa durante el tiempo de la vigencia de la suspensión.

ARTICULO 29.- En los casos de suspensión, el titular de la licencia deberá aprobar los exámenes que determine la secretaria de transporte, tránsito y vialidad, para reactivación de la misma.

Este artículo desgraciadamente no se aplica, las personas que se le cánsela la licencia de conducir se les reactiva solo cubriendo el adeudo de infracción, cuando el artículo antes mencionado menciona que se deberá aplicar exámenes correspondientes, desde mi punto de vista se debería aplicar exámenes tanto psicológicos como de manejo de vehículos así como asistir al curso de educación vial.

ARTICULO 30.- La autoridad competente de la expedición de las licencia podrá cancelar la vigencia de la misma bajo los siguientes supuestos:

- I. Cuando se compruebe que la información proporcionada para la expedición sea falsa, obvien uno de los documentos o constancia exhibida apócrifas,
- II. Por incapacidad física y/o mental del titular, supervenientes de la expedición de la licencia;
- III. Por resolución judicial;
- IV. Por conducir a exceso de velocidad, en estado de ebriedad bajo el efecto de drogas o estupefacientes, en el primer caso cuando incurra por tercera ocasión en el periodo de un año; y
- V. En los demás casos que las leyes en la materia señalen o en consecución del interés y de la seguridad pública.

ARTÍCULO 31.- El titular de la licencia que sea cancelada quedara inhabilitado por el término de cinco años.

ARTICULO 32.- En materia de suspensión y cancelación de permisos para conducir para los menores de edad o extranjeros estará a lo dispuesto por los artículos anteriores, tomando en cuenta el caso en lo relativo a la minoría de edad y a la legislación federal. ( ley de Transito y Vialidad. Pag, 23)

La aplicación de estos artículos que mencionan la suspensión de la licencia de manejo, podrán ayudar a la concientización de los conductores sobre las malas acciones que se realizan en la vía pública que en cualquier momento podemos perder o quitarle la vida a otras personas.

ARTICULO 41. Cuando por causas legalmente sustentada, la autoridad competente estatal o municipal, a través de las corporaciones policiales respectivas, solicite la licencia para conducir u otra documentación exigible, estas deberán ser devueltas inmediatamente después de verificadas, no pudiendo retenerse si no en los casos que esta ley lo contemple.

Este articulo no se aplica debido a que las licencias de conducir se retiene hasta se haga el pago de la infracción cuando en la ley y el reglamento solo menciona que las licencia de conducir solo se podrán suspender cuando sean causas graves.

ARTICULO 43. Los agentes de la Policía Estatal de Caminos y la municipal en materia de transito, en sus respectivas jurisdicciones ante la comisión de infracciones de transito, podrán detener un vehiculo de pasajero o de carga, particulares o de servicio publico y verificar la debida acreditación de la unidad y de

su conductor, en términos de la presente ley, su reglamento y de mas normativa aplicable.

ARTICULO 53. Los limites máximos de **VELOCIDAD** para cualquier tipo de vehiculo;

- I. en calles 30 k/h
- II. En avenidas: 40 k/h
- III. En vías rápidas libramientos o periférico. 60 k/h
- IV. En vías con semaforización: la velocidad precautoria nunca superior a 30k/h
- V. En los cruces urbanos sin semaforizacion: la velocidad precautoria nunca superior a 30k/h
- VI. En los pasos peatonales sin nivel y sin berrera ni semáforos: la velocidad precautoria nunca superior a 20k/h
- VII. En proximidad de establecimientos escolares, deportivas y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20k/h, durante su funcionamiento
- VIII. En rutas que atraviesan zonas urbanas: 60k/h salvo en señalizaciones contrarias;
- IX. En carreteras y caminos estatales. Los limites establecidos por la señalización, conforme a las características de cada carretera.( Ibid. Pag. 37,38 )

Muchos conductores piensan que estas velocidades que estipula la ley de transito son de tortuga o que se tendría que circular demasiado despacio, pero si analizamos esta situación al circular con estas velocidades disminuiría los accidentes de transito por exceso de velocidad debido a que los conductores tendrían mayor visibilidad y mas tiempo de reacción.

ARTICULOS 59. Se considera **ACCIDENTE DE TRANSITO** todo hecho que produzca daño físico y/o moral en persona; físicas y estructurales en bienes muebles e inmuebles, cosas o mercancías; incluido los de tracción animal y humana, en las vías publicas de comunicación terrestre. ( Ibid. Pag. 40,41)

ARTICULO 60. Se presume responsable de un accidentes de transito al conductor que cometió dolosa o culposamente una infracción, hecho o acto relacionado con la causa del mismo.

El propietario y el conductor del vehiculo que resulte culpable de un accidente de transito, serán solidariamente responsable civil y administrativamente por ellos, en la reparación de daños materiales, gastos médicos y funerarios, daño moral y lo que resulte a la misma y deudo del accidente. Si por causa de la presencia de un semoviente en la carretera o en caminos estatales o municipales, que causen un accidente de transito, este será imputable para el propietario del animal quien será el responsable directo, identificándose por cualquier prueba legal.

ARTICULO 61. Los accidentes de transito serán estudiados y analizados por la autoridad competente para establecer su causalidad y establecer conclusiones que permitan señalar entre los implicados la presunción de la responsabilidad. Cuando como resultado de accidente se presuma la comisión de algún delito, se dará vista de inmediato a la autoridad que corresponda.

ARTICULOS 62. Es obligatorio para los participantes de un accidente de transito:

- I. Detenerse inmediatamente;

- II. Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio para la otra parte y/o a la autoridad interviniente.
- III. Denunciar el hecho ante cualquiera de las autoridades competentes.

ARTICULOS 63. Las autoridades competentes al tener conocimiento de que se ha presentado un percance o incidente de tránsito, deberán con toda la oportunidad y eficiencia, apersonar a los agentes policiales, patrullas o unidades de emergencia que se requiera en el lugar.

En el sitio del percance el comandante u oficial de mayor jerarquía, proveerá un acta circunstancial sobre el hecho, donde deberá constar los datos generales de la identificación de los conductores, pasajeros y peatones, que resulten implicados, así como de los vehículos involucrados, lugar, hora i fecha del incidente; y las consideraciones que considere pertinentes.

Ordenara que se extienda las boletas de infracciones que corresponda y dispondrá conforme a la ley la detención que proceda y la remoción de vehículos a los depósitos vehiculares. En caso de la comisión de algún delito, pondrá además a disposiciones del ministerio público los informes relativos, personas y vehículos involucrados.

Igualmente, deberá presentarse un perito calificador por parte de la autoridad correspondiente, para los fines legales a que haya lugar, en términos del artículo 60 de la ley.

ARTICULO 64. Si en razón de cercanía de un lugar de un accidente de tránsito, la autoridad mas cercana es distinta de la competente, y la atención del caso no permite demora, esta primera deberá atender el percance en tanto acuda la responsable a la que

deberá dar aviso del hecho inmediatamente; asegurara los vehículos y personas involucradas en el lugar de los hechos, permitiendo y apoyando el traslado de lesionados.

ARTICULO 65. Las autoridades competentes locales organizaran un sistema de auxilio para emergencia, prestando, requiriendo y coordinando los apoyos necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales.

Centralizar igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

Igualmente tendrán previos operativos institucionales para ubicar, perseguir y detener a los presuntos responsables del accidente de tránsito y su remisión a la autoridad competente.

ARTICULO 66. Los incidentes que ocurran entre los vehículos de tracción mecánica, humana o animal, o de estos con peatones , será competencia de la autoridad estatal o municipal, sin importar el origen del registro o procedencia del vehiculo implicado, cuando se presenten en la red carretera estatal, caminos pavimentados o de terracería fuera de asentamientos humanos, colonias, poblados, o zonas urbanas de los municipios; sobre las cuales la autoridad competente será la facultada para conocer y resolver los hechos e incidentes de tránsito; independientemente de la responsabilidad civil o penal que pueda acumularse al presunto responsable.

ARTICULO 67. El procedimiento no administrativo que de origen a la aplicación de sanciones por violaciones de esta ley, su reglamento y demás legislaciones aplicables en la materia, será el previsto en la legislaciones vigente en el estado.



ARTICULO 68. La autoridad en la materia deberá detener o retener según corresponda, en términos de la ley, dando inmediato conocimiento a la autoridad competente Federal, Estatal, o Municipal en los siguientes casos:

- I. A los conductores cuando:
  - a) Sean sorprendidos en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya la condiciones psicofísicas normales o su defecto ante la presunción de alguno de los estados anteriormente enumerados; se requiere al momento de la retención, comprobante medico o de dispositivo instrumento analizador de aliento o medidor etílico que acredite tal estado. La retención será por tiempo necesario para recuperar el estado normal, misma que no deberá exceder de 36 horas.
  - b) En caso de flagrancia en la comisión de un delito; hasta que sea puesto a disposición de la autoridad competente.
  - c) Se den a la fuga habiendo participado en un accidente o habiendo cometido alguna infracción por el tiempo necesario para llevar a cabo las actuaciones policiales y ministeriales correspondiente.
- II. Las licencias de conducir cuando:
  - a) estuvieren vencidas
  - b) no se ajusten a los limites de velocidad correspondientes
  - c) hayan sido alteradas o surjan una evidencia violación a los requisitos exigidos en esa ley y su reglamento;
  - d) sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a lo exigible al serle otorgada;
  - e) el titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir.

### III Los vehículos:

- a) Que no cumplan con las medidas de seguridad exigidas por esta Ley, elaborándose una acta circunsntaciada del hecho y del automotor, remitiéndolo mediante arrastre con grúa, al deposito vehicular que corresponda;
- b) Si son conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehiculo que conduce, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumpla con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículos;
- c) cuando se compruebe que el automotor esta siendo circule en excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre el transporte de carga en general o de sustancias peligrosas;
- d) cuando estén presentando un servicio de transporte publico de pasajeros o de carga, careciendo del permiso autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidas o en excesos de los mismos, previa solicitud de la autoridad competente en la materia.
- e) Que estando mal estacionado obstruya la circulación o la visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencia, cajones de estacionamiento y rampas para personas con discapacidad o servicio publico de pasajeros; los abandonados en la vía publica y los que hayan sufrido deterioros no pueden circular y no hayan sido reparados de inmediato, serán remitido a el deposito que indique la autoridad competente.
- f) Cuando hayan sido reportado como robados, debiendo poner al conductor del vehiculo a disposición del ministerio publico, a efecto de consolidar responsabilidades; y

- IV. Los objetos que impliquen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonados;
- V. La documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando:
  - a) No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente;
  - b) Este alterado o no haya congruencia entre lo declarado y las condiciones reales del automotor.
  - c) Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.
  - d) Cuando este presentando un transporte público o de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normatividad vigente sin perjuicios de la sanción pertinente.( ley de Transito y vialidad pag. 44-47)

ARTICULO 69. La liberación de un vehículo detenido por la autoridad competente, en términos del artículo anterior, deberá realizarse previa resolución de aquella, y toda vez que el propietario del vehículo hubiere cubierto los gastos de arrastre y depósito del vehículo, a que se hubiere hecho acreedor.

ARTICULO 72. Son responsables de infracciones, delitos, faltas, actos u omisiones en materia de tránsito, para esta ley.

I. Las personas que incurran en las conductas antijurídicas previstas, aun sin intencionalidad.

II. Los mayores de edad, los comprendidos entre los 14 y 17 años, serán juzgados o sujetos a procedimientos administrativos en base a las normativas de menores infractores, en el estado de tabasco, sus representantes legales serán solidariamente responsables de por las multas que se les apliquen;

III. Cuando no se identifique el conductor infractor, recaerá la comisión del infractor en el propietario del vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciado al contador, tenedor, custodio o usufructuario.

ARTICULO 74. Constituyen faltas graves en materia de tránsito y vialidad las siguientes:

- I. Las violaciones genéricas y específicas a esta ley, su reglamento y demás legislaciones relativas aplicables:
- II. La falta de precaución y previsión personal que deriven en accidentes de tránsito que ocasionen daños materiales a bienes privados o públicos, de cuantía mayor al equivalente o mayor a los doscientos días de salario mínimo, lesiones simples o graves o la muerte de otro conductor, pasajeros o peatón. Los salarios mínimos serán los vigentes en la zona;
- III. Las que signifiquen obstrucción a la circulación, y por lo tanto, ataque a las vías generales, de comunicación terrestre;
- IV. Las que dificulten e impidan el estacionamiento, o la detención del servicio público o de pasajeros y de emergencia en los lugares reservados y especialmente en caso de urgencia.
- V. Ocupen lugares reservados por razones de seguridad o visibilidad.

- VI. Las que afecten por contaminación al medio ambiente.
- VII. La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitado para hacerlo.
- VIII. Darse a la fuga o negarse a proporcionar documentación o información quienes estén obligados a hacerlo.
- IX. No cumplir con lo exigido en caso de accidente;
- X. Circular con vehículos de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con la habilitación extendida por la autoridad competente o que teniéndola no cumplan con lo exigido;
- XI. La falsedad en declaraciones o pruebas de presuntos responsables en accidentes de tránsito ante la autoridad responsable, o su intento de cohecho, soborno o dádiva a peritos, a los integrantes de las corporaciones policiales u otra autoridad ordenadora en la materia; funcionarios públicos que igualmente deberán responder en la gravedad de esta falta en los términos de la ley de los responsabilidades de los servidores públicos del estado de tabasco.
- XII. Las que violando las disposiciones vigentes en la presente Ley y su Reglamento, impliquen riesgo a la vida e integridad corporal y patrimonial de los conductores, pasajeros y peatones, y en general a la seguridad de tránsito y vialidad; contraponiéndose al interés y orden público. ( Ley de Tránsito y Vialidad. Pag. 49,50,51 )

## 2.7 ARTICULOS DEL REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE TRANSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE TABASCO.

ARTICULO 1.- El presente instrumento jurídico es de orden público e interés social, con obligatoriedad y aplicación en el Estado, el cual tiene por objeto reglamentar las normas a que están sujetas el tránsito, vialidad y control vehicular, así como proveer en el orden administrativo el cumplimiento de las disposiciones que establece la Ley General de Tránsito del Estado de Tabasco. ( Reglamento de tránsito. pag. 8 )

ARTICULO 6.- Para hacer efectivas las facultades señaladas por los artículos 5 y 6 de la Ley, las autoridades de tránsito y vialidad tendrán las siguientes:

I.- Establecer o autorizar centros de capacitación en materia de tránsito y vialidad;

II.- Fomentar en las instituciones educativas la creación y funcionamiento de los escuadrones viales, para que estos coadyuven en los ascenso y descenso de los escolares;

III.- Retirar de la circulación todos aquellos vehículos que no satisfagan los requisitos de seguridad o registros, de acuerdo con el presente reglamento;

IV.- Detener al vehículo y llevarlos al depósito vehicular, cuando se cauce con ellos o con los objetos que transporte, daños a terceros en sus bienes o en su persona, poniéndolo a disposición del Ministerio Público, cuando no haya sido celebrado o reparado el daño o celebrado convenio de las partes involucradas.

V.- Poner a disposición del Agente del Ministerio Público al conductor (es) que intervengan en un accidente de tránsito en el que resulten personas lesionadas o cuando sea solicitado por querrela;

VI.- Auxiliar a las autoridades Federales, Estatales o Municipales, que conforme al ámbito de su competencia tenga la facultad para ordenar la detención de vehículos. En todos los casos se requiere ordenamiento por escrito que funde y motive el procedimiento.

VIII.- Impedir la conducción del vehículo cuando se realice bajo el estado de ebriedad o ineptitud para conducir, producida por el manejo de droga o estupefacientes situación que será comprobable mediante prueba de alcoholímetro o dictamen médico toxicológico, para determinar el estado físico de conductor y establecer sanciones a aplicar

IX.- Implementar operativo de vigilancia para la prevención de accidentes;

X.- Hacer cambios y ajustes en la vialidad, de acuerdo a las circunstancias.

XI.- Instalar de manera temporal o permanentemente hacer uso de dispositivos diversos, dispositivos electrónicos para la verificación y cumplimiento de las normas de este ordenamiento y aplicación de sanciones por infracción a las mismas.

XII.- Mantener un registro de las boletas de amonestación a conductores, así como de las boletas de infracción que hayan tenido como consecuencia una sanción, y de las suspensiones o cancelaciones de las licencias o permisos para conducir.

XIII.- Realizar campañas de difusión para concienzar a los conductores sobre los riesgos que se presentan al manejar en estado de ebriedad o ineptitud para conducir, así como de las infracciones y sanciones que se establecen en este reglamento; ( Ibid, pag. 10)

ARTÍCULO 13.- Toda persona o autoridad que ejecute obras en la vía pública es responsable de establecer las señalizaciones

correspondientes de cualquier obstáculo en la circulación y seguridad de los vehículos y peatones.

ARTICULO 16.- Las indicaciones de los agente prevalecen sobre lo semáforos, y de mas disposiciones para el control de transito y de las normas de circulación cuando la infraestructura no pueda adaptarse a las necesidades del momento.

ARICULO 17.- Las normas básicas de seguridad para cada tipo de usuario de la vía pública debe observar son las siguientes:

I.- Respetar los límites de velocidad permitida.

II.- Anunciar las maniobras del vehículo con las luces direccionales del mismo, y en caso fortuito o fuerza mayor lo podra hacer con señales manuales indicando la dirección correspondiente;

III.- Anunciar las luces estacionarias cuando el conductor del vehículo intente detener o detenga su marcha.

IV.- Al anunciar la marcha cambio de carril de vehículo, el conductor deberá de cerciorarse que no se aproxime otra unidad o peatón para no ocasionar un accidente o incidente de tránsito.

VI.- Extremar precauciones en el acenso y descenso de personas de los vehículos o al percibir que otra persona ascienda o descienda del vehículo.

VII.- Detener el vehículo cuando exista señal que lo indique.

VIII.- Respetar el señalamiento cuando este indique el sentido de circulación.



IX.- Respetar las indicaciones de los señalamientos y semáforos que se utilizan para controlar la adecuada circulación de vehículos y peatones.

ARTICULO 18. Son derechos de los peatones los siguientes;

I.- Utilizar las vías publicas del estado de manera libre y sujetándose a los establecido en este reglamento y diversas normas que regulan el uso de la misma;

II.- cuando así lo requiera ser auxiliado y apoyado por autoridad competente, en lo relativo al transito y vialidad;

III.- Ejercer su derecho de preferencia de paso sobre el transito vehicular en los cruces, avenidas y zonas que cuenten con señalamiento para ese efecto;

IV.- El peatón con situaciones especiales tales como discapacidad, adultos mayores, niños y mujeres en estado de gravidez gozaran de manera especial de los derechos y preferencia de paso previstos en la fracción anterior.

ARTÍCULO 19.- Son obligaciones del conductor:

I.- En las avenidas y calles, deberán cruzar por los puentes peatonales; a falta de esto, por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto;

II.- En intersecciones no controladas por semáforos, agentes o zonas marcadas deberán cruzar únicamente después de haberse cerciorado que podrán hacerlo con toda seguridad.

III.- Obedecer las respectivas indicaciones para atravesar la vía pública controlada por semáforos o agentes.

IV.- Transitar por la banqueta y a falta de esto transitar por la orilla de la vía procurando hacerlo dando el frente al tráfico de vehículos.

V.- Cruzar una intersección con una señal que permita atravesar la vía pública.

VIII.- Ayudar a pasar las calles a peatones discapacitados, niños menores de ocho años, adultos mayores y mujeres en estado de gravidez.

ARTÍCULO 20.- Son prohibiciones al peatón las siguientes:

I.- cruzar entre vehículos detenidos y con motor en marcha y en circulación.

II.- Caminar con carga que le impida el libre visibilidad movimiento.

VII.- Cruzar la calle en forma diagonal.

VIII.- Transitar cerca de la orilla de la banqueta de modo que se exponga hacer embestidos por los vehículos que se aproximen.

IX.- Transitar sobre el arrollo vehicular salvo cuando no hayan banquetas.

XI.- Cruzar las calles fuera de las líneas marcadas como pasos peatonales.

XII.- Invasión intempestivamente el arroyo vehicular.

ARTÍCULO 26.- Los pasajeros deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

I.- Usar cinturón de seguridad en los vehículos, en los casos del servicio público, se estará a lo dispuesto a la ley en materia de transporte;

II.- Viajar debidamente sentado en el lugar que el corresponda:

IV.- Bajar del vehículo preferentemente por el lado de la banqueta o acotamiento. En el caso contrario, el pasajero ubicado en el lado opuesto de la acera deberá descender extremando las medidas de precaución necesaria;

V.- Usar casco protector al viajar en motocicleta o bicicleta o en otra unidad similar.

ARTÍCULO 27.- Los pasajeros no podrán:

I.- Ingerir bebidas alcohólicas usar sustancias tóxicas, estupefacientes y drogas;

II.- Sacar del vehículo parte de su cuerpo u objetos;

III.- Abrir las puertas de los vehículos en movimiento:

IV.- Tirar o basura desde el interior del vehículo de forma intencional o imprudencialmente;

V.- Sujetarse del conductor o distraerlo.

VI.- Hacer uso de los dispositivos del control del vehículo cuando este siendo operado por el conductor;

VII.- Interferir en las labores y funciones de los agente;

VIII.- Viajar en el lugar destinado a la carga fuera del vehiculo;

IX.- En la motocicleta o similares viajar parados o sin los pies apoyados en los estribos.( Ibid, pag. 17)

ARTÍCULO 86.- Los conductores tendrán las siguientes obligaciones:

I.- Portar la licencia de manejo de la clase o el permiso correspondiente, la tarjeta de circulación del vehiculo que conduce, vigente y en original;

II.- Asegurarse del buen funcionamiento del vehiculo de manera que permita una adecuada circulación; y que cuente con sistemas de alumbrado, frenos, aditamentos y demás características y condiciones de seguridad, que conforme a las especificaciones técnicas y legales corresponda a cada tipo de vehiculo y servicio que en el se preste: de igual forma esta obligado a constatar que el vehiculo y de su acompañante en su extrema derecha;

III.- Deberá conducir el vehiculo a una distancia prudente de otra unidad que le precede, tomando en cuenta la velocidad de marcha permitida;

IV.- Circular con las puertas el vehiculo debidamente cerradas;

V.- Acatar todas las disposiciones dictadas por la Autoridad de Transito y Vialidad. En caso de emergencia o de siniestros, deberán acatar también cualquier disposición de los miembros de los cuerpos de seguridad, auxilio o rescate;

VI.- Respetar y obedecer los limites de velocidad;

VII.- Evitar que las personas carentes de licencia o permiso para manejar, con documentos vencidos y sin capacidad física o mental conduzcan el vehículo a su cargo;

VIII.- Respetar y obedecer las indicaciones establecidas en los señalamientos preventivos, restrictivos e informativos;

IX.- Mantener el control del vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad, así como evitar el consumo de cualquier clase de alimentos o bebidas, o efectuar cualquier clase de arreglo personal al conducir;

X.- Ceder el paso a todo el peatón que en uso de sus derechos este cruzando una vía pública en los lugares permitidos para tales efectos; aun cuando sobrevengan un cambio de señal en los semáforos que regulan la circulación;

XI.- Usar como todos los pasajeros, el cinturón de seguridad; no transportar niños menores de diez años en el asiento de copiloto, ubicar a los menores de edad en los asientos traseros y en sillas especiales cuando se trate de infantes de hasta cinco años de edad. Tratándose de vehículos que tienen una sola fila de asientos, el infante podrá ir a lado del conductor con un cinturón de seguridad especial para niños y nunca en las extremidades del copiloto. Deberá en todo caso tener todas las precauciones en resguardo de la seguridad de los demás, conductores y peatones;

XII.- Los conductores deberán detener su marcha cuando el agente en ejercicio de sus funciones que le otorga la ley y su reglamento, le solicite en los siguientes casos:

a) cometa una infracción;

b) cuando en comisión del servicio y colaboración con otras autoridades a si sea requerido.

XIII.- proporcionar al agente cuando este así lo solicite y por algún supuesto de la ley y este reglamento, la licencia o permiso, así como la tarjeta de circulación, correspondientes.

XIV.- Utilizar únicamente la vía publica solo por la derecha y en sentido señalado, respetando las vías publicas o carriles exclusivos;

XV.- En vías publicas de una solo circulación, deberá conducir solamente en el sentido de la misma.

XVII.- Deberá conservar vigente el seguro de responsabilidad frente a terceros por daños resultantes de accidentes, y portar el comprobante correspondiente. ( Reglamento de Transito. Pag. 30-32)

ARTÍCULO 87.- Los conductores, tendrán los siguientes obligaciones:

I.- Conducir bajo efectos de bebidas alcohólicas o de sustancias toxicas, estupefacientes y drogas que puedan alterar sus condiciones físicas o mentales;

II.- Entorpecer la circulación de otros vehículos al detener o estacionar la unidad en doble fila;

III.- Usar el equipo de audio de su unidad, de tal forma que su volumen contamine el medio ambiente, en términos de lo previsto en las disposiciones en la materia o bien impida percibir sonidos que le permitan la adecuada conducción del vehiculo u ocasione molestias de las demás personas;

IV.- Detenerse o estacionarse a menos de 5 metros de las esquinas de calles y avenidas, así como de entradas y salidas de servicio de emergencia;

V.- Arrojar, depositar o abandonar sobre la vía pública basura, objetos o materias que puedan contaminar, ser contaminantes peligrosos y afectar la seguridad o entorpecer la libre circulación, paradas o estacionamiento del resto de los usuarios;

VI.- Utilizar el claxon con propósitos de incitar el aumento de la velocidad de otras unidades, así como la de emitir sonidos ofensivos hacia otros conductores y peatones;

VII. Llevar un número mayor de pasajeros que la capacidad autorizada;

VIII.- Llevar entre su cuerpo y el volante a personas, animales u objetos que dificulten la normal conducción del mismo;

IX.- Estacionarse en paradas destinadas al transporte de servicio público;

X.- Utilizar equipos o dispositivos auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido que entorpezcan la audición en ambos oídos, así como aparatos electrónicos o de comunicación cuando distraigan la atención del conductor y limiten la maniobra del vehículo con ambas manos;

XI.- Efectuar competencias de cualquier tipo o arrincones en las vías públicas y en los sitios permitidos sin autorización de la autoridad correspondiente; (Ibid. Pag.32-34)

XII.- Cambiar frecuentemente e innecesariamente de carril;

.ARTICULO.- 101 QUEDA PROHIBIDO ESTACIONARSE.

I.- Sobre una zona peatonal o ares verdes

II.- Formando doble fila con otro vehiculo.

III.- Frente a una entrada de estacionamiento.

IV.- En el área de una intercepción.

V.- Amenos de seis punto cinco metros de un hidrante.

VI.- Amenos de cinco metros de una esquina, ecepto paradas momentáneas para tomar o dejar pasajeros, siempre que no haya otro sitio desocupado en la cuadra.

VII.- Cundo en una calle exista una obstrucción de cualquier tipo y al estacionarse se impida la libre circulación del transito.

VII.- En los puentes viaductos y túneles.

IX.- Amenos de 15 metros de un cruce a nivel.

X.- En dispositivos habilitados para permitir el regreso de vehículos en las calles sin salidas.

XI.- En las curvas de cambios de pendientes que no permitan distinguir la continuidad de la vía.

XII.- En cualquier sitio donde lo prohíban las actividades o las señales de transito.

XII.- En el carril de circulación por falta de combustible o falla mecánica.



XIV.- En los lugares específicos para ascensos y descensos para discapacitados tales como rampas o en ares de estacionamientos para ellos; y

XV.- En un carril de circulación.(Ibid. Pag. 38)

ARTICULO 113.- Los accidentes de transito se clasifican de la siguiente manera.

- I CHOQUE POR ALCANCE. Es aquel que resulta cuando el conductor de un vehiculo, por no guardar la distancia prudente, impacta a otro en su parte posterior, en centrándose este ultimo circulando o deteniendo por así indicárselo la circulación de los vehículos que le preceden o detengan su marcha intempestivamente.
- II.- CHOQUE FRONTAL.- cuando un vehiculo o vehículos provenientes de arroyos vehiculares opuestos invaden parcial o totalmente el carril contrario;
- III.- CHOQUE LATERAL.- ocurre entre dos o más vehículos cuyos conductores circulan en carril o trayectoria paralelos o transversales;
- IV.- SALIDA DEL ARROYO DE CIRCULACION. Cuando un conductor pierde el control de su vehiculo y se sale de la calle, avenida o carretera,
- V.- ESTRLLAMIENTO.- Cuando un vehiculo en movimiento en cualquier sentido choca con algo que se encuentra provisional o permanentemente estático,

- VI.- VOLCADURA.- Cuando un vehiculo pierde completamente el contacto entre llantas y la superficie de rodamiento como consecuencias de giros sobre los ejes longitudinales o transversales del vehiculo.
- VII.- cuando un vehiculo en movimiento choca con o paso sobre alguien o algo. La proyección puede ser de tal forma que lo proyectado caiga en el carril o trayectoria de otro vehiculo y se origina otro accidente.
- VIII.- ATROPELLAMIENTO. Cuando un vehiculo en movimiento impacta o arrolla a una o mas personas;
- IX.- CAIDA DE PERSONA. Cuando una persona cae hacia fuera o dentro de un vehiculo en movimiento.
- X.- CHOQUE CON MOVIL DE VEHICULO.- Cuando alguna persona de un vehiculo en movimiento o estacionado es abierta, sale, se desprende o cae de este e impacta con algo estático o en movimiento. En esta clasificación se incluye aquellas cosas en lo que se caiga ose desprenda algo y no forme parte del vehiculo; también cuando un conductor o pasajero saca alguna parte de su cuerpo y se impacta con alguien o algo; y
- XI.- CHOQUE DIVERSOS.- En esta clasificación queda cualquier accidente no especificado en los puntos anteriores. ( Reglamento de Transito. Pag. 41- 42)

ARTÍCULO 114.- Además de lo señalado en el artículo 62 de la Ley, están obligados los partícipes de un accidente de transito a:

- I.- No mover los vehículos de la posición dejada por el accidente, a menos que de no hacerlo, se pudiera ocasionar otro accidente; en este caso la movilización será solamente para dejar.(Ibid. Pag. 42)

## CAPITULO III

### METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION

#### 3.1 TIPO DE INVESTIGACION.

La investigación es de tipo social debido a que la familia, como institución social ayuda a fortalecer las leyes y reglamentos, que nos rigen como parte de la sociedad, por lo tanto es de suma importancia la colaboración de la familia en el reforzamiento y cumplimiento de nuestras leyes, para evitar con esto faltas administrativas que, posteriormente puedan perjudicar a terceras personas así como nuestra economía.

Esta investigación es de tipo descriptiva por que conoceremos las costumbres y actividades que predomina en las actividades diarias de las vialidades en la ciudad de Villahermosa, así mismo conoceremos los procesos que ha sufrido la educación vial en nuestra ciudad y con esta investigación, no nos limitaremos a solo la recolección de datos documentales si no a la predicción e identificación de las relaciones que existen entre dos o mas variables. (WWW. Goleé .com.)

Es por eso que mediante la investigación descriptiva podremos analizar minuciosamente los resultados obtenidos por las encuestas y observaciones para resumir la información recabada y posteriormente lanzar propuestas para la contribución de las capacitaciones y de igual forma, ayudar a la disminución de accidentes de transito por causa de la falta de conciencia ciudadana y educación o cultura vial en nuestra entidad.

### 3.2 POBLACION Y MUESTRA

La población son todos los grupos e instituciones los cuales serán estudiados.

La muestra es parte de la población en estudio seleccionada de manera que en ella queden representadas, las características que los distinguen de la población que las conforma. (Metodología de la investigación cuarta edición HERNANDEZ SAMPIERI et, al 2006).

La investigación titulada **“LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACION VIAL EN LA PREVENCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO”**, utilizo como población personas mayores y menores de 18 años que llevan a cabo el curso para la obtención de la licencia de manejo en la Dirección General de la Policía Estatal de Caminos, en el Departamento de Educación Vial dicho grupo comprende 30 personas de las cuales se tomaron las mismas como muestra dicho grupo se reúne durante una semana de lunes a viernes de 9 a 12 hrs. Para conocer todo lo relacionado con la educación vial.

En este caso en la investigación se tomo una la muestra del total de la población tomando como referencia el grupo de 9 a 12 hrs. Ya que se considero viable para la obtención de los resultados esperados.

### 3.3 DISEÑO DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACION

El diseño e instrumento de investigación son las herramientas que utilizaremos, para la recolección de datos. A continuación se presenta la descripción de los instrumentos de medición que serán utilizados.

#### 3.3.1 OBERVACION

La observación nos permitirá observar las acciones de los individuos y permitirá obtener datos de forma objetiva y sistemática e incorporarlos a la información ya recabada por otros medios. (Sampieri et, al. 2006)

Esta herramienta nos servirá para observar las aptitudes, acciones y comportamiento del objeto de estudio durante los días del curso para la obtención de la licencia de manejo.

### 3.3.2 CUESTIONARIO

El cuestionario esta constituido por una serie de preguntas que permiten obtener información directa sobre hechos relacionados con las condiciones y practicas vigentes esto es con respecto a su suceso, con respecto a opiniones preferencias, juicios críticos, sentimientos aspiraciones y actividades. (Sampieri et, al. 2006).

Se aplicara cuestionarios a los alumnos del curso de educaron vial, a si como elementos de la corporación para recabar información que nos servirán posteriormente en las conclusiones.

## CAPITULO IV

### PROPUESTA DE SOLUCION DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION

#### 4.1 CONCLUSION

Durante la elaboración de este trabajo e logrado comprender una vez mas que si no damos importancia necesaria a la educación vial en esta ciudad en el futuro tendremos graves problemas de transito, por esta situación propongo que séle de mayor difusión y se anexe a las materias en las escuelas, la educación comienza en casa y se refuerza en la escuela en tenses si aplicamos la educación vial en casa y reforzamos en las escuelas cada vez mas tendremos futuros conductores, peatones y pasajeros consientes de los problemas que ocasiona la desorganización y la falta de cultura.

Investigar sobre **“la importancia que tiene la educación vial en la prevención de accidentes de transito”** me ha permitido darme cuenta que la gran mayoría de los que manejan desconocen el reglamento de transito, o en ocasiones de conocerlo, lo interpretamos a su manera, para obtener una licencia de conducir en Tabasco o Chiapas, las facilidades son tantas que el único examen que necesitas es el sanguíneo o el psicológico, en ocasiones no existiendo ninguna instrucción previa al respecto, sabemos que es normal la cantidad de hechos producidos por colisiones entre vehículos y atropellamientos, estos aumentan cada día y así mismo las perdidas

económicas son mayores, ya que los costos de reparación y los precios de los vehículos son sumamente altos, el numero de personas que pierden la vida o sufren una lesión por el resto de su existencia al haberse visto inmiscuido en un hecho de transito créese constante mente.

Aun con la carencia de libros que hablen al respecto se pudo realizar este trabajo y solo resta decir que tanto las autoridades así como la sociedad en general debemos darle la importancia a este hermoso e importante pero minimizado tema, si no hacemos algo al respecto seguiremos escuchando viendo y poniendo en peligro nuestras vidas y las de nuestros seres queridos al hacer uso de las vías publicas.



## **SUGERENCIA.**

- a) Impartir curso taller a los padres de familia e hijos en los niveles de secundaria y medio superior, con el objetivo de brindar información a si como concienciar sobre la gran responsabilidad que se tiene al conducir y al ceder un vehiculo cuando no se tiene la experiencia y responsabilidad necesaria.
  
- b) Llevar a cabo conferencias sobre los problemas que causa la conducción de un vehiculo en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas o estupefacientes, especialmente en los niveles medios superiores y superiores.
  
- c) Realizar campañas intensas y constantes difundiendo la Educación Vial en el Estado de Tabasco a través de la radio, televisión y prensa escrita.
  
- d) Montar obras de teatro en coordinación con las universidades para su difusión en las escuelas de la ciudad y el estado, las consecuencias que se tienen al conducir en estado de ebriedad y desconocimiento de las normas de seguridad vial.
  
- e) Capacitar a los instructores de Educación Vial para mejorar el proceso enseñanza-aprendizaje.

## BIBLIOGRAFIA

Accidentes de trancito. Cutberto Flores Servante ED. Popurra

Diccionario de ciencias de la educación. ED. Español 1994

Gomez Jara Sociología. ED. 38. 1995 ED. Popurra.

Gutiérrez Meléndez. Educación vial y seguridad en el trancito. ED. 1992.

Roberto Hernández Sampieri et, al. Metodología de la investigación. ED. Macgraw hill. ED. 2006

Josefina Borrego Fernández. Mi libro de la Educación Vial Quinto y Sexto grado. ED. 1995. ED. Heria impresiones.

Ley de Transito y Vialidad del Estado de Tabasco. ED: latina Báez. ED. Abril 2007 Comalcalco Tab.

Manual de Educación Vial del Estado de Tabasco. ED. Abril 2000 Villahermosa Tab.

Reglamento de la ley General de Trancito y Vialidad del Estado de Tabasco. ED. Gobierno del Estado de Tabasco ED. Mayo del 2007

Villahermosa nuestra ciudad. Ganey S. Torruco. Tomo II

Www. Gogle. com.

## ANEXOS

### CUESTIONARIO

1.- ¿Cree usted que el curso de educación vial ayuda a mejorar la actitud en la forma o manera de conducir?

2.- ¿Los cursos de educación vial impartida en la P.E.C. son realmente efectivos?

3.- ¿Tenias conocimiento sobre las sanciones administrativas que estipula la ley y su reglamento de transito antes de llegar al curso?

4.-¿Tener conductores concientes disminuirá la mortalidad y los problemas viales de la ciudad?

5.- ¿crees que la falta de cortesía origina accidentes vial y congestionamientos vehiculares?

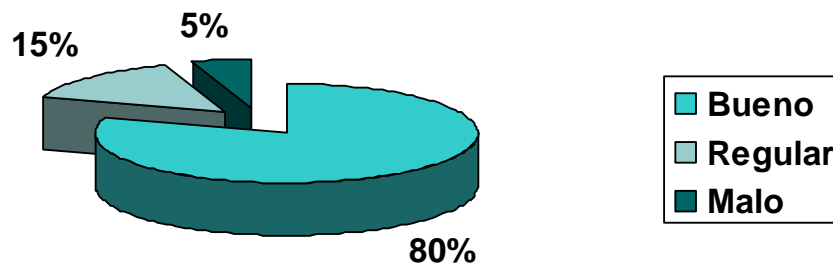
6.-¿Consideras que se debe dejar de autorizar los permisos para menores de edad?

## GRAFICAS

1.- ¿Cree usted que el curso de educación vial ayuda a mejorar la actitud en la forma de conducir?

En esta cuestión el 80% de los alumnos contesto que los cursos de educación vial si mejora la actitud que toman los conductores al momento de conducir un vehiculo el 15% no estuvo ni de acuerdo pero tampoco en desacuerdo solo el 5% dio a entender que no ayuda en nada.

TABULACION		
INCISOS	OPCIONES	PORCENTAJE
A	Bueno	80%
B	Regular	15%
C	Malo	5%

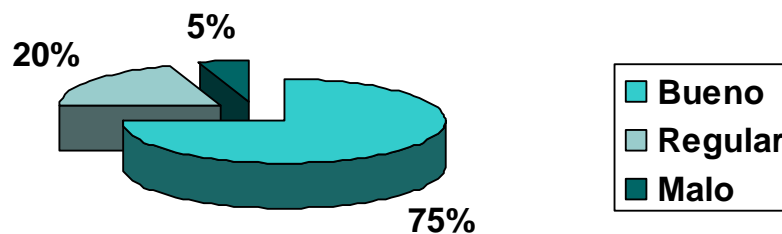


Se puede observar que la mayora de los alumnos es tan concientes que al recibir el curso de educación vial se puede mejorar la actitud que los conductores toman en la vía publica.

2.- ¿Los cursos de educación vial impartida en la P.E.C. son realmente efectivos?

En esta pregunta se observa que el 75% dice que los cursos son realmente buenos el 20% no esta muy de acuerdo y el 5% opina que son malos.

TABULACION		
INCISOS	OPCIONES	PORCENTAJE
A	Bueno	75%
B	Regular	20%
C	Malo	5%

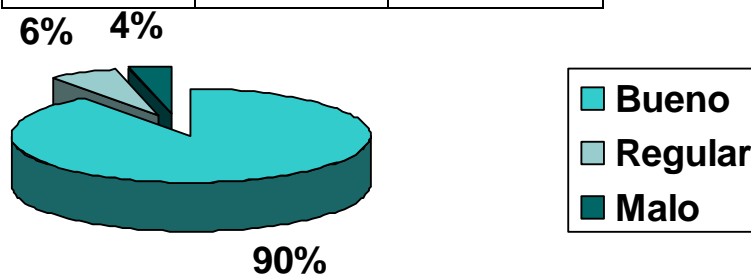


En esta pregunta se observa que la mayoría de las personas que asisten a el curso están de acuerdo con que los cursos de educación vial que imparte la P.E.C. son efectivos e interesantes. Pero es necesario mencionar que se deben de reforzar con mas técnicas didácticas par que las clases sena mas amenas

3.- ¿Tenias conocimiento sobre las sanciones administrativas que estipula la ley y su reglamento de transito antes de llegar al curso?

Aquí el 90% de los encuestados no sabia las sanciones el 6% ssi sabia de las sanciones de la ley y reglamentos.

TABULACION		
INCISOS	OPCIONES	PORCENTAJE
A	Bueno	90%
B	Regular	6%
C	Malo	4%

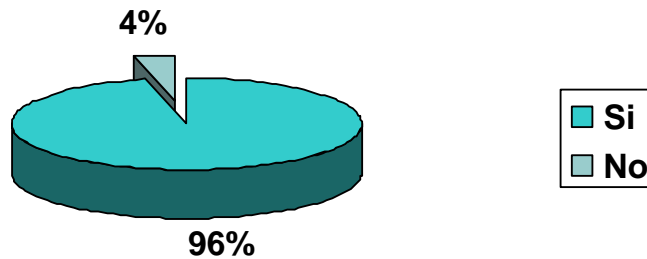


Con estos resultados que arroja esta pregunta podemos detectar que es necesario difundir mas las sanciones y consecuencias que se tiene al no obedecer o conocer la ley y reglamento de transito.

4.- ¿Tener conductores concientes disminuirá la mortalidad y los problemas viales de la ciudad?

En esta grafica el 96% de las personas encuestadas esta de acuerdo con la pregunta antes realizada, solo un 4% no estuvo de acuerdo.

TABULACION		
INCISOS	OPCIONES	PORCENTAJE
A	Si	80%
B	No	20%

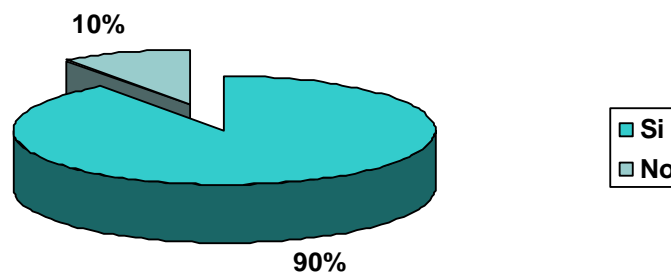


En esta grafica podemos notar que si tenemos conductores que tengan mas conciencia con en la forma de conducir podremos reducir problemas viales.

5.- ¿crees que la falta de cortesía origina accidentes vial y congestionamientos vehiculares?

El 90% dijo que si origina accidentes la falta de cortesía y el 10% no estuvo de acuerdo.

TABULACION		
INCISOS	OPCIONES	PORCENTAJE
A	Si	90%
B	No	10%



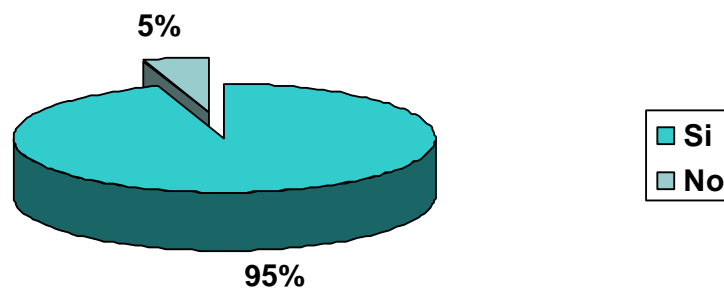
En esta pregunta podemos ver que uno de los principales problemas que origina muertes y congestionamientos de transito es la cortesía así que es necesario la aplicación de programas que puedan que difundan la cortesía tanto en la familia como en las escuelas.



6.- ¿Consideras que se debe dejar de autorizar los permisos para menores de edad?

Esta pregunta el 95% esta de acuerdo y solo el 5% esta en desacuerdo.

TABULACION		
INCISOS	OPCIONES	PORCENTAJE
A	Si	95%
B	No	5%



Esta pregunta no tiene nada en contra de los menores de edad que conducen vehículos, solo tratamos de hacer conciencia que los menores de edad son blanco fácil de un accidente automovilísticos, es por eso que se esta trabajando para reformar el reglamento de transito en materia de permisos a menores y con eso poder tener conductores un poco mas responsables.