



UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
FACULTAD DE ENFERMERIA
CÁTEDRA DE SALUD MENTAL



PREVALENCIA DE CONSUMO DE ALCOHOL EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

Autoras:

Rosana Bermúdez
Paola González
Alejandra Hernández
Andrea Martínez
Mashenka Mujica
Claudia Reyes

Tutores:

Prof. Mg. Álvaro Díaz
Prof. Adj. Lic. Esp. Iris Dutra

Facultad de Enfermería
BIBLIOTECA
Hospital de Clínicas
Av. Italia s/n 3er. Piso
Montevideo - Uruguay

Montevideo, 2013

INDICE

AGRADECIMIENTOS

AGRADECIMIENTOS.....	1
GLOSARIO.....	1
INTRODUCCION.....	3
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	5
JUSTIFICACIÓN.....	6
MARCO TEORICO.....	10
OBJETIVOS.....	17
METODOLOGÍA.....	18
OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES.....	20
ASPECTOS ETICOS DEL ESTUDIO.....	21
RESULTADOS.....	21
ANÁLISIS.....	25
CONCLUSIÓN.....	28
SUGERENCIAS.....	29
BIBLIOGRAFIA.....	30
ANEXOS.....	32

AGRADECIMIENTOS

- A nuestros tutores por la orientación brindada.
- A familiares, amigos y compañeros por estar siempre a nuestro lado y confiar en nosotros.
- A la dirección Hospital Público que nos permitió realizar esta investigación.

GLOSARIO

OMS Organización Mundial de la Salud

CAS Concentración de alcohol en sangre

UNASEV Unidad Nacional de Seguridad Vial

SNC Sistema Nervioso Central

OPS Organización Panamericana de la Salud

MSP Ministerio de Salud Pública

El objetivo fue dar respuesta a la interrogante ¿Cuál es la prevalencia de consumo de alcohol en siniestros de tránsito, en usuarios que ingresaron al Servicio de Emergencia de un Hospital Público, en el periodo comprendido entre el 1° de enero y el 30 de junio del año 2013?, a fin de tener un perfil de dichos usuarios que permita a los trabajadores de la salud homogeneizar el diagnóstico y estrategias de prevención y promoción acerca del consumo de alcohol relacionado con los siniestros de tránsito.

Los siniestros de tránsito son un grave problema de salud pública y dentro de las variables que se destacan por lo que estamos realizando el estudio en curso es la presencia de alcohol en los conductores. Se une a lo antedicho el informe sobre Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013, realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), destaca que las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años.¹

En nuestro país la siniestralidad en el tránsito ocupa la franja media de las estadísticas mundiales con una mortalidad a causa de siniestros de tránsito de 15/100.000 habitantes, siendo ésta la cuarta causa de muerte en nuestro país a diferencia de los países de primer mundo y primera causa de muerte en jóvenes menores de 34 años con una media de 29 años en cada muerte.²

La metodología descrita fue con un enfoque cuantitativo, teniendo a cabo un estudio de tipo descriptivo, retrospectivo.

¹ Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, se debe dar prioridad a la acción. Ginebra, 2013. http://www.who.int/safedocuments/road_safety/20130601.pdf

² Unidad Nacional de Seguridad Vial. Datos estadísticos en seguridad vial. Departamento de medicina y psicología de la Universidad de Chile. 2011. marzo 2013. <http://www.unasev.cl/indicadores/indicadores2011>

INTRODUCCION

El presente informe corresponde al trabajo de investigación final, el cual fue elaborado por un grupo de seis estudiantes de la Universidad de la República, Facultad de Enfermería, cursando la carrera de Licenciatura en Enfermería, generación 2010.

Se llevó a cabo un estudio de investigación, el cual es requisito curricular para la obtención del título de grado.

El mismo se realizó en Montevideo, en el Servicio de Emergencia de un Hospital de referencia nacional.

El objetivo fue dar respuesta a la interrogante ¿Cuál es la prevalencia de consumo de alcohol en siniestros de tránsito, en usuarios que ingresaron al Servicio de Emergencia de un Hospital Público, en el periodo comprendido entre el 1° de enero y el 30 de junio del año 2013?; a fin de tener un perfil de dichos usuarios que permita a los trabajadores de la salud homogeneizar el abordaje y estrategias de prevención y promoción acerca del consumo de alcohol relacionado con los siniestros de tránsito.

Los siniestros de tránsito son un grave problema de salud pública y dentro de las variables que se destacan por lo que estamos realizando el estudio en curso es la presencia de alcohol en los conductores. Se une a lo antedicho el informe sobre Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013, realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), destaca que las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años.¹

En nuestro país la siniestralidad en el tránsito ocupa la franja media de las estadísticas mundiales con una mortalidad a causa de siniestros de tránsito de 16/100.000 habitantes, siendo ésta la cuarta causa de muerte en nuestro país a diferencia de los países de primer mundo y primera causa de muerte en jóvenes menores de 34 años con una media de 29 años en cada muerte.²

La metodología diseñada fue con un enfoque cuantitativo, llevando a cabo un estudio de tipo descriptivo, retrospectivo.

¹ Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Ginebra, 2009 [citado 2013 Set 30] Disponible en: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

² Unidad Nacional de Seguridad Vial. Metas prestacionales en seguridad vial. Departamento de medicina y psicología del tránsito. Montevideo, 2010 [citado 2013 Oct 5] Disponible en: www.msp.gub.uy/andocasociado.aspx?4280,19608

La recolección de datos se realizó mediante la revisión de historias clínicas, a través de un instrumento confeccionado por los autores.

La misma fue seleccionada a través de un muestreo de tipo no probabilístico, por conveniencia.

Se analizaron el Servicio de Emergencia de un Hospital Público en el período comprendido entre el 1° de enero y el 30 de junio del año 2013?

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Cuál es la prevalencia de consumo de alcohol en siniestros de tránsito, en usuarios que ingresaron al Servicio de Emergencia de un Hospital Público en el período comprendido entre el 1° de enero y el 30 de junio del año 2013?

Surge del informe sobre Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013, realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), que las muertes por traumatismos causados por el tránsito alcanzan 1.240.000 personas. El 90% de las muertes por siniestros de tránsito se producen en países de ingresos medios y bajos, que tienen tan solo el 52% de los vehículos del mundo. Este dato revela una mortalidad desproporcionada en relación al grado de motorización.¹

La mitad de los fallecidos por siniestros de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas, además 3 de cada 4 fallecidos son hombres.

En la mayoría de los países con ingresos altos el 20% de los conductores que sufren lesiones mortales presentan alcoholemia superior al permitido por la ley.

En los países de ingresos bajos y medios entre 33-60% de los conductores sufrieron lesiones mortales y entre 6 - 29% que sufrieron lesiones no mortales habían consumido alcohol antes del incidente.

Los grupos con mayor riesgo de padecer un siniestro de tránsito relacionado al consumo de alcohol, según refiere la OMS en su informe son: los conductores de vehículos motorizados y motociclistas con concentraciones de alcohol en sangre (CAS) mayor a 0. Refiere además, que los adultos jóvenes sin experiencia de 20 a 29 años, tienen 3 veces más riesgo que los mayores de 30 años para cualquier nivel de CAS. Menciona también, que aquellos conductores adolescentes con cualquier nivel de CAS, tienen 6 veces más riesgo que los de 30 años y los conductores adolescentes que llevan 2 o más pasajeros con CAS mayor a 0,3 gr/l tienen un riesgo de siniestro de tránsito 34 veces más que un conductor de 70 años o más que no consumió alcohol y que circulaba con un solo pasajero.²

¹ Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción. Ginebra, 2013. Agosto. 2013. Pág. 20. Disponible en: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs384/es/>

² Organización Mundial de la Salud. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción. Ginebra, 2013. Agosto. 2013. Pág. 20. Disponible en: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs384/es/>

JUSTIFICACIÓN

Los siniestros de tránsito son un grave problema de salud pública y dentro de las variables que se destacan por lo que estamos realizando el estudio en curso es la presencia de alcohol en los conductores.

Surge del informe sobre Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013, realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), que las muertes por traumatismos causados por el tránsito alcanzan 1.240.000 personas. El 90% de las muertes por siniestros de tránsito se producen en países de ingresos medios y bajos, que tienen tan solo el 52% de los vehículos del mundo. Este dato revela una mortalidad desproporcionada en relación al grado de motorización.³

La mitad de los fallecidos por siniestros de tránsito son, peatones, ciclistas y motociclistas, además, 3 de cada 4 fallecidos son hombres.

En la mayoría de los países con ingresos altos el 20% de los conductores que sufren lesiones mortales presentan alcoholemia superior al permitido por la ley.

En los países de ingresos bajos y medios entre 33-69% de los conductores sufrieron lesiones mortales y entre 8 - 29% que sufrieron lesiones no mortales habían consumido alcohol antes del incidente.

Los grupos con mayor riesgo de padecer un siniestro de tránsito relacionado al consumo de alcohol, según refiere la OMS en su informe son: los conductores de vehículos motorizados y motociclistas con concentraciones de alcohol en sangre (CAS) mayor a 0. Refiere además, que los adultos jóvenes sin experiencia de 20 a 29 años, tienen 3 veces más riesgo que los mayores de 30 años para cualquier nivel de CAS. Menciona también, que aquellos conductores adolescentes con cualquier nivel de CAS, tienen 5 veces más riesgo que los de 30 años y los conductores adolescentes que llevan 2 o más pasajeros con CAS mayor a 0.3 g/l, tienen un riesgo de siniestro de tránsito 34 veces más que un conductor de 30 años o más que no consumió alcohol y que circulan con un solo pasajero.⁴

³ Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Ginebra, 2009 [citado 2013 Set 30] Disponible en: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

⁴ Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Ginebra, 2009 [citado 2013 Set 30] Disponible en: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

En nuestro país la siniestralidad en el tránsito ocupa la franja media de las estadísticas mundiales con una mortalidad a causa de siniestros de tránsito de 16/100.000 habitantes, siendo ésta la cuarta causa de muerte en nuestro país a diferencia de los países de primer mundo y primera causa de muerte en jóvenes menores de 34 años con una media de 29 años en cada muerte.⁵

Procurando cambiar la "incultura vial" del país y promoviendo la responsabilidad social, apelando a modificar la conducta en la vía pública, se crea en nuestro país a través de la Ley 18.113⁶ (ANEXO 1) en mayo de 2007 la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), sustentada en la Ley 18.191⁷ (ANEXO 2)

La UNASEV, dirigida por el Dr. Gerardo Barrios, realiza desde el año 2009 un informe anual, donde recopila y presenta los datos sobre siniestros de tránsito y personas lesionadas por esta causa que se producen en el país.

Surge del Informe sobre siniestralidad vial en Uruguay, primer semestre de 2013 que resultaron lesionadas por siniestros de tránsito ocurridos en todo el país más de 15.000 uruguayos, lo que implica un promedio de 83 lesionados por día.

De ese total de lesionados, 290 resultaron fallecidos, lo que representa el 1.9%. Es decir que en promedio en este semestre cada 15 horas falleció un uruguayo como consecuencia de un siniestro.

El resultado global a nivel de todo el país muestra que prácticamente se mantiene incambiado el total de fallecidos registrados respecto al primer semestre del año anterior (290 en 2013 y 288 en 2012).

Al analizar el modo de transporte que utilizaba la persona que resultó fallecida, más de la mitad de los fallecidos circulaban en una motocicleta (un 51.7%).

Los patrones de edades de los fallecidos, se encuentra con picos en los jóvenes entre 15 y 24 años y en los mayores de 70 años. El 45% de los fallecidos tenía entre 15 y 39 años.⁸

⁵ Unidad Nacional de Seguridad Vial. Metas prestacionales en seguridad vial. Departamento de medicina y psicología del tránsito. Montevideo, 2010 [citado 2013 Oct 5] Disponible en: www.msp.gub.uy/andocasociado.aspx?4280.19608

⁶ Unidad Nacional de Seguridad Vial. Ley N° 18113 Pub D.O. (May 7, 2007) - N° 27231

⁷ Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional Ley N° 18191 Pub D.O. (Nov 28, 2007) - N° 27373

⁸ Unidad Nacional de Seguridad Vial. Informe siniestralidad vial en Uruguay. Primer semestre de 2013. Montevideo, 2013. [citado 2013 Oct 5] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatram/infomes_siniestralidad_vial_uruguay

Debemos destacar, que de acuerdo a datos de la última Investigación publicada sobre uso de sustancias en la educación media en Uruguay realizada en 2009, un 75% de los estudiantes uruguayos cursando 6to año de liceo reporta haber consumido alcohol en los últimos 30 días. Los niveles de consumo de alcohol entre adolescentes uruguayos son altos para los estándares de América del Sur. En Uruguay uno de cada dos estudiantes de enseñanza secundaria reporta haber consumido alcohol en los últimos 30 días, una cifra solo equiparada en América del Sur por colombianos y brasileños, pero bastante más alta que la tasa de consumos en Argentina y Paraguay (con una prevalencia cercana al 40%) o en Ecuador, Perú y Bolivia (cuya tasa es menor al 30%).

El uso de alcohol en la adolescencia ha sido asociado a muertes por siniestros de tránsito, a un mayor riesgo de lesiones, a efectos neurológicos y disminución del rendimiento académico, señala el informe *Uso de Alcohol y Popularidad entre Adolescentes Uruguayos*, de Ana Inés Balsa.⁹

De un total de más de 20.000 controles realizados a conductores que participaron en siniestros en todo el país en estos seis primeros meses del año, en el 94.1% de los casos se registró como resultado cero, es decir sin presencia de alcohol en sangre.

Eso implica que en unos 1300 de los conductores que participaron en siniestros en los primeros seis meses del 2013 se detectó presencia de alcohol en sangre.¹⁰

De ellos, un 0.7% tenía presencia de alcohol aunque menor al límite general de 0.3 g/l que fija la Ley vigente¹¹ (ANEXO 3), mientras que el restante 5.2% presentó valores superiores a dicho límite.

Estos resultados son levemente superiores a los del año 2012, en el que el porcentaje de conductores que participaron en siniestros y se les detectó presencia de alcohol en sangre fue de un 4.3%.¹²

⁹ Balsa Ana. *Uso de alcohol y popularidad entre adolescentes uruguayos*. [revista en la Internet]. 2009 Oct. [citado 2013 Dic 9] Disponible en: http://www.um.edu.uy/docs/balsa_revista2011.pdf

¹⁰ Unidad Nacional de Seguridad Vial. *Informe siniestralidad vial en Uruguay. Primer semestre de 2013*. Montevideo, 2013. [citado 2013 Oct 5] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatram/informes_siniestralidad_vial_uruguay

¹¹ Decreto 556/008 *Pub D.O. (Nov 17, 2008) - Nº DO 598*

¹² Unidad Nacional de Seguridad Vial. *Informe siniestralidad vial en Uruguay. Primer semestre de 2013*. Montevideo, 2013. [citado 2013 Oct 5] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatram/informes_siniestralidad_vial_uruguay

Otra característica relevante de este factor de riesgo está vinculada al día de la semana. Los datos del 2013 muestran que existe un muy claro patrón de presencia de alcohol en conductores y participación en siniestros de tránsito durante los fines de semana.

Es así que, mientras en los días hábiles los conductores con alcohol se ubican en el entorno al 3% del total, los días sábado crece hasta un 7.7% y los domingos sube hasta un máximo del 13.6%.

Es decir que el porcentaje de conductores que participaron en siniestros y se les detectó presencia de alcohol es más de 4 veces superior en un domingo respecto a un día hábil de la semana.¹³

La relación siniestralidad vial y consumo de alcohol, se presenta como una problemática de altos costos asociados para nuestro país y sin lugar a dudas, deberían establecerse estudios de mayor profundidad que permitan circunscribir adecuadamente el problema y oportunamente ejecutar medidas.

La promoción de la salud, en cuanto está estrechamente vinculada a la educación para la salud, debe ser una labor fundamental de los profesionales de enfermería que, a menudo establece un vínculo de comunicación con los usuarios más intenso que el de otros miembros del equipo.

La promoción de la salud se ha convertido en elemento común para todos aquellos que admiten la necesidad de un cambio en nuestro modo de vida y en nuestros hábitos con la finalidad de mejorar nuestro estado de salud. Como integrante del equipo de salud, enfermería tiene un rol fundamental en este aspecto, se trata de intervenir y actuar para potenciar los condicionantes positivos del proceso salud enfermedad. Dada la relevancia epidemiológica de nuestros datos en cuanto a los siniestros de tránsito con consumo problemático de alcohol, enfermería debería participar en programas de prevención al igual que incluir estos aspectos en los procesos de tratamiento y rehabilitación de estos usuarios y sus familias.

El alcohol es la droga más consumida en nuestro entorno sociocultural, de la que más se abusa y la que más problemas sociales, sanitarios y económicos causa (accidentes de tránsito y laborales—violencia doméstica y social, problemas de salud, alcoholismo, etc).

¹³ Unidad Nacional de Seguridad Vial. Informe siniestralidad vial en Uruguay. Primer semestre de 2013. Montevideo, 2013. [citado 2013 Oct 5] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatram/informes_siniestralidad_vial_uruguay

MARCO TEORICO

Para introducirnos en el tema a analizar, debemos tener en cuenta algunos conceptos que nos servirán como apoyo en el proceso de estudio relacionado al consumo de alcohol y los siniestros de tránsito.

Niveles de Prevención:

Siguiendo el esquema de la OMS, se definen tres niveles de prevención:

- La prevención primaria: todas las acciones destinadas a disminuir la incidencia de una enfermedad en la población, reduciendo el riesgo de aparición de casos nuevos. Abarca la promoción a la salud y la protección específica.
- La prevención secundaria: es definida por la OMS como todas las acciones destinadas a disminuir la prevalencia de una enfermedad en una población, reduciendo la evolución y la duración de una enfermedad. Abarca el diagnóstico precoz y el tratamiento oportuno.
- La prevención terciaria: todas las acciones destinadas a disminuir la prevalencia de las incapacidades crónicas en una población, reduciendo al mínimo las invalideces funcionales consecutivas a la enfermedad. Abarca la rehabilitación y la reinserción social.¹⁴

Nuestro trabajo apunta a entender que efectos produce el alcohol en la persona que conduce, es por eso que definimos droga como toda sustancia ya sea de origen natural o sintética que una vez que es introducida al organismo es capaz de alterar una o más de sus funciones.¹⁵

El alcohol es la droga más consumida en nuestro entorno sociocultural, de la que más se abusa y la que más problemas sociales, sanitarios y económicos causa (accidentes de tránsito y laborales, violencia doméstica y social, problemas de salud, alcoholismo, etc.

¹⁴ Barrenechea Cristina. Menoni Teresa. Lacava Esther. Monge América. Acosta Cecilia. Crosa Silvia. Actualización en salud comunitaria y familiar: herramientas metodológicas para el trabajo en primer nivel de atención. Montevideo. 2009

¹⁵ Junta Nacional de Drogas. Drogas, más información menos riesgos. Montevideo, 2011. [citado 2013 Oct1] Disponible en http://www.infodrogas.gub.uy/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=9&Itemid=19

El etanol, es el principal componente de las bebidas alcohólicas; éstas se obtienen por fermentación o destilación

Según se trate de un procedimiento u otro, se conseguirán bebidas de diferente graduación; así por ejemplo, vinos, cervezas o champagne surgen a partir de la fermentación de frutas o granos, mientras que habrá que recurrir a la destilación para lograr ginebra, whisky, ron, etc.

El etanol es una sustancia muy volátil, altamente soluble en agua y no soluble en grasas. Para establecer la cantidad de alcohol que tiene una bebida, se debe conocer previamente el grado alcohólico de la misma.

Cuando decimos que una bebida (por ejemplo vino) tiene 12° estamos diciendo que en una cantidad desconocida de esa bebida, el 12% de esa cantidad es alcohol etílico puro.

Traduciendo este concepto a medidas conocidas, un litro de vino tiene 120 cc de alcohol etílico puro.

El alcohol es un depresor del sistema nervioso central que adormece progresivamente el funcionamiento de los centros cerebrales superiores, produciendo desinhibición conductual y emocional.

No es un estimulante, como a veces se cree; la euforia inicial que provoca se debe a la inhibición (por lo tanto depresión) de las áreas de la corteza cerebral que tienen que ver con el autocontrol.

Nuestro organismo establece su relación con el entorno, mediante facultades sensoriales propias, que le permiten aprehender el ambiente en el cual se desarrolla.

El individuo, como ser sensible recibe la información a través de los sentidos, y es procesada por el sistema nervioso central, siendo el cerebro, el centro administrador de dicha actividad.

Nuestros movimientos responden a millones de complicadas series de conexiones entre las células del sistema nervioso central. En este papel ordenador, el cerebro es el centro donde se procesan estas complejas acciones que nos permiten desde cruzar la calle, conducir un vehículo, entre otras.¹⁶

asciende también rápidamente.

La graduación alcohólica de la bebida ingerida incide en la alcoholemia.

¹⁶ Paulette Lauro. Rolando Fernando. Lencina Gaby. Juambeltz Carlos. Barrios Gerardo. Rossi Gabriel. Implicancias y riesgos del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito. Montevideo. 2006 [citado 2013 Oct 1] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/biblioteca/documentos_nacionales/documentos_alcohol/

El etanol tiene su mayor efecto en el SNC, una vez que ha sido absorbido por el sistema digestivo y se distribuye en el resto de los tejidos.

Es un depresor no selectivo del sistema nervioso central, pudiendo producir desinhibición conductual, emocional y trastornos en la velocidad de reacción.

Como ocurre con otros depresores del SNC, la estimulación aparente resulta de la depresión de los mecanismo de control inhibitorios corticales cerebrales.

Como sustancia de alta solubilidad, el etanol se reparte en el cuerpo humano de acuerdo a las zonas de mayor concentración de agua.

Por este motivo es la sangre, el primer lugar donde se aloja y luego el cerebro, siendo el tejido adiposo y los huesos las zonas de menor concentración.

Esta situación, presenta consecuencias significativas en el control de las facultades respecto de los individuos que deben ejecutar acciones de extrema coordinación motora y de otras que involucran una decisión acertada frente a situaciones complejas, como es la interacción con sus semejantes en el espacio del tránsito.

El tiempo que demora el alcohol en comenzar a producir efectos en el organismo, en general es relativamente rápido.

El pico de las concentraciones séricas ocurre entre los 30 a 90 minutos tras la ingestión. De todas maneras, no todos los individuos se comportan igual frente a la sustancia, existiendo una serie de condicionantes que pueden inducir en la rapidez de su efecto.¹⁷

Los efectos del alcohol en el organismo pueden acelerarse a consecuencia de ciertas variables:

- Si el estómago esta sin alimentos, el alcohol se absorbe rápidamente.
- Una hidratación inadecuada en el organismo incide en los niveles de alcoholemia.
- Si se toma una bebida alcohólica en forma rápida, la alcoholemia asciende también rápidamente.
- La graduación alcohólica de la bebida ingerida incide en la alcoholemia.

¹⁷ Paulette Lauro, Rolando Fernando, Lencina Gaby, Juambeltz Carlos, Barrios Gerardo, Rossi Gabriel. Implicancias y riesgos del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito. Montevideo, 2006 [citado 2013 Oct 1] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/biblioteca/documentos_nacionales/documentos_alcohol/

Diferentes niveles de alcoholemia y sus efectos

- La tolerancia o intolerancia que la persona tenga a esta sustancia.
- Las bebidas fermentadas se absorben más lentamente que las destiladas.
- En los más jóvenes y en los adultos mayores, la vulnerabilidad a los efectos del alcohol es mayor.

El consumo del alcohol de hombres y mujeres se diferencia en el sentido que las mujeres tienen menor tolerancia al mismo. A igualdad de peso y ante la misma ingesta alcohólica, las mujeres presentan una alcoholemia más alta que los hombres. Esto responde a la diferente cantidad de tejido adiposo (grasa) y de agua presente en sus organismos.¹⁸

Por otra parte, las mujeres tienen menor acción de la enzima ADH -alcohol deshidrogenasa- que es la que metaboliza parte del alcohol.

La cantidad de alcohol presente en el organismo de una persona se conoce como "alcoholemia". La alcoholemia es el volumen en gramos de alcohol alojado en la sangre por cada mil centímetros cúbicos.

Para ejemplificar como afectan diferentes grados de alcohol en sangre sobre la capacidad de conducción de vehículos presentamos la siguiente tabla.

En la misma se destaca que la única posibilidad de tener un dominio pleno sobre las facultades para conducir un vehículo, se dan cuando la persona no ha bebido.

En general, los diferentes autores mantienen un acuerdo acerca de los efectos que se generan en el individuo a determinados niveles de alcohol en la sangre. No obstante ello, el cuadro tiene como objetivo clarificar estos efectos y sus aseveraciones solo tiene fines orientativos.¹⁹

¹⁸ Paulette Lauro. Rolando Fernando. Lencina Gaby. Juambeltz Carlos. Barrios Gerardo. Rossi Gabriel. Implicancias y riesgos del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito. Montevideo. 2006 [citado 2013 Oct 1] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/biblioteca/documentos_nacionales/documentos_alcohol/

¹⁹ Paulette Lauro. Rolando Fernando. Lencina Gaby. Juambeltz Carlos. Barrios Gerardo. Rossi Gabriel. Implicancias y riesgos del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito. Montevideo. 2006 [citado 2013 Oct 1] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/biblioteca/documentos_nacionales/documentos_alcohol/

Diferentes niveles de alcoholemia y sus efectos

Alcoholemia	Nivel de dificultad para actuar en el tránsito	Efectos que se perciben en los individuos	Nivel de riesgo
0.0	Sin dificultad	Dominio pleno de facultad para circular responsablemente en el tránsito.	Nulo
0.3	Moderado	Disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. La respuesta a la misma se comienza a enlentecer y se hace más confuso.	Bajo
0.5	Moderado a severo	Se reduce la visión con dificultades de enfoque y esto ocasiona desatención a las señales de tránsito que no pueden ser percibidas adecuadamente.	Alto
0.8	Severo	La motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos. Aparece una sensación de euforia y confianza. Manejo agresivo y temerario obedeciendo a impulsos sin razonar.	Alto
1.5	Crítico. No puede conducir.	Estado de embriagues importante. Reflejos alterados y reacción lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo.	Muy alto
2.5	Crítico. No puede conducir	Embriagues completa. El individuo aparece como "narcotizado" y confuso. Su conducta es imprevisible y le es imposible tomar decisiones con certeza.	Severo
3.0	Crítico. No puede conducir	Ebriedad profunda. Se pierde paulatinamente la conciencia como antesala al coma y principio del riesgo de muerte.	Extremo

Fuente: Coordinadora Intersectorial de Políticas sobre Alcohol (CIPA) 2006

Aclaración: los síntomas se correlacionan con personas que no tienen una dependencia al alcohol o no son consumidores habituales.

El alcohol comienza a actuar sobre el sistema nervioso central, no en el momento exacto en el que se produce su ingestión, sino cuando se incorpora al torrente sanguíneo y a través de este al cerebro.

Este período de intoxicación, aun no siendo instantáneo, es mucho más rápido y más breve que el de la desintoxicación.

Aunque no es una regla de exactitud matemática, suele estimarse que el tiempo que tarda en producir una intoxicación etílica es 12 o 14 veces inferior al necesario para eliminarlo.

Por ejemplo, si, después de haber terminado de beber, el alcohol, tarda media hora en producir sus efectos máximos, hace falta 6 o 7 horas para que estos desaparezcan totalmente.

El etanol es excretado directamente a través del pulmón, orina o sudor, pero cerca del 90% es metabolizado a acetaldehído en el hígado. Es casi completamente oxidado en el hígado siguiendo una cinética de orden cero independiente de la concentración a un ritmo de 15 a 20 mg/dl/hora dependiendo del peso corporal.

Se considera que entre el 90 y el 98% del alcohol que ingresa al organismo, será oxidado en forma secuencial degradándose a productos inocuos para nuestro cuerpo. Aunque todos los tejidos colaboran en este proceso, es el hígado el que evidencia en mayor medida este fenómeno. Para oxidar el etanol, utiliza la enzima ADH que tiene la facultad de poder convertir el alcohol en acetaldehído y desde allí a otros compuestos que pueden ser re utilizados por el organismo o eliminados. Los pulmones eliminan una parte del alcohol al volatizarse en el aire espirado (2 a 3%). Este mecanismo permite medir con certeza el nivel de alcohol en sangre con el espirómetro.

Se ha calculado que, por norma general, cada hora se metabolizan entre 0.1 y 0.2 cc por litro, estableciéndose el término medio en 0.15 cc por litro, lo que equivale a 0.12 g/l. es decir, la tasa de alcoholemia descenderá, teniendo en cuenta las variaciones individuales, 0.12 g/l cada hora aproximadamente. La velocidad de oxidación no se modifica por la cantidad de alcohol ingerido. Se verifica, para cada persona y situación, a una velocidad constante, esto es, siempre se oxida a una misma cantidad de alcohol por unidad de tiempo.²⁰

²⁰ Paulette Lauro. Rolando Fernando. Lencina Gaby. Juambeltz Carlos. Barrios Gerardo. Rossi Gabriel. Implicancias y riesgos del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito. Montevideo. 2006 [citado 2013 Oct 1] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/biblioteca/documentos_nacionales/documentos_alcohol/

Debemos señalar que entendemos por: **SINIESTROS**

Siniestro de tránsito: todo incidente o conflicto con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada. Es un evento donde participan una o más causas identificables y que puede ser evitable o prevenible.

Específicos

Lesionados: toda persona que resulta con algún grado de lesión como resultado de un siniestro de tránsito. Se refiere a la totalidad de lesionados independiente de su gravedad incluyendo a los fallecidos durante las primeras 24 horas del incidente y en los cuales se realiza la denuncia correspondiente.

Grados de gravedad de los siniestros de tránsito relacionados al

Categorías de lesionados: grado de daño que causa en el organismo del usuario la agresión. Este puede ser: leve, moderado, grave.

Heridos: toda persona involucrada en un siniestro de tránsito que sufre heridas de diversa magnitud pero que no llegan a causarle la muerte. Es una parte del total de lesionados, sin incluir a los fallecidos.

Fallecidos - Muertos: toda persona que estuvo involucrada en un siniestro de tránsito y que resultó fallecida en el lugar y en las primeras 24 horas de producido el mismo.

Peatón: persona que va a pie por una vía pública.²¹

²¹ Unidad Nacional de Seguridad Vial. Siniestralidad vial en Uruguay. Informe 2009. Montevideo, 2009

[citado 2013 Oct 1] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informes_siniestralidad_vial_uruguay.

OBJETIVOS

Objetivo general:

- Identificar la prevalencia del consumo de alcohol en siniestros de tránsito en usuarios que llegan lesionados a la emergencia de un Hospital Público.

Objetivos Específicos

- Caracterizar a la población de usuarios que han sufrido siniestros de tránsito relacionados al consumo de alcohol.
- Conocer los porcentajes de los siniestros de tránsito relacionados al consumo de alcohol.
- Identificar el grado de lesión que presentan las personas caracterizadas en el estudio.

METODOLOGÍA

Tipo de estudio

Se llevó a cabo un estudio cuantitativo, descriptivo, retrospectivo.

Lugar de estudio

Hospital público del departamento de Montevideo.

Universo

El universo de estudio lo conformó la población total de usuarios que ingresaron al Servicio de Emergencia del Hospital Público de ambos sexos, de 15 a 75 años, que sufrieron un siniestro de tránsito y consumieron alcohol previo al mismo.

Muestra y tipo de muestreo

Se seleccionó una muestra de usuarios, la cual estuvo conformada por aquellos que ingresaron al Servicio de Emergencia del Hospital Público durante el periodo comprendido entre el 1° de enero y el 30 de junio de 2013, por un siniestro de tránsito con consumo de alcohol, cuya edad se encuentra entre 15 y 75 años.

La muestra fue de tipo no probabilístico y por conveniencia.

Unidad de análisis

Los datos se obtuvieron mediante la revisión de historias clínicas.

Una vez que los datos se recolectaron, fueron transferidos a una tabla dinámica en Microsoft Office, Excel 2010, luego se tabularon y analizaron. Se realizó un análisis de estadística descriptiva bivariada.

Primero se hizo una descripción de los datos obtenidos, luego se realizó la distribución de frecuencias, donde se calculó la frecuencia absoluta y frecuencia relativa porcentual. Posteriormente de obtenidos estos datos, se procedió a realizar gráficas.

Finalmente se describió la relación entre variables para así poder realizar una conclusión.

Criterios de inclusión ACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Se incluyó en el estudio a aquellos usuarios:

- Cuya causa de ingreso fue un siniestro de tránsito con consumo de alcohol previo al mismo.
- De ambos sexos, con edades comprendidas entre 15 y 75 años
- Que figuren en las HC. Consumo de alcohol a través de alcoholemia, espirometría o clínica médica.

Instrumentos de recolección de datos

Se empleó un instrumento elaborado por el grupo investigador. De dicho instrumento fueron seleccionadas las siguientes variables, a fin de dar respuesta a la pregunta de investigación.

Variable	Descripción	Medida	Escala
Accidente de tránsito	Evento en el que se produce el siniestro en el momento de tránsito de tránsito	Choque Conductor de motocicleta Conductor de automóvil Peatón de tránsito Compañero	Cualitativa nominal
Grado de lesión	Grado de lesión que causa el el accidente de tránsito la agresión	leve moderado grave	Cualitativa nominal
Grado de intoxicación	Grado de intoxicación de alcohol	leve moderado grave	Cualitativa nominal
Edad	Edad del usuario	15-25 26-35 36-45 46-55 56-65 66-75	Cuantitativa nominal
Sexo	Sexo del usuario	masculino femenino	Cualitativa nominal
Profesión	Profesión del usuario	estudiante trabajador desempleado jubilado otro	Cualitativa nominal

OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	CATEGORIAS/VALORES	TIPO DE VARIABLE
CONSUMO DE ALCOHOL	Ingesta de bebida con contenido etílico para satisfacer una necesidad o deseo	Previo al siniestro -si -no	Cualitativa nominal
SEXO	Características biológicas determinadas que hacen posible reconocer como diferentes a hombres y mujeres	-masculino -femenino	Cualitativa nominal
EDAD	Tiempo transcurrido, en años, desde el nacimiento hasta la fecha actual	-15-29 -30-44 -45-59 -60-75	Cualitativa continua
ROL DEL ACCIDENTADO	Posición en la que se encuentra el usuario en el momento del siniestro de tránsito	-peatón -Ciclista -Conductor de motocicleta -conductor de automóvil -pasajero de camión -acompañante	Cualitativa nominal
TIPO DE SINIESTRO	Incidente con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o privada a la que la población tenga acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada	-choque -colisión -peatón embestido -ciclista embestido -motociclista embestido -caída de vehículo	Cualitativa nominal
GRAVEDAD DE LESION	Grado de daño que causa en el organismo del usuario la agresión	-leve -moderado -grave	Cualitativa nominal
FRECUENCIA DE SINIESTRO EN LA SEMANA	Periodo de tiempo de 7 días consecutivos	-lunes -martes -miércoles -jueves -viernes -sábado -domingo	Cualitativa nominal

ASPECTOS ETICOS DEL ESTUDIO

La presente investigación contó con las garantías de ética y confidencialidad de la información que fue proporcionada por la Institución.

RESULTADOS

TABLA N° 1- DISTRIBUCIÓN SEGÚN RELACIÓN CONSUMO DE ALCOHOL

Consumo de alcohol	FA	FR%
Si	46	21
No	147	69
Sin datos	20	10
N=	213	100

Fuente: Información contenida en Historia Clínica, Servicio de Emergencia Hospital Público, primer semestre 2013

GRAFICO N° 1 REPRESENTACIÓN GRAFICA SEGÚN RELACIÓN CONSUMO DE ALCOHOL

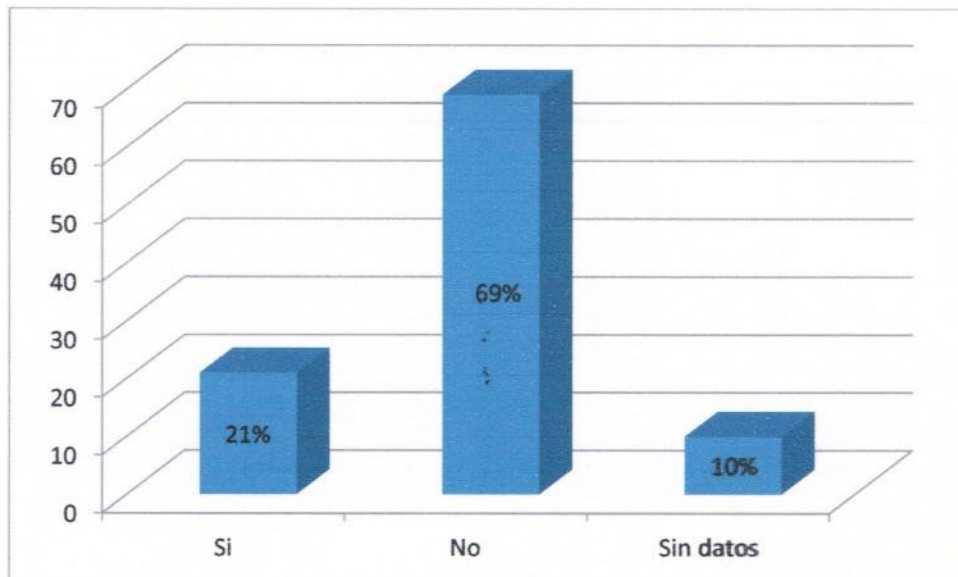


TABLA N° 2- DISTRIBUCIÓN SEGÚN RELACIÓN SEXO - CONSUMO DE ALCOHOL

Sexo	Consumo de alcohol FA	FR%
Masculino	37	80
Femenino	9	20
N=	46	100

Fuente: Información contenida en Historia Clínica, Servicio de Emergencia Hospital Público, primer semestre 2013

GRAFICO N° 2 REPRESENTACIÓN GRAFICA SEGÚN RELACION SEXO- CONSUMO DE ALCOHOL

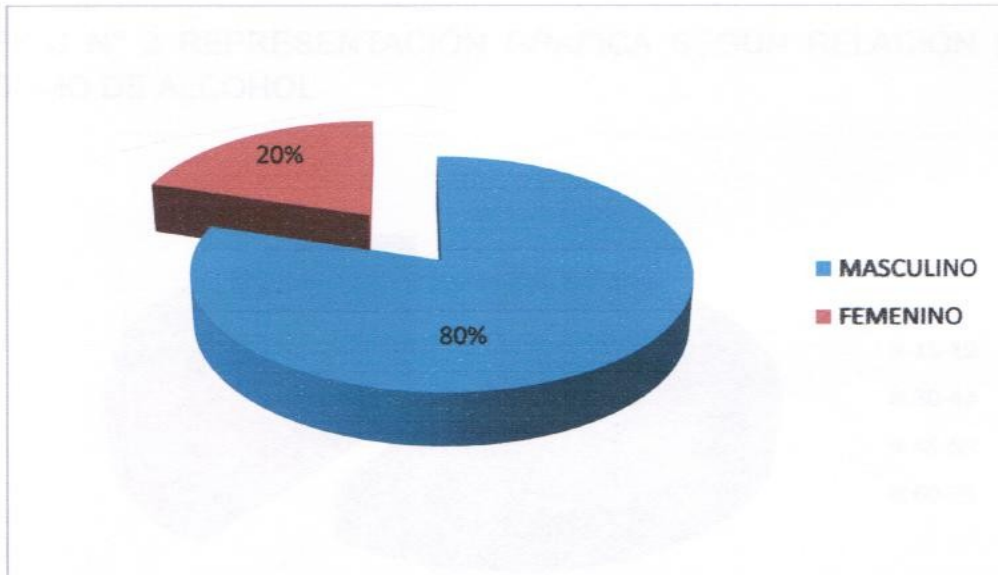


TABLA N ° 3 - DISTRIBUCIÓN SEGÚN RELACIÓN EDAD - CONSUMO DE ALCOHOL

Edad (años)	Consumo de alcohol FA	FR%
15-29	28	60
30-44	7	15
45-59	5	11
60-75	6	14
N=	46	100

Fuente: Información contenida en Historia Clínica, Servicio de Emergencia Hospital Público, primer semestre 2013

GRAFICO N ° 3 REPRESENTACIÓN GRAFICA SEGÚN RELACIÓN EDAD- CONSUMO DE ALCOHOL

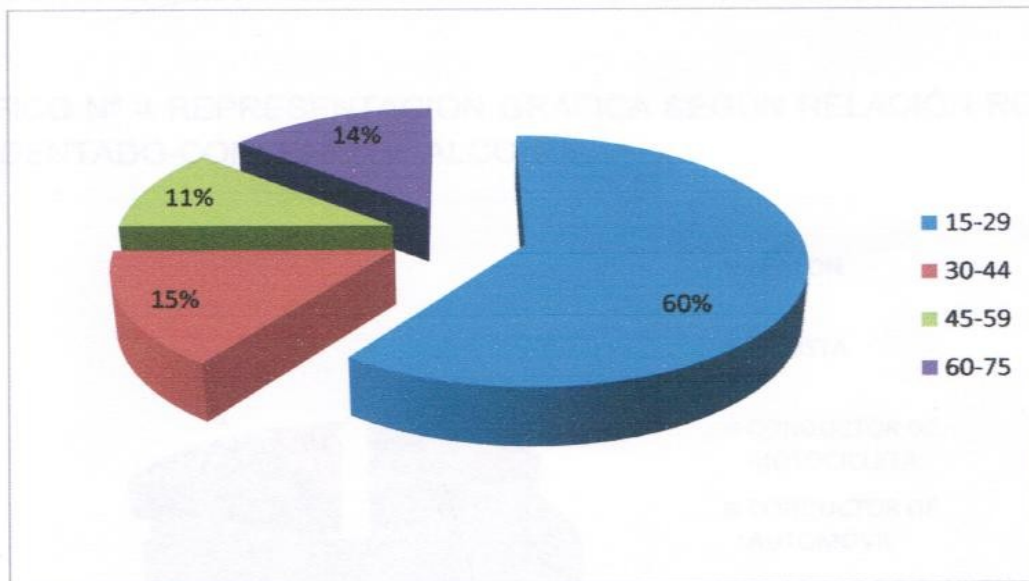


TABLA N° 4- DISTRIBUCIÓN SEGÚN RELACIÓN ROL DEL ACCIDENTADO - CONSUMO DE ALCOHOL

Rol del accidentado	Consumo de alcohol FA	FR%
Peatón	5	11
Ciclista	2	4
Conductor de motocicleta	30	65
Conductor de automóvil	5	11
Pasajero de camión	0	0
Acompañante	4	9
N=	46	100

Fuente: Información contenida en Historia Clínica, Servicio de Emergencia Hospital Público, primer semestre 2013

GRAFICO N° 4 REPRESENTACIÓN GRAFICA SEGÚN RELACIÓN ROL DEL ACCIDENTADO-CONSUMO DE ALCOHOL

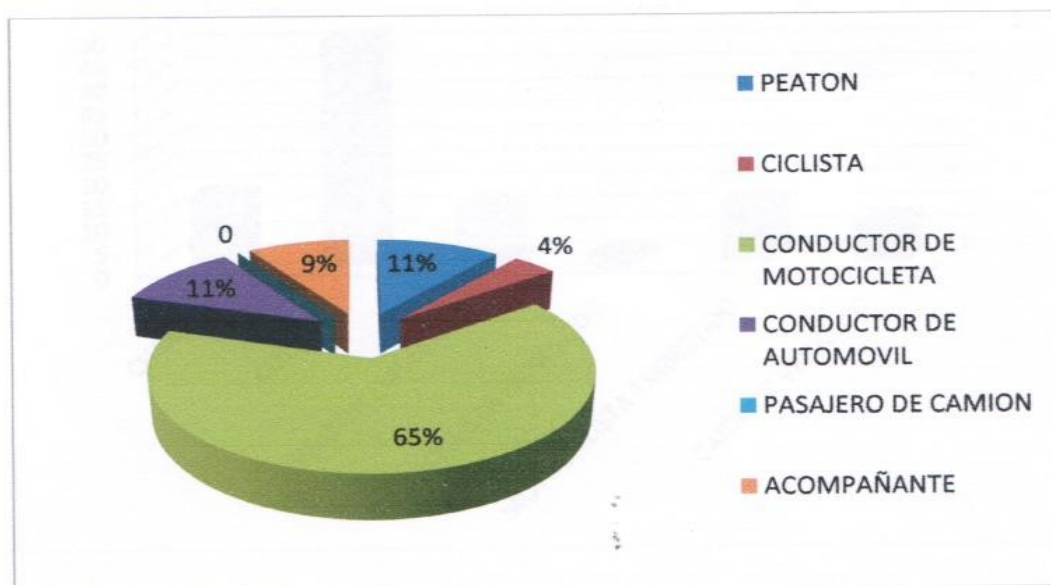


TABLA N° 5- DISTRIBUCIÓN SEGÚN RELACIÓN TIPO DE SINIESTRO - CONSUMO DE ALCOHOL

Tipo de siniestro	Consumo de alcohol FA	FR%
Choque	7	15
Colisión	22	48
Peatón embestido	6	13
Ciclista embestido	1	2
Motociclista embestido	6	13
Caída de vehículo	4	9
N=	46	100

Fuente: Información contenida en Historia Clínica, Servicio de Emergencia Hospital Público, primer semestre 2013

GRAFICO N° 5 REPRESENTACIÓN GRAFICA SEGÚN RELACIÓN TIPO DE SINIESTRO-CONSUMO DE ALCOHOL

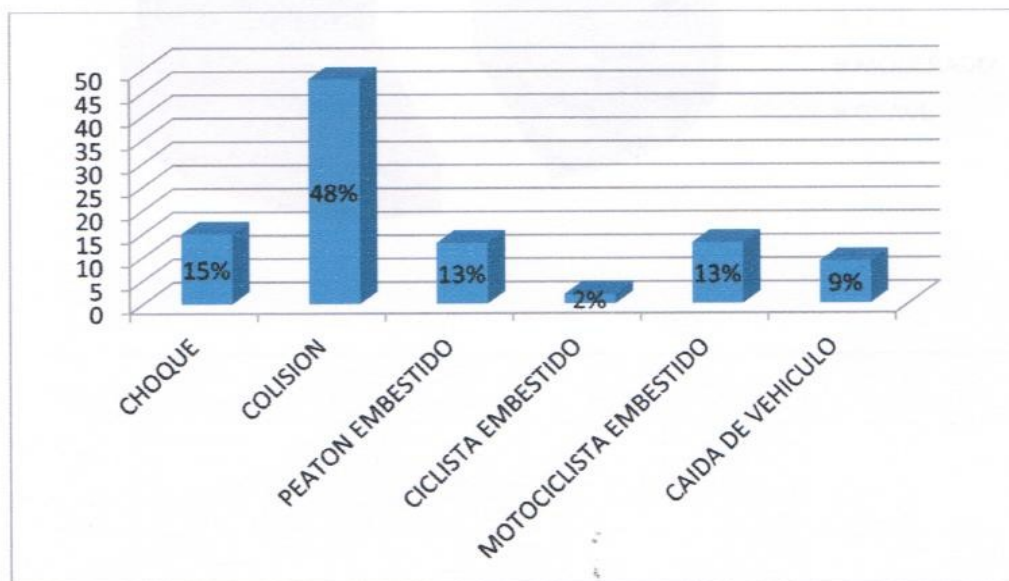


TABLA N° 6- DISTRIBUCIÓN SEGÚN RELACIÓN GRAVEDAD DE LA LESIÓN - CONSUMO DE ALCOHOL

Gravedad de la lesión	Consumo de alcohol FA	FR%
Leve	21	46
Moderado	14	30
Grave	11	24
N=	46	100

Fuente: Información contenida en Historia Clínica, Servicio de Emergencia Hospital Público, primer semestre 2013

GRAFICO N° 6 REPRESENTACIÓN GRAFICA SEGÚN RELACIÓN GRAVEDAD DE LA LESION-CONSUMO DE ALCOHOL

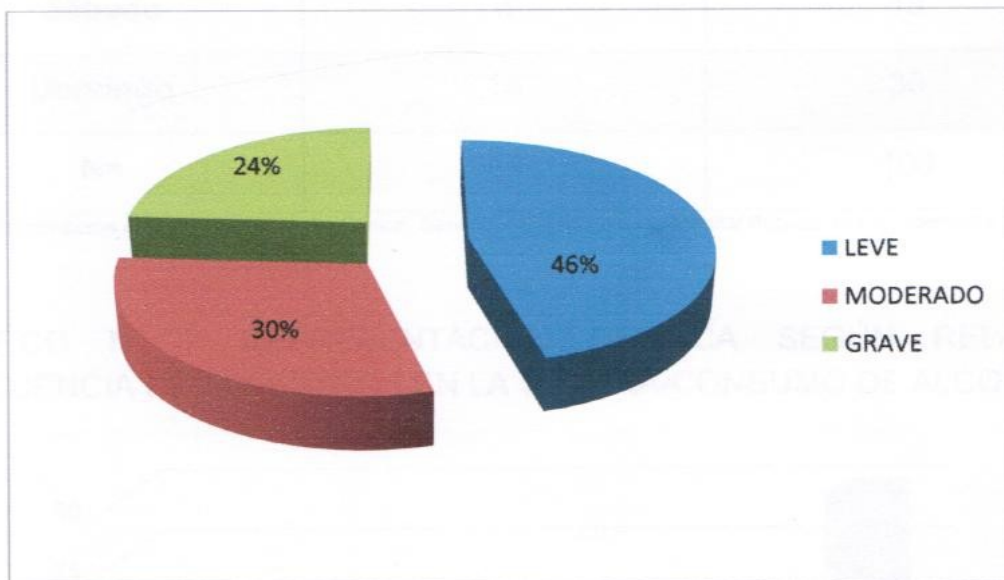
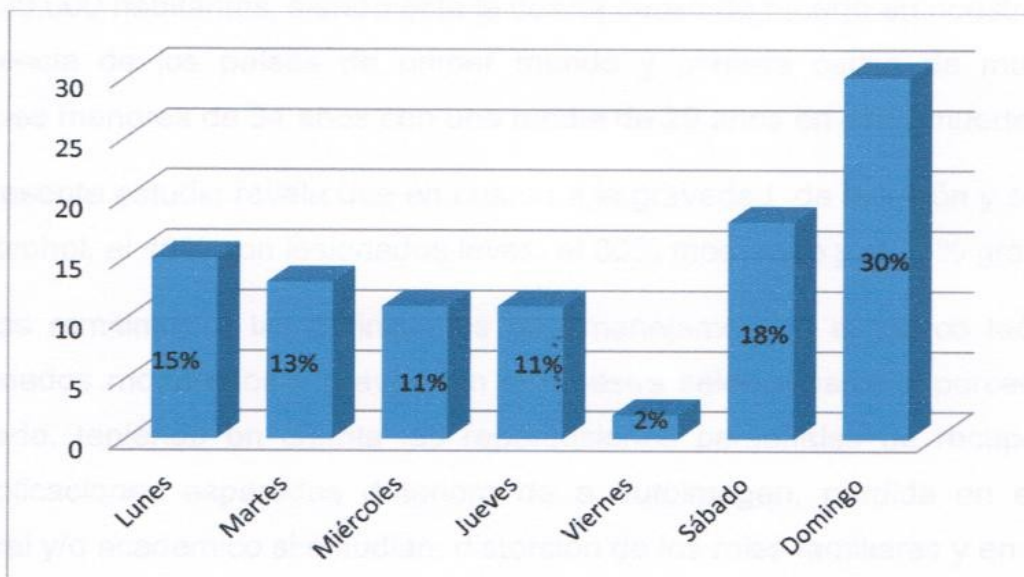


TABLA N° 7- DISTRIBUCION SEGÚN RELACION FRECUENCIA DE SINIESTROS EN LA SEMANA - CONSUMO DE ALCOHOL

Frecuencia de siniestro de tránsito en la semana	Consumo de alcohol FA	FR%
Lunes	7	15
Martes	6	13
Miércoles	5	11
Jueves	5	11
Viernes	1	2
Sábado	8	18
Domingo	14	30
N=	46	100

Fuente: Información contenida en Historia Clínica, Servicio de Emergencia Hospital Público, primer semestre 2013

GRAFICO N° 7 REPRESENTACIÓN GRAFICA SEGÚN RELACIÓN FRECUENCIA DE SINIESTROS EN LA SEMANA-CONSUMO DE ALCOHOL



ANÁLISIS

Surge del estudio realizado que en relación a la variable consumo de alcohol de un total de 213 usuarios el 21% ingirieron alcohol previo al siniestro de tránsito y un 79% no lo hicieron.

En la distribución de la población según que en relación al sexo y el consumo de alcohol observamos que de un total de 46 usuarios que consumieron alcohol previo al siniestro, 80% son hombres y el 20% son mujeres. En relación a la edad y consumo de alcohol cabe destacar que el 60 % de los casos se encuentran en la franja etaria de 15 a 29 años. Estos datos coinciden con lo obtenido en el Informe de siniestralidad vial del primer semestre de 2013 realizado por UNASEV, el cual establece que en lo que respecta al sexo de las personas fallecidas 8 de cada 10 fueron hombres y que la mayor cantidad de fallecidos en este período corresponde al rango etario de entre 20 y 24 años y la mitad de ellos tenían entre 15 y 39 años de edad. Confirmando así que la siniestralidad vial impacta fuertemente en la población joven del país.

"En nuestro país la siniestralidad en el tránsito ocupa la franja media de las estadísticas mundiales con una mortalidad a causa de siniestros de tránsito de 16/100.000 habitantes, siendo ésta la cuarta causa de muerte en nuestro país a diferencia de los países de primer mundo y primera causa de muerte en jóvenes menores de 34 años con una media de 29 años en cada muerte".²²

El presente estudio revela que en cuanto a la gravedad de la lesión y consumo de alcohol, el 46% son lesionados leves, el 30% moderado y el 24% grave.

Si nos remitimos a las definiciones que manejamos en el marco teórico de lesionados moderados y graves, en la muestra seleccionada el porcentaje es elevado, teniendo en cuenta las repercusiones personales de recuperación, complicaciones esperadas deterioro de a autoimagen, pérdida en el plano laboral y/o académico si estudian, distorsión de los roles familiares y en un

²² Unidad Nacional de Seguridad Vial. Metas prestacionales en seguridad vial. Departamento de medicina y psicología del tránsito. Montevideo, 2010 [citado 2013 Oct 5] Disponible en: www.msp.gub.uy/andocasociado.aspx?4280.19608

plano más macro lo que implica para el sistema de salud el costo del tratamiento y rehabilitación de estas personas.

El tipo de siniestro en relación al consumo de alcohol describe que el 48% fueron colisiones, un 15% pertenecen a choques, un 13% corresponde a peatón embestido e igual porcentaje corresponde a motociclista embestido.

Haciendo referencia al rol del accidentado en relación al consumo de alcohol se destaca que el 65% de los usuarios que participaron en un siniestro de tránsito eran conductores de motocicleta, un 11% conducían un automóvil, en el mismo porcentaje eran peatones, un 9% eran acompañantes de motocicleta y el 4% eran ciclistas.

Estos datos concuerdan con los brindados con en el Informe de siniestralidad vial, primer semestre 2013 realizado por UNASEV donde se menciona que en dicho período el 67% de los fallecidos eran conductores de un vehículo.

Agregamos a las cifras estadísticas que indefectiblemente unimos, el alto porcentaje de conductores de motocicleta alcoholizados que participaron de un siniestro, tiene relación con el efecto depresor del alcohol; ya que este medio de transporte exige mayor equilibrio, concentración, percepción de campo visual y tiempo de acción – reacción que otros vehículos. Capacidades que disminuyen proporcionalmente con la ingesta de alcohol, lo cual llega a ser fatal tanto si se trata de un conductor o de un peatón alcoholizado.

Relacionando la frecuencia de siniestros de tránsito y consumo de alcohol se destaca que de lunes a viernes ocurren un 52% de siniestros, mientras que en los fines de semana ocurren un 48% de los mismos.

Estos datos concuerdan con los aportados por UNASEV en su informe semestral de 2013 donde refiere que existe un muy claro patrón de presencia de alcohol en conductores y participación en siniestros de tránsito durante los fines de semana.²³

²³ Unidad Nacional de Seguridad Vial. Informe siniestralidad vial en Uruguay. Primer semestre de 2013. Montevideo, 2013. [citado 2013 Oct 5]. Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatram/informes_siniestralidad_vial_uruguay

De todas formas llama la atención en una muestra tan pequeña el consumo durante días hábiles, hecho que nos hace reflexionar de que estamos frente a un problema mayor que sería el consumo problemático de alcohol, que no es aquel ocasional de un fin de semana en única dosis.

El conocer la prevalencia de consumo de alcohol en siniestros de tránsito nos permitió identificar poblaciones e individuos de alto riesgo de conducir vehículos bajo consumo de alcohol y no ser capaces de percibir los riesgos para sí mismo y los demás. En base al entendimiento de la relación de variables que mostró nuestro trabajo nos resulta más fácil corroborar que nuestra población protagonista de accidentes de tránsito bajo consumo de alcohol se encuentra en la franja etaria adolescencia- adulto joven (según definiciones de la OMS), preocupa no solo el porcentaje elevado de accidentes mencionados, sino a pesar de ser tantos los que corresponden a los graves por las repercusiones presentes y futuras de los mismos en la persona, familia y sociedad como enfermeras los tomamos de significativa relevancia para nuestras conclusiones.

Analizamos a lo largo del trabajo que si se lograra difundir adecuadamente información acerca de los efectos que se perciben en los individuos luego de haber ingerido alcohol, relacionado al aspecto del tránsito, se lograría disminuir una de las principales causas de muerte en el país.

Para todo lo mencionado anteriormente es necesario no solo la intervención de enfermería sino también de un equipo multidisciplinario que abarque todas las necesidades de los individuos.

CONCLUSION

Como grupo de investigación consideramos haber cumplido con los objetivos planteados.

El conocer la prevalencia de consumo de alcohol en siniestros de tránsito nos permitió identificar poblaciones e individuos de alto riesgo de conducir vehículos bajo consumo de alcohol y no ser capaces de percibir los riesgos para sí mismo y los demás. En base al entendimiento de la relación de variables que mostro nuestro trabajo nos resulta más fácil corroborar que nuestra población protagonista de accidentes de tránsito bajo consumo de alcohol se encuentra en la franja etaria adolescencia- adulto joven (según definiciones de la OMS), preocupa no solo el porcentaje elevado de accidentes moderados, sino a pesar de ser menor los que corresponden a los graves, por las repercusiones presentes y futuras de los mismos en la persona ,familia y sociedad como enfermeras los tomamos de significativa relevancia para nuestras conclusiones.

Analizamos a lo largo del trabajo que si se lograra difundir adecuadamente información acerca de los efectos que se perciben en los individuos luego de haber ingerido alcohol, relacionado al espacio del tránsito, se lograría disminuir una de las principales causas de muerte en el país.

Para todo lo mencionado anteriormente es necesaria no solo la intervención de enfermería sino también de un equipo multidisciplinario que abarque todas las necesidades de los individuos.

SUGERENCIAS

De las Conclusiones sugerimos:

- Integrar al personal de enfermería a programas del primer nivel de atención que involucre al tema alcohol y adolescencia, tomando a los mismos como grupos de riesgo en esta temática.
- Participar activamente en los centros educativos realizando promoción y educación sobre las consecuencias de una práctica inadecuada en las normas de seguridad vial.
- Fomentar la participación de enfermería profesional en equipos de seguridad vial con temas que competen a nuestro rol, de este modo contribuir en la disminución de la morbi-mortalidad por siniestros de tránsito.
- Participar con líneas de investigación en seguimientos de accidentados graves para tener una idea fiel de la repercusión del tema en la persona, la familia y el costo para las Instituciones de Salud.
- Incorporar en las policlínicas médicas y quirúrgicas de Instituciones públicas y privadas lineamientos de enfermería a través de líneas de investigación institucional que aborden con los usuarios el tema alcohol y conducción de vehículos y medir impacto al año en esos servicios.
- Educar al individuo para disminuir los siniestros de tránsito traería como consecuencia un ahorro por parte de las instituciones que podría ser utilizado no solo en políticas educativas sino también en investigaciones científicas relacionadas con esta problemática.

BIBLIOGRAFIA

Balsa Ana. Uso de alcohol y popularidad entre adolescentes uruguayos. [revista en la Internet]. Montevideo, 2009. [citado 2013 Dic 9] Disponible en: http://www.um.edu.uy/docs/balsa_revista2011.pdf

Barrenechea Cristina. Menoni Teresa. Lacava Esther. Monge América. Acosta Cecilia. Crosa Silvia. Actualización en salud comunitaria y familiar: herramientas metodológicas para el trabajo en primer nivel de atención. Montevideo. 2009

Decreto 556/008 Pub D.O. (Nov 17, 2008) - N° DO 598.

Junta Nacional de Drogas. Drogas, más información menos riesgos. Montevideo, 2011. [citado 2013 Oct 1] Disponible en:

http://www.infodrogas.gub.uy/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=9&Itemid=19

Ministerio de Salud Pública. Programa de Programación Estratégica en Salud, Área enfermedades crónicas no transmisibles. Programa Nacional de Abordaje Integral de las lesiones. [citado 2013 Oct 1] Disponible en: www.msp.gub.uy/andocasociado.aspx8144,26254

Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Ginebra, 2009 [citado 2013 Set 30] Disponible en: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009

Organización Panamericana de la Salud "Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales" Washington, D.C, 2010 Disponible en: <http://unasev.gub.uy/inicio/biblioteca/documentosnacionales/documentosalcohol>

Paulette Lauro. Rolando Fernando. Lencina Gaby. Juambeltz Carlos. Barrios Gerardo. Rossi Gabriel. Implicancias y riesgos del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito. 2009 Abr. [citado 2013

Oct 1] Disponible en:
http://unasev.gub.uy/inicio/biblioteca/documentos_nacionales/documentos_alcohol/

Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional Ley N° 18191 Pub D.O. (Nov 28, 2007) - N° 27373

Unidad Nacional de Seguridad Vial. Ley N° 18113 Pub D.O. (May 7, 2007) - N° 27231

Unidad Nacional de Seguridad Vial. Siniestralidad vial en Uruguay. Informe 2009. 2009 Dic. [citado 2013 Oct 1] Disponible en:
http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informes_siniestralidad_vial_uruguay

Unidad Nacional de Seguridad Vial. Siniestralidad vial en Uruguay. Informe 2012. 2012 Dic. [citado 2013 Oct 1] Disponible en:
<http://unasev.gub.uy/inicio/sinatran/informessiniestralidadvialuruguay>

Unidad Nacional de Seguridad Vial. Informe siniestralidad vial en Uruguay. Primer semestre de 2013. Montevideo, 2013. [citado 2013 Oct 5] Disponible en: http://unasev.gub.uy/inicio/sinatram/informes_siniestralidad_vial_uruguay

Unidad Nacional de Seguridad Vial. Metas prestacionales en seguridad vial. Departamento de medicina y psicología del tránsito. Montevideo, 2010 [citado 2013 Oct 5] Disponible en: www.msp.gub.uy/andocasociado.aspx?4280,19608

Páginas web consultadas

El País. [sitio en Internet]. Disponible en:
<http://www.elpais.com.uy/1200401/pciuda-633977>. Consultado 9 diciembre 2013.

Parlamento Uruguay [sitio en Internet]. Disponible en:
<http://www.parlamento.gub.uy>. Consultado: 5 octubre 2013.

UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

El Servicio y la Clínica de Psicopedagogía de la Psicología Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

SECRETAR:

Artículo 1° (Unidad Nacional de Seguridad Vial) - Créase como órgano descentralizado del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

La UNASEV se ubicará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transportes y Obras Públicas.

Artículo 2° - A los efectos de su funcionamiento, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) actuará en la órbita de la Presidencia de la República y tendrá autonomía técnica, pudiendo concertarse, tratarse con los entes adscritos, servicios descentralizados y demás órganos del Estado.

El funcionamiento de la UNASEV se ajustará a lo que disponga el reglamento que ella misma, el cual contendrá también el sistema de remuneración de sus miembros, en forma de presupuesto de gastos, en el marco de las disposiciones de carácter general que rigen para el Poder Ejecutivo.

Anexos

Los miembros durarán cinco años en ejercicio de sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados únicamente por el nuevo período consecutivo.

El Presidente tendrá la representación del órgano y será designado por acuerdo entre los integrantes de la Comisión Directiva, en su primera reunión ordinaria.

Artículo 5° - Los miembros de la Comisión Directiva de la Unidad Nacional de Seguridad Vial podrán ser cesados en sus cargos por el Presidente de la República actuando con el Consejo de Ministros.

Artículo 6° (Objetivos) - Son objetivos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional, conforme a los siguientes criterios:

- A) Promover e uniformar y homogeneizar las normas generales de tránsito, para la creación de una oficina nacional de seguridad vial.
- B) Producir estudios y recomendaciones para una óptima regulación del tránsito y para la correcta aplicación de la presente ley.
- C) Coordinar con organismos oficiales y privados de las diversas formales y no formales de la educación, la aplicación de programas educativos en materia de tránsito y seguridad vial, evaluar los resultados de sus aplicaciones y asesorar y participar en la capacitación y educación para el tránsito en los niveles públicos.
- D) Analizar las causas de los siniestros de tránsito y dar los aspectos referidos a estos y promover la utilización de las estadísticas para ser aplicadas a la elaboración o actualización de la normativa.

UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1°. (Unidad Nacional de Seguridad Vial).- Créase como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

La UNASEV se vinculará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 2°.- A los efectos de su funcionamiento, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) actuará en la órbita de la Presidencia de la República y tendrá autonomía técnica, pudiendo comunicarse directamente con los entes autónomos, servicios descentralizados y demás órganos del Estado.

El funcionamiento de la UNASEV se ajustará a lo que disponga el reglamento que ella dicte, el cual contendrá como mínimo el régimen de convocatoria de sus miembros, así como los regímenes de deliberación, votación y de adopción de resoluciones.

Artículo 3°. (Comisión Directiva).- La Unidad Nacional de Seguridad Vial estará dirigida por una Comisión Directiva integrada por tres miembros designados por el Presidente de la República actuando con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, entre personas que por sus antecedentes personales y profesionales, y conocimientos en la materia, aseguren independencia de criterios, eficiencia, eficacia, objetividad e imparcialidad en sus funciones.

Sus miembros durarán cinco años en ejercicio de sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados únicamente por un nuevo período consecutivo.

El Presidente tendrá la representación del órgano y será designado por acuerdo entre los integrantes de la Comisión Directiva, en su primera reunión ordinaria.

Artículo 4°.- Los miembros de la Comisión Directiva de la Unidad Nacional de Seguridad Vial podrán ser cesados en sus cargos por el Presidente de la República actuando con el Consejo de Ministros.

Artículo 5°. (Objetivos).- Son objetivos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional, conforme a los siguientes criterios:

- A) Promover a uniformizar y homogeneizar las normas generales de tránsito, para la creación de una política nacional de seguridad vial.
- B) Promover pautas y recomendaciones para una óptima regulación del tránsito y para la correcta aplicación de la presente ley.
- C) Coordinar con organismos oficiales y privados de los sistemas formales y no formales de la educación, la aplicación de programas educativos en materia de tránsito y seguridad vial; evaluar los resultados de esa aplicación; y asesorar y participar en la capacitación y educación para el correcto uso de la vía pública.
- D) Analizar las causas de los siniestros de tránsito y demás aspectos referidos a éstos y propiciar la utilización de las estadísticas para ser aplicados a la elaboración o actualización de la normativa

relativa al tránsito y la seguridad vial.

Artículo 6º. (Competencia).- La Unidad Nacional de Seguridad Vial tendrá competencia para:

- A) Asesorar en materia de tránsito a todas las personas públicas o privadas.
- B) Contribuir a la unificación de criterios a nivel nacional en materia de seguridad vial y ordenamiento del tránsito.
- C) Estudiar, proyectar y promover programas de acción aconsejando al Poder Ejecutivo las medidas necesarias para combatir la siniestralidad en las vías de tránsito.
- D) Sugerir y ejecutar pautas de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública en coordinación con los organismos oficiales y privados.
- E) Coordinar las tareas que cumplen las entidades dedicadas a preservar la salud y seguridad públicas en el uso de las vías de tránsito de todo el territorio nacional, participando en esas actividades.
- F) Contribuir al adiestramiento de los cuerpos técnicos de fiscalización, nacionales y departamentales, de los organismos competentes en materia de tránsito y seguridad vial.
- G) Supervisar el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994, el que deberá operar interconectado con el Registro Nacional de Vehículos Automotores dependiente de la Dirección General de Registros, con el objeto de unificar la información, sin perjuicio de sus funciones específicas.
- H) Supervisar el Registro Obligatorio de Fallecidos y Lesionados como consecuencia de accidentes de tránsito, creado por el Decreto N° 173/002, de 14 de mayo de 2002, como sistema nacional único de relevamiento de información sobre los accidentes de tránsito y los aspectos de interés referidos a éstos, con sujeción a las normas internacionales de la Organización Mundial de la Salud en materia de lesiones, determinando la forma de procesamiento y utilización de los datos.
- I) Propiciar el intercambio de información, así como la comunicación y el relacionamiento directo con los organismos nacionales e internacionales especializados en materia de tránsito y seguridad vial, y el adiestramiento de los respectivos cuerpos técnicos.
- J) Proponer los reglamentos relativos al tránsito y la seguridad vial.
- K) Administrar los fondos presupuestales y extrapresupuestales que se le asignen con el fin de atender sus cometidos.
- L) Supervisar la aplicación uniforme y rigurosa de las normas y procedimientos de señalización vial establecidas por el Manual Interamericano de Dispositivos de Control del Tránsito de Calles y Carreteras, formulando las observaciones, recomendaciones y directivas pertinentes.
- M) Promover, apoyar y coordinar la formación de Unidades Departamentales de Apoyo a la Seguridad Vial, las que estarán conformadas por personas y autoridades públicas, entidades sociales, culturales y empresariales de los departamentos. Sus funciones y cometidos serán establecidos por la reglamentación que se dicte al respecto.
- N) Celebrar acuerdos, contratos, convenios y alianzas estratégicas bilaterales o multilaterales para el cumplimiento de sus cometidos con personas o instituciones públicas y privadas, nacionales, extranjeras e internacionales.

Artículo 7º. (Órganos Asesores).- Es también competencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial: Constituir Cámaras Asesoras con carácter permanente o transitorio, que tendrán carácter técnico y se integrarán con especialistas en las diversas disciplinas relativas al tránsito y a la seguridad vial, así como con representantes de organismos públicos, y personas jurídicas y privadas.

Artículo 8º. (Atribuciones y competencias).- El Poder Ejecutivo, actuando en Consejo de Ministros, y en uso de las facultades que le confiere el artículo 174 de la Constitución de la República, reglamentará los demás aspectos relativos al funcionamiento de la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 9º. (Recursos).- Constituirán recursos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial las asignaciones presupuestales que le fijen las leyes, los frutos civiles y naturales de los bienes que le pertenezcan, los bienes que reciba por testamento, donación o cualquier otra contribución, los préstamos que obtenga y el producto de los tributos que la ley destine a la misma.

Artículo 10. (Derogaciones).- Derógase el Título I de la Ley Nº 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 28 de marzo de 2007.

RODOLFO NIN NOVOA ,
Presidente.
Santiago González Barboni,
Secretario.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 18 de abril de 2007.

Cúmplase, acúsesse recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

TABARÉ VÁZQUEZ.
VÍCTOR ROSSI.
DAISY TOURNÉ.
REINALDO GARGANO.
DANILO ASTORI.
AZUCENA BERRUTTI.
JORGE BROVETTO.
EDUARDO BONOMI.
MARÍA JULIA MUÑOZ.
ERNESTO AGAZZI.
HÉCTOR LESCANÓ.
JAIME IGORRA.
MARINA ARISMENDI.

Ley N° 18.191

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL

NORMAS

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2º.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.
2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3º.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial, en particular:

- A) Las normas generales de circulación.
- B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.
- C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.
- D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.
- E) Establecer las infracciones así como las sanciones aplicables, relacionadas con tales fines.

Ámbito espacial de aplicación

Artículo 4º.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRÁNSITO

Artículo 5º.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículos 7° de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).
2. Sólo podrá restringirse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley.
3. Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la licencia de conducir.

Artículo 6°.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7°.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8°.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TÉRMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9°.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACIÓN

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

- 1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:
 - A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los

usuarios que circulen en sentido contrario.

- B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.
- 2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.
 - 3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.
 - 4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.
 - 5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.
 - 6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o de una detención súbita del vehículo que va delante.
 - 7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.
 - 8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.
 - 9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

- 1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito.
- 2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.
- 3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

- 1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competencias de velocidad no autorizadas.
- 2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:
 - A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

- B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.
- C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.
- D) Que efectúe las señales reglamentarias.
- 3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarlo, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.
- 4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.
- 5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:
- A) La señalización así lo determine.
- B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.
- C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.
- D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.
- E) Se aproximen a un paso de peatones.
- 6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.
- 7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.
- 8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquetas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.
- 9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:
- A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.
- B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud.
- En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

- 1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.
- 2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección,

- deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.
- 3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.
 - 4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos "PARE" y "CEDA EL PASO" no regirá la norma establecida en el numeral anterior.
 - 5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.
 - 6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.
 - 7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.
 - 8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.
 - 9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

- 1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.
- 2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuestas y cruces ferroviarios ni aun en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.
- 3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la nueva vía por el carril de la derecha.
- 4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.
- 5) Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descritas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.
- 6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:
 - A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.
 - B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

- 7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

- 1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.
- 2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.
- 3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.
- 4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De los cruces de vías férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

- 1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.
- 2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:
 - A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.
 - B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidente.
 - C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

- 1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.
- 2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

- 3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.
- 4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito.

- 1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.
- 2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.
- 3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.
- 4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir.

- 1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.
- 2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.
- 3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:
 - A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.
 - B) Un examen teórico de las normas de tránsito.
 - C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.

Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

- 4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

- 5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

- A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

- B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia o de la adaptación del vehículo.

- 6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

- 7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27. - De la suspensión de las habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

LOS VEHÍCULOS

Artículo 28. - Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

- 1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

- 2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

- 3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

- A) Número de registro o placa.

- B) Identificación del propietario.

- C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

- 4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean

fácilmente visibles y legibles.

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

- 1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:
 - A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.
 - B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.
 - C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.
 - D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.
 - E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.
 - F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.
 - G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.
 - H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.
 - I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.
 - J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.
 - K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.
 - L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aun en caso de pavimentos húmedos o mojados.
 - M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etcétera.
 - N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.
- 2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:
 - A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

- B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.
- C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.
- D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

- 3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.
- 4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.
- 5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.
- 6) El uso de la bocina sólo estará permitido a fin de evitar accidentes.
- 7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.
- 8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos, deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas:

- A) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas.
- B) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga.
- C) Por el conductor y el eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros.
- D) Por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.

Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas o reflectivas, de acuerdo con lo que determine la reglamentación, en bicicletas y vehículos de tracción a sangre, y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley.

SEÑALIZACIÓN VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

- 1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:
 - A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.
 - B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.
 - C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.
 - D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.
- 2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.
- 3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.
- 4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto-Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981.
- 5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.
- 6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.
- 7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.
- 8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.
- 9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.
- 10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.
- 11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

Facultad de Enfermería
BIBLIOTECA
Hospital de Clínicas
Av Italia s/n 3er. Piso
Montevideo - Uruguay

A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".

C) Luz amarilla o ámbar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o ámbar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de "PARE" o "CEDA EL PASO".

El conductor que se enfrente a una señal de "PARE" deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca lesiones en personas o daños en bienes como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

- A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.
- B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato socorro de las personas lesionadas.
- C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.
- D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.
- E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con la cobertura que determine la ley, que lo declarará obligatorio.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y CONTROL

Prueba de alcohol u otras drogas en sangre

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a la permitida.

El Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un periodo no mayor de tres años, la concentración de alcohol en sangre permitida del 0,8 gramos (ocho decigramos) actual a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones:

- A) En caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año.

- B) En caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años.
- C) En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor.

La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

- A) Se le retendrá la licencia de conducir.
- B) En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de hasta 100 UR (cien unidades reajustables).
- C) La negativa constituirá presunción de culpabilidad.
- D) La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.

La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 52.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRÁNSITO

Artículo 53.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 54.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 55.- Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 56.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 57 (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley N° 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

ANEXO

DEFINICIONES

VÍA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATÓN: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHÍCULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

MATRÍCULA o PATENTE: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCIÓN: Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCACIÓN: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero solo mientras dure la maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Órgano nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 30 de octubre de 2007.

ENRIQUE PINTADO,
Presidente
Marti Dalgarrondo Añón,
Secretario.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 14 de noviembre de 2007.

Cúmplase, acútese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

RODOLFO NIN NOVOA.
Vicepresidente de la República
en ejercicio de la Presidencia.

VÍCTOR ROSSI.
DAISY TOURNÉ.

REINALDO GARGANO.

MARÍA B. HERRERA.

MARIO BERGARA.

AZUCENA BERRUTTI.

JORGE BROVETTO.

VÍCTOR ROSSI.

JORGE LEPRÁ.

EDUARDO BONOMI.

MARÍA JULIA MUÑOZ.

ERNESTO AGAZZI.

HÉCTOR LESCOANO.

MARIANO ARANA.

MARINA ARISMENDI.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

TO/598

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE SALUD PUBLICA
Montevideo, 17 NOV. 2008

VISTO: el artículo 45° de la Ley N° 18.191, de 28 de Noviembre de 2007, del "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional";

RESULTANDO: I) que el apartado segundo de dicha norma establece que el Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un periodo no mayor de tres años las concentración de alcohol en sangre permitida de 0,8 gramos a 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría a quienes conduzcan cualquier clase de vehículos en la vía pública, a excepción de aquellos conductores de vehículos previstos en el artículo 47 de la Ley Nro. 18.191;-----

II) que según se fundamentara en el trabajo titulado "Implicancias y riesgo del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito" de la Coordinadora Intersectorial de Políticas de Alcohol -CIPA- de la Junta Nacional de Drogas de Presidencia de la República, el límite máximo permitido de alcohol en sangre desde el cual se generan riesgos y se duplican los siniestros de tránsito, es desde 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría;-----

III) que el alto índice de siniestros de tránsito donde el alcohol se encuentra presente en quienes protagonizan el siniestro y la tasa actualmente permitida de 0,8 gramos por litro de alcohol en sangre nos ubica en un lugar poco privilegiado en América, encontrándose nuestro país en el segundo lugar después de Argentina, donde se produce mayor cantidad de siniestros de tránsito;-----

2008/10/02/1/1755

IV) que con la aprobación de la ley Nro. 18.113, se crea un órgano nacional en seguridad vial (UNASEV) y con la ley 18.191 "Ley de Tránsito y de Seguridad Vial en el Territorio Nacional" se establece un marco único de normas de tránsito, así como con la adopción de distintas medidas recomendadas por la Organización Mundial de la Salud en su Informe 2004 que se han venido disponiendo desde hace unos meses a través de la Unasev, vienen posicionando a Uruguay como uno de los países con mayor sensibilidad en materia de siniestralidad vial;-----

V) que el dictado del Decreto del Poder Ejecutivo disponiendo la reducción en forma gradual a 0,3 gramos por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría en cumplimiento del mandato legal, tiene por objeto reducir la siniestralidad vial y mejorar las condiciones de salud de quienes se desplazan en nuestras vías de tránsito;-----

VI) que exclusivamente por razones de tipo operativo, correspondería establecer para los conductores de cualquier tipo de vehículos (excepto los del artículo 47) desde el 17 de noviembre de 2008 como límite máximo de concentración de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría a 0,5 gramos (cinco decigramos) por litro; y a partir del 16 de marzo de 2009 el límite máximo de alcohol en sangre será de 0,3 gramos por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría;-----

CONSIDERANDO: I) que tras la aprobación de la ley citada, y en conocimiento de la incidencia del alcohol en los siniestros de tránsito, la Unasev considera conveniente propiciar el siguiente Proyecto de Decreto;-----

II) que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte lo expresado y manifiesta su conformidad con lo expuesto, propiciando el siguiente Decreto;-----

ACTIVIDAD	Mar 07	Mar 08	Mar 09	Mar 10	Mar 11	Mar 12
Preparación de decretos	15-07	15-08	15-09	15-10	15-11	15-12



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
DECRETA:**

Artículo 1°.- A partir del 17 de noviembre de 2008 la concentración de alcohol por litro en sangre o su equivalente en términos de espirometría permitida para los conductores de cualquier vehículo que se desplacen por la vía pública (excepto los conductores previstos en el artículo 47 de la Ley Nro. 18.191) es de 0,5 gramos (cinco decigramos) por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría.-----

Artículo 2°.- A partir del 16 de marzo de 2009 la concentración de alcohol por litro en sangre o su equivalente en términos de espirometría permitida para los conductores de cualquier vehículo que se desplace por la vía pública (excepto los conductores previstos en el artículo 47 de la Ley Nro. 18.191) es de 0,3 gramos (tres decigramos) por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 3°.- Comuníquese, publíquese, etc.-----

Dr. TABARE VAZQUEZ
Presidente de la República

ANEXO 4

CRONOGRAMA DE GANTT

ACTIVIDAD	Mes 9		Mes 10		Mes 11		Mes 12	
	1-14	15-30	1-14	15-31	1-14	15-30	1-14	15-30
Preparación de protocolo de investigación								
Revisión de antecedentes								
Elaboración de marco teórico								
Solicitar autorización a Comité de ética y Departamento de Enfermería de Institución								
Trabajo de campo								
Procesamiento de datos								
Análisis y conclusión								
Preparación de defensa								

Universidad de la República, generación 2010, realizando la tesis de grado enmarcada en la Cátedra de Enfermería en Salud Mental cuyo protocolo fue corregido por los tutores Prof. Ag. Mg. Alvaro Díaz y Prof. Adj. Lic. Esp. Iris Dutra.

Solicitamos autorización al Comité de Ética para realizar relevamiento de datos del período 1º de enero a 30 de junio 2013 a fin de poder procesar los mismos y dar el servicio su devolución.

Aseguramos confidencialidad de la información recabada.

Van los nombres de los estudiantes:

- 1 Br. Bermúdez Rosana CI. 3.612.745-3
- 2 Br. González Paola CI 4.428.741-2
- 3 Br. Hernández Alejandra CI 4.235.802-9
- 4 Br. Martínez Andrea CI 4.623.172-5
- 5 Br. Mujica Matherka CI 4.231.174-0
- 6 Br. Rojas Catalina CI 4.485.768-7

Prof. Ag. Mg. Alvaro Díaz
Tutor de tesis
Cátedra de Enfermería en Salud Mental



Montevideo, 12 de noviembre de 2013.

Departamento de Enfermería Hospital Maciel
Jefe Depto Enfermería Lic. Enf. González

Por medio de la presente quien suscribe, solicita a Ud. la autorización para llevar a cabo el protocolo de investigación: "Prevalencia de consumo de alcohol en siniestros de tránsito, en usuarios que ingresan al Servicio de Emergencia de un Hospital Público en el primer semestre del 2013".

El mismo será llevado a cabo por un grupo de seis estudiantes de la carrera Licenciatura en Enfermería de la Facultad de Enfermería de la Universidad de la República, generación 2010, realizando la tesis de grado enmarcada en la Cátedra de Enfermería en Salud Mental cuyo protocolo fue corregido por los tutores Prof. Ag. Mg. Alvaro Díaz y Prof. Adj. Lic. Esp. Iris Dutra.

Solicitamos autorización al Comité de Ética para realizar relevamiento de datos del período 1º de enero a 30 de junio 2013 a fin de poder procesar los mismos y dar al servicio su devolución.

Aseguramos confidencialidad de la información recabada

Van los nombres de los estudiantes

- 1 Br. Bermúdez Rosana
- 2 Br. González Paola
- 3 Br. Hernández Alejandra
- 4 Br. Martínez Andrea
- 5 Br. Mujica Mashenka
- 6 Br. Reyes Claudia



Prof. Ag. Mg. Alvaro Díaz
Tutor de tesis
Cátedra de Enfermería en Salud Mental

Montevideo, 14 de noviembre de 2013.

Sub directora: Dra. Amparo Paulós.

Se informa a usted que se recibió la solicitud de la Facultad de Enfermería de la UdelaR a cargo del Prof. Ag. Mg. Alvaro Diaz para la realización de la investigación -tesina de grado- "Prevalencia del consumo de alcohol en siniestros de tránsito, en usuarios que ingresan al Servicio de Emergencia de un Hospital Público en el primer semestre del 2013." El cual se anexa.

Este departamento no presenta reparos para su realización.

Se eleva a usted para su conocimiento y aprobación.

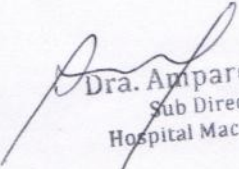
Sin más atte.:



Sheila Ferrax
LIC. EN ENFERMERIA
C.J.P. 71243

HOSPITAL MACIEL - ASSE
DEPARTAMENTO DE ENFERMERIA

Ante la interrupción transitoria del Comité de Etica del Hospital, la dirección de el sistema para la realización de la investigación presentada en esta nota



Dra. Amparo Paulós
Sub Directora
Hospital Maciel - ASSE