

SEGURIDAD VIAL UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

VICTOR ALBEIRO BUSTOS NIÑO

CÓDIGO D0700293



**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA FACULTAD DE ESTUDIOS A
DISTANCIA PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD
OCUPACIONAL
BOGOTÁ D.C.**

2018

SEGURIDAD VIAL UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

VICTOR ALBEIRO BUSTOS NIÑO

CÓDIGO D0700293



SERGIO IVÁN MANTILLA BAUTISTA

ASESOR

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA FACULTAD DE ESTUDIOS A
DISTANCIA PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD**

OCUPACIONAL

BOGOTÁ D.C.

2018

SEGURIDAD VIAL UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

TABLA DE CONTENIDO

Introducción	3
Resumen.....	7
Abstract	9
Objetivos.....	11
Objetivo principal.....	11
Objetivos Secundarios.....	11
Antecedentes regionales.....	12
Planteamiento del problema.....	13
La normatividad en seguridad vial en colombiana	15
Debilidades de política pública en seguridad vial.....	17
Causas, condiciones y acciones de los diferentes actores viales que afectan la seguridad humana en cuanto a accidentalidad vial.	21
Debilidades culturales y educativas frente a factores epidemiológicos	34
Identificación de patrones epidemiológicos frente a la seguridad vial	37
Conclusiones.....	39
Referencias.....	41

Introducción

Colombia por ser un país en vía de desarrollo ha experimentado grandes cambios, entre estos la apertura económica, que a su vez ha sido reflejada en su población; la economía evolutiva de Colombia, sumada al caos vehicular y la constante problemática que sobre el transporte se suscita día a día, ha generado que el ciudadano común adquiera por lo menos una bicicleta, para suplir sus necesidades de transporte. Situación que ha permitido la masificación de múltiples actores viales causando un riesgo inminente tanto para ocasionar o ser parte de un accidente, que el mejor de los casos no cobrará vidas, pero por lo menos dejará un herido, como lo confirma el informe que para el 2016 expidió la Organización Panamericana de la Salud y la Organización mundial de la Salud La Seguridad Vial en la Región de las Américas.

Aunado a lo anterior, la condición humana de los actores viales permite identificar conductas asociadas en su intervención como usuarios de la vía, que, de acuerdo con ciertos aspectos, entre ellos su nivel educativo y cultural, atenúan o aumentan las posibilidades de generar incidentes viales.

Así las cosas, para este tipo de escenarios y proyecciones la política pública es indispensable frente al tema, pero parece no ser lo suficientemente efectiva para mitigar el incremento estadístico en cuanto a accidentalidad vial se proyectó en años anteriores y el notable aumento de esta problemática.

En todo el mundo, los traumatismos causados por los accidentes de tránsito cobran la vida de más de 1,2 millones de personas al año (OMS, 2016), y son la principal causa de muerte en la población joven de 15 a 29 años de edad. Esta mortalidad tiene una repercusión enorme sobre la

salud y el desarrollo, y representa una carga económica en todos los países. Se calcula que los traumatismos causados por el tránsito generan para los gobiernos costos de aproximadamente 3% del PIB y hasta de 5% en los países de ingresos bajos y medianos. (OMS, 2016, p. 13)

El aumento de las muertes causadas por el tránsito a escala mundial proviene en gran medida del aumento de la mortalidad en las vías de tránsito de los países de ingresos bajos y medianos, en particular en las economías emergentes. En muchos países de ingresos medianos, el riesgo de sufrir algún traumatismo causado por el tránsito depende de diversos determinantes sociales, como conducir bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad, la circulación del tráfico, así como del desarrollo urbano y de la infraestructura.

Al realizar una comparación con los demás países del continente ver figura 1. Se puede evidenciar como Colombia se encuentra entre los países con mayor tasa de mortalidad por cada cien mil (100.000) habitantes, estando por encima de 15.9 siendo el promedio de tasa regional, junto con países como Guyana, Honduras, y Guatemala los cuales presentan una variación del 165% por encima de la tasa de mortalidad más baja (6.0) que la registra la nación de Canadá.

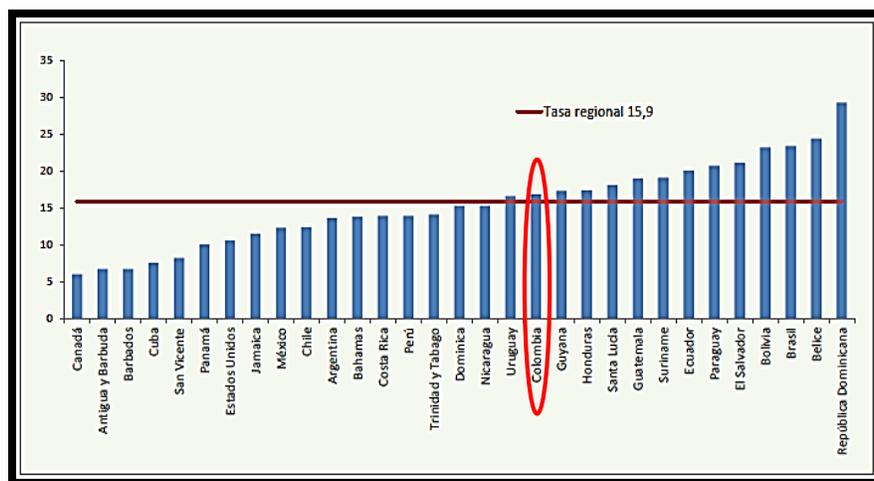


Tabla 1. Tasa de Mortalidad causada por el tránsito por cada 100.000 habitantes
Fuente: La seguridad vial en la región de las américas (OPS - OMS 2016, p. 8)

La tasa de mortalidad en Colombia para el año 2011 según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF, 2011) indica que 33 adultos jóvenes y 46,15 adultos mayores, además de mujeres entre 25 y 29 años con una tasa de 6 muertos, las cifras anteriores corresponden a una medición por cada 100.000 habitantes. (p.273)

De tal modo que al hacer una comparación con las estadísticas emitidas por la Organización Mundial de la Salud, un colombiano tiene tres veces más posibilidades de morir en un siniestro de tránsito en Colombia, que un Inglés o un Español en el continente europeo, haciendo una comparación analógica.

El INMLCF permite corroborar según sus estadísticas que la accidentalidad de tránsito está en aumento en países, que para el caso colombiano, se encuentran en desarrollo, y que de acuerdo al promedio de vida nacional y población laboralmente productiva para el país, la población más vulnerable se encuentra entre los adultos jóvenes con promedio de edad entre los 25 a 35 años.

Según Ferrer, Smith, Espinosa, Cuellar, Raffo (2013), del Fondo Mundial para la Seguridad Vial (GRSF) en la publicación Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial; cada día miles de personas pierden la vida o sufren traumatismos en nuestras carreteras. Hombres, mujeres y niños que se dirigen a pie, en bicicleta o en coche a la escuela o al trabajo, que juegan en la calle o emprenden viajes largos nunca volverán a casa, y dejarán tras de sí familias y comunidades destrozadas. Cada año, millones de personas pasarán largas semanas hospitalizadas por causa de choques graves, y muchas de ellas nunca podrán vivir, trabajar o jugar como solían hacerlo. Los esfuerzos actualmente desplegados para promover la seguridad vial son insignificantes al lado de ese sufrimiento humano creciente. Sin mencionar que en los últimos años según cifras estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) en Colombia se

mantienen por encima de 5.500 muertos, donde son víctimas mortales por siniestros de tránsito, de igual forma constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios; siendo la población juvenil la más afectada por esta situación.

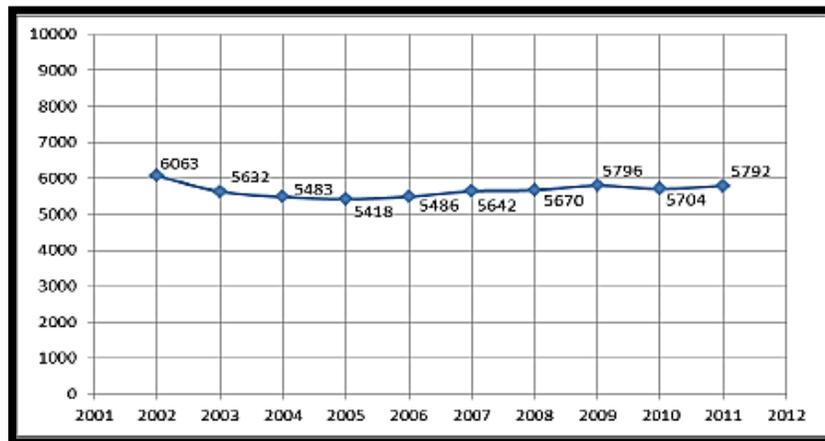


Tabla 2. Evolución de las muertes por incidentes de tránsito en Colombia, periodo 2002 – 2011, INMLCF 2011
Fuente: Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial (Ferrer et al. 2013, p. 19)

Resumen

Colombia al ser un país en vía de desarrollo que experimenta grandes cambios globales, entre estos la apertura y evolución económica del país, por ende, mayor poder adquisitivo por parte de sus habitantes teniendo en cuenta las facilidades crediticias que se generan; estas oportunidades se suman al descontento social por las deficiencias del transporte público, han generado que el ciudadano común adquiera por lo menos una bicicleta, para suplir sus necesidades de transporte, situación que ha aumentado problemáticas como la accidentalidad vial, que está alcanzado cifras que generan alarma en distintos sectores económicos y sociales del país, por ser un fenómeno que va en aumento día a día.

Entidades como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y Organización Panamericana de la Salud (OPS), en su preocupación por el incremento de la accidentalidad vial publican anualmente informes estadísticos, en los que las cifras no son alentadoras en especial en la región de las américas de la cual hace parte Colombia.

El contenido de este escrito está encaminado a una crítica objetiva de la problemática, teniendo en cuenta que vivimos en una sociedad pluricultural en la que cada individuo tiene su propia verdad y sus propias razones, no se pretende probar cada verdad frente a seguridad vial, sino encontrar un punto de equilibrio que converja en encontrar patrones orientadores útiles en Seguridad y Salud en el Trabajo.

En base al análisis de informes y documentos de distintos autores que han tomado como línea de investigación la seguridad y accidentalidad vial, con el propósito de encontrar factores culturales, sociales, generacionales y fisiológicos del individuo, como principales causas en el

aumento de la accidentalidad, así mismo identificar patrones epidemiológicos que afectan la seguridad vial.

Se elabora un análisis de normatividad en seguridad vial en Colombia, de sus principales intervinientes y como las políticas de gobierno aportan en la reducción del problema; pero también advertir en las posibles falencias evidenciadas. Así mismo puntualizar en como la educación desde la primera infancia podrá suplir vacíos culturales, sociales, generacionales en cuanto al cumplimiento de normas, que actualmente unos pocos cumplen por decisión personal como norma moral y social, otros simplemente las evaden sin importar las consecuencias morales, pecuniarias y legales a las cuales se pueden llegar a ver abogados.

Se establece que el factor humano como parte activa de la denominada trilogía vial, es el eje principal de esta, de igual forma se identifican los aspectos condicionales que experimentan los diferentes componentes de la trilogía vial, en especial el factor humano y los aspectos psicológicos por los cuales puede atravesar.

En el análisis se identifican algunos factores epidemiológicos, en los cuales predominan los aspectos psicológicos, debilidades culturales y sociales del individuo, la evolución de sobre sus premisas individuales y como estos aspectos pueden llegar a ser catalizadores de los factores epidemiológicos identificados.

Palabras Claves: Accidentalidad, mortalidad, actor vial, traumatismo, seguridad vial, culturales, proyección, prevención, aptitud, actitud.

Abstract

Colombia being a developing country experiencing great global changes, among them the opening and economic evolution of the country, therefore, greater purchasing power on the part of its inhabitants, taking into account the credit facilities that are generated these opportunities are added to the social discontent by the deficiencies of the public transport. Have generated that the common citizen acquires at least one bicycle, to supply their needs of transport, situation that has increased problematic as the road accident. That reached figures that generate alarm in different economic and social sectors of the country, for being a phenomenon that is increasing day by day.

Entities such as the World Health Organization (WHO) and the Pan American Health Organization (PAHO), in their concern for the increase in road accidents, publish annual statistical reports, in which the figures are not particularly encouraging in the region of the Americas of which Colombia is part.

The content of this paper is why aimed at an objective critique of the problem. Taking into account that we live in a multicultural society in which each individual has its own truth and its own reasons, the text not intended to prove every truth against road safety, but find a point of equilibrium that converges in finding useful guidelines for Occupational Safety and Health.

Based on the analysis of reports and documents from different authors who have taken as a line of research safety and road accident, in order to find cultural, social, generational and physiological factors of the individual, as the main causes in the increase of accidents, likewise identify epidemiological patterns that affect road safety.

An analysis of regulations on road safety in Colombia, the its main stakeholders and how government policies contribute to reducing the problem; but also to warn of possible flaws evidenced. Also point out how education from early childhood can fill gaps cultural, social, generational in terms of compliance with standards, which currently a few meet by personal decision as a moral and social standard, others simply evade them regardless of the moral consequences, pecuniary and legal to which you can get to see immersed.

It is established that the human factor as an active part of the so-called road trilogy, is the main axis of this, as well as identify the conditional aspects experienced by the different components of the road trilogy, especially the human factor and psychological aspects. Which you can go through.

The analysis identifies some epidemiological factors, in which the psychological aspects, cultural and social weaknesses of the individual predominate, the evolution of their individual premises and how these aspects can become catalysts of the identified epidemiological factors.

Key words: Accident, mortality, road actor, traumatism, road safety, cultural, projection, prevention, aptitude, attitude.

Objetivos

Objetivo principal

Analizar el papel de la sociedad y política pública frente a la seguridad vial, las razones culturales, sociales y generacionales de los actores viales como generadores de factores epidemiológicos respecto al aumento de accidentalidad vial y las acciones del Estado para reducir la morbimortalidad de tránsito en Colombia.

Objetivos Secundarios

- Elaborar un análisis de la normatividad en seguridad vial y sus debilidades frente a aspectos culturales, sociales, generacionales y de control.
- Identificar las causas, condiciones y acciones que afectan la seguridad humana en su actuación vial, actitudes y aptitudes como facilitadores de la accidentalidad, definiendo algunos como factores epidemiológicos que acentúan esta problemática social.
- Advertir como las debilidades en cultura ciudadana y educación frente a la seguridad vial acentúan los factores epidemiológicos identificados.

Antecedentes regionales

Los accidentes de tránsito son un fenómeno que cada vez cobra más vidas en Colombia, y con preocupación asegurar que peatones y conductores a nivel nacional aportan un mayor porcentaje de muertes violentas, comparado con otras dinámicas que arrebatan la vida de los colombianos, esto sin dejar de lado la importante cifra de heridos y lesionados que se reportan diariamente, a causa del mismo fenómeno.

Según estadísticas relacionadas en el informe que para el año 2016 elaboró la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de Salud (OMS). OPS (2016) señala que las afectaciones que se desprenden de eventos de tránsito solamente en la Región de las Américas cobran la vida de alrededor de 154.089 personas al año, lo cual representa aproximadamente un 12% de las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito a nivel mundial.

El índice de mortalidad que cobran los accidentes de tránsito en el citado informe de la OPS y la OMS advierte la muerte de 15,9 personas por cada 100.000 habitantes apenas por debajo con 2,5 de la tasa mundial, la cual arroja una media de 17,4 personas en promedio sobre la misma muestra; así mismo señala que no se trata de una media tomada por cada país integrante de la región, sino que por el contrario se ven reflejadas marcadas diferencias en algunas zonas y países de la región (p. 7, 8 y 9).

El documento advierte que los actores viales más vulnerables en las vías son peatones, ciclistas y motociclistas, enfatizando el aumento paulatino de muertes en motociclistas, proponiendo mayor control y protección en estos, toda vez que existió un significativo aumento del 5% entre los años 2010 y 2013, que representaron un 10% y un 20% respectivamente.

Si se traen a colación datos estadísticos consignados en el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, publicado por la Organización Mundial de la Salud para el año 2004, es decir aproximadamente 12 años antes de las estadísticas del informe citado anteriormente, En el 2004 la OMS vaticinó lo siguiente:

En los países de ingresos bajos y medianos se concentra aproximadamente un 85% de esas muertes y el 90% de la cifra anual de años de vida ajustado en función de la discapacidad (AVAD) perdidos por causa de esas lesiones. Las proyecciones muestran que, entre 2000 y 2020, las muertes resultantes del tránsito descenderán en torno al 30% en los países de ingresos altos, pero aumentarán considerablemente en los de ingresos bajos y medianos. (OMS, 2004, p. 2)

En ese entonces la Organización Mundial de la Salud catalogó estas cifras como un problema de salud pública, cifras que realmente se están presentando y se podría llegar a aseverar que sobrepasando los pronósticos proyectados para 2004.

Así mismo de manera coherente citó que habría reducción de la accidentalidad en las clases sociales altas en contraposición a las clases sociales medias y bajas, y de manera dantesca se puede inferir a modo metafórico que la profecía se está cumpliendo ¿por qué?; acaso son factores sociales y/o culturales.

Planteamiento del problema

Conociendo los antecedentes regionales en base a información contenida en el informe para la región de las américas que expidió la OPS y la OMS, se destaca que la problemática de la accidentalidad vial es un inconveniente social en cuanto a la salud pública se refiere, con una

tendencia de incremento mundial, convirtiéndose en una de las principales causas de mortalidad en el mundo, aunado a las estadísticas de heridos de gravedad con lesiones permanentes y/o definitivas.

Frente a este problema, países que han intervenido con acciones legales, normativas y represivas pecuniaria y legalmente, sus estadísticas frente a accidentalidad vial se han visto notoriamente disminuidas; importante resaltar que son países desarrollados y sus variables en cuanto a educación y cultura son también muy altas.

De ahí que se genere interrogantes como él porque el fortalecimiento de las normas frente a la actividad vial se refiere, no han surtido el efecto que se concibió en su expedición, porque el factor cultural de la región y los niveles socioeconómicos y educativos influyen en la problemática de accidentalidad vial.

De igual forma es importante cuestionar como el caos vehicular y su aumento en horas pico, están causando trastornos de tipo temperamental y de carácter que influyen en el aumento de la accidentalidad vial y que se pueden identificar como factores epidemiológicos teniendo en cuenta su frecuencia y repetitividad, y como modifica los rasgos de personalidad de un individuo.

Identificar y agrupar este tipo de factores epidemiológicos de acuerdo al estado del arte frente a esta línea de investigación es importante, teniendo en cuenta que serán de gran utilidad para el desarrollo de planes y sistemas de gestión frente a la prevención y minimización de riesgos en cuanto a accidentalidad vial se refiere.

La normatividad en seguridad vial en colombiana

Los planteamientos que ofrece la política pública actual y principales instituciones de la Nación permiten tomar iniciativas en seguridad vial en donde el Departamento Nacional de Planeación tiene un papel preponderante; es importante su arbitraje frente a las distintas problemáticas que atraviesa el país, pero más significativa su intervención cuando se trazan las hojas de ruta a seguir con el fin de atenuar y/o disminuir las problemáticas de seguridad vial que presenta el país, dentro de estas, las grandes dimensiones que están tomando las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en Colombia. El enfoque dado a fortalecer la seguridad vial del país se centra en la necesidad de que distintas instituciones del Estado desarrollen una sinergia dirigida a abordar esta problemática, y brindar herramientas útiles a los organismos encargados del control de tránsito que permitan el efectivo desarrollo y aplicación de su actividad frente al control.

Entre las Entidades que realizan esfuerzos que aporten a la minimización del problema, se destacan la Contraloría General de la República (CGR), que para el año 2012 publicó 13 informes Exprés de seguimiento especial a la Política Pública de Seguridad Vial en Colombia de igual forma para febrero de 2013 publica la auditoría intersectorial sobre la política de la seguridad vial, informes que permiten fortalecer esfuerzos para el control y develar debilidades en materia de seguridad vial que se encuentren. Por otra parte el Departamento Nacional de Planeación aporta desde su campo de acción incluyendo la Seguridad Vial en el Plan de Desarrollo como un tema de política de estado de acuerdo con el documento Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018: “todos por un nuevo país, paz, equidad, educación”.

Así mismo la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para el 2015, como principal ente orquestador de política nacional de seguridad vial; entidad que tendría un reto importante en dirigir esfuerzos enfocados a reducir accidentalidad vial en el país.

El Ministerio de Transporte enfocado desde su misión y funciones otorgadas, ha articulado la creación de planes y programas de desarrollo económico y social, construye y formula las normas y políticas para el Gobierno Nacional en materia de tránsito y transporte de acuerdo a sus funciones, así mismo la fijación y adopción de políticas, planes y programas en materia de seguridad vial de los distintos modos de transporte, construcción y conservación de la infraestructura vial del País.

Incluso desde el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), de acuerdo a sus informes estadísticos ha permitido referenciar a otras entidades e investigadores para que en sus informes y documentos finales establezcan cifras aproximadas de una problemática intangible, aportando desde esta estadística de morbilidad y mortalidad en accidentalidad vial, una percepción numérica de la magnitud del problema.

Las entidades mencionadas son apenas unas pocas entre muchas otras que les atañen responsabilidad directa o indirecta, lo cierto del caso es que la poca sinergia canalizada ha permitido que la seguridad vial del país tome rumbos con matices problemáticos sensibles y de impacto mediático continuo, reclamando que se convierta en Política de Estado objetiva, ya que demanda un liderazgo institucional asertivo por parte del Gobierno.

Si bien es cierto mediante la Ley 1450 de 2011 o Plan Nacional de Desarrollo, se definió la seguridad vial como Política de Estado y de prioridad del Gobierno Nacional, se debió ejercer un

control de auditoria continuo con el fin de que esta política trascendiera con enfoques más claros y específicos en los siguientes planes de desarrollo cuatrienales que se proyectan para cada periodo de mandato.

Así como como la lucha frontal contra las drogas y la seguridad ciudadana han sido derroteros durante los últimos periodos de mandato presidencial, la seguridad vial debe ser un punto importante y un proceso continuo y controlado por parte de las entidades responsables; si se enfocan esfuerzos en cuanto a la prevención de la accidentalidad de tránsito y las causas secundarias que de esta se derivan como en las dos premisas antes mencionadas, tal vez dicha problemática si tendría una alentadora estadística en los próximos años.

Debilidades de política pública en seguridad vial

Sin desmeritar el trabajo realizado hasta ahora y resaltar que aunque se ven esfuerzos aislados en cuanto a la prevención de la accidentalidad de tránsito, existen debilidades que se deben convertir en fortalezas canalizadas, con el fin de unificar fuerzas, sin ofrecer más dilación a la problemática de tendencia epidemiológica que se evidencia en Colombia, siendo esta una tendencia continental, de acuerdo a informes de la OPS.

De acuerdo con (Ferrer et al. 2013, p. 11, 12) en el informe Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial del Fondo Mundial para la Seguridad Vial (GRFS), el análisis realizado con instituciones que se relacionan con el tema, buscó identificar la forma de cómo se percibe la seguridad vial en Colombia, estado de las actividades de coordinación y colaboración sectorial y territorial, alineación de objetivos y el enfoque que se da a los resultados obtenidos; estos entre otros aspectos de importancia. Entre las debilidades más aparentes que se logran identificar en el

estudio de las cuales se destacan: grandes falencias el Plan Nacional de Seguridad Vial, en cuanto a enfoque, medición y objetivo, estadística errónea en cuanto a lesión y muerte por accidentalidad, control deficiente por parte de autoridades, la deficiente asignación de recursos para planes y proyectos, no hay una adecuada coordinación territorial, se debe abordar y priorizar a nivel local la seguridad vial, los procedimientos para la expedición y control de licencias de conducir es deficiente; que sin ser nada desconocido, es lo que se ha venido presentando años atrás.

De las falencias identificadas en el estudio referido se debe realizar un abordaje inicial y priorizado, teniendo en cuenta que son aspectos fundamentales que inciden de forma directa en cuanto una posible reducción de la accidentalidad vial, entre estos encontrando tres grandes aspectos:

- ✓ Estandarización de las normas de seguridad tanto para las infraestructuras y señalización vial, protección personal y tránsito de vehículos.
- ✓ Ejercer un control estricto a las dependencias encargadas de expedir, tramitar, aprobar, evaluar entre otros aspectos de importancia, frente a los trámites legales establecidos para licencias de tránsito y conducción, multas de tránsito.
- ✓ Se debe realizar un trabajo fuerte en cuanto a la coordinación entre Policía Nacional y Secretarías Municipales y Distritales.

En cuanto al aspecto educativo, cultural y social, la (OMS 2004, p. 14), comenta que en varios estudios realizados demuestran que los miembros de grupos socioeconómicos menos favorecidos están en mayor riesgo, incluidos de los que se derivan de los accidentes de tránsito, estadística que tendría su explicación en que estos grupos de clase baja y media/baja y su mayor exposición a riesgos, la anterior argumentación tiene sentido en el entender de que la mayoría de esta población

interactúan como peatones o pasajeros y en otros casos su participación va más allá en la utilización de transportes alternativos como bicicletas y/o motocicletas.

El nivel educativo que tenga de un actor vial puede ser determinante en su participación en un accidente de tránsito, toda vez que en muchas ocasiones este puede hacer la diferencia en la capacidad de razonar frente a una acción determinada en la vía. Por otra parte está el grado de conocimiento que debe tener una persona para poder interactuar con un vehículo y a su vez ser capaz de atender todos los requerimientos básicos para la operación o conducción de este.

A lo anterior le debemos sumar el accionar de una parte de la sociedad intolerante y desobediente, que si bien es cierto conoce y tiene presentes algunas normas de tránsito, posee muchos vacíos cognitivos en cuanto a seguridad vial.

Haciendo énfasis en este vacío de conocimiento se destacan dos aspectos importantes, el primero es la educación que desde el núcleo familiar se brinda en valores y ética, además de las recomendaciones básicas que como peatones y usuarios de las vías se enseñan de generación en generación, siendo estas ya una costumbre que se han arraigado en el inconsciente de cada persona.

Por el contrario del primer tipo de enseñanza que como seres humanos que somos, no todos reaccionan, perciben y enseñan el mismo modo. El segundo si evidencia una debilidad abismal en la educación en cuanto a enseñanza vial que se realiza en la educación formal de la primera infancia, teniendo en cuenta que es la edad en que el ser humano por naturaleza absorbe la mayoría de sus conocimientos, que debe ser reafirmada en los siguientes años de estudios secundarios. Si

bien es cierto el tema puede que no permita ser dictado como cátedra en las entidades educativas, si debería ser un tema que se incluya en las clases de ética.

Una buena práctica que se realiza desde los organismos de tránsito se basa en reducir el costo que tiene una infracción de tránsito en un 50% de su costo, la buena práctica no radica en el descuento que se realiza, sino en el porqué de este, y que para realizar este se debe asistir a una capacitación, donde el infractor debe realizar esfuerzos de tiempo para poder asistir a esta, pero lo más importante es el contenido de las charlas que allí se realizan para despejar las dudas, inquietudes y hacer caer en cuenta del error y que por costumbre o desconocimiento permitió incurrir en la infracción y que a futuro el infractor interiorizará para no volver a incurrir en este tipo de infracciones. Pero por qué esperar a que este conductor tenga que ser multado por realizar una maniobra “peligrosa” que en dado momento pudo haber llegado a convertirse en accidente con lesionados o muertos, si desde la educación formal que pudo haber recibido se interiorizaron las responsabilidades que como actor vial le competen según sea su actuar en las vías.

No se aduce que la educación desde la infancia de la persona sea la solución al problema, pero si será un pilar formativo para la persona; porque existen otros tipos de conductas que se desvanecen de la educación; y es allí donde entra en juego la personalidad y las conductas sociales de la persona y su desafío ante la autoridad y las normas, el valor del tiempo y la capacidad de respuesta ante las situaciones como represamientos viales o actuar de terceros en las vías.

Causas, condiciones y acciones de los diferentes actores viales que afectan la seguridad humana en cuanto a accidentalidad vial.

De acuerdo a (World Health Organization & World Bank, 2004, p. 2), las tasas de mortalidad a causa de los accidentes de tránsito aumentan significativamente año tras año pues más de 3.000 personas fallecen cada día en el mundo como consecuencias de los accidentes de tránsito. Para el año 2020 se pronostica que los traumatismos causados por el tránsito se convertirán en la séptima causa de muerte a nivel mundial. La Organización Mundial de la Salud califica esta situación como un problema prioritario de salud pública.

Lo paradójico de esta estadística, es la profética realidad con la que se está cumpliendo; teniendo en cuenta el informe que para el 2016 publicó esta misma Organización en conjunto con la Organización Panamericana de la Salud (OPS), en donde solo sobre la referencia que se hace a la Región de las Américas, que, junto con Oceanía, representan apenas el 14% de la población mundial de acuerdo con estadísticas de las Naciones Unidas, en el citado informe de la OMS y la OPS se señala que:

“Los traumatismos causados por el tránsito en la Región de las Américas se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por el tránsito a escala mundial... La tasa de mortalidad debida al tránsito en toda la Región es de 15,9 por cada 100.000 habitantes” (OMS, OPS, 2016, p.3).

Cambio de rango de las diez causas principales de la carga mundial de morbilidad según los AVAD perdidos

1990		2020	
Rango	Enfermedades o traumatismos	Rango	Enfermedades o traumatismos
1	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	1	Cardiopatía isquémica
2	Enfermedades diarreicas	2	Depresión unipolar grave
3	Trastornos perinatales	3	Traumatismos causados por el tránsito
4	Depresión unipolar grave	4	Trastornos cerebrovasculares
5	Cardiopatía isquémica	5	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
6	Trastornos cerebrovasculares	6	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
7	Tuberculosis	7	Tuberculosis
8	Sarampión	8	Guerras
9	Traumatismos causados por el tránsito	9	Enfermedades diarreicas
10	Anomalías congénitas	10	VIH

AVAD: años de vida ajustados en función de la discapacidad. Medición del desequilibrio en salud que combina información sobre el número de años perdidos por muerte prematura y la pérdida de salud por discapacidad.

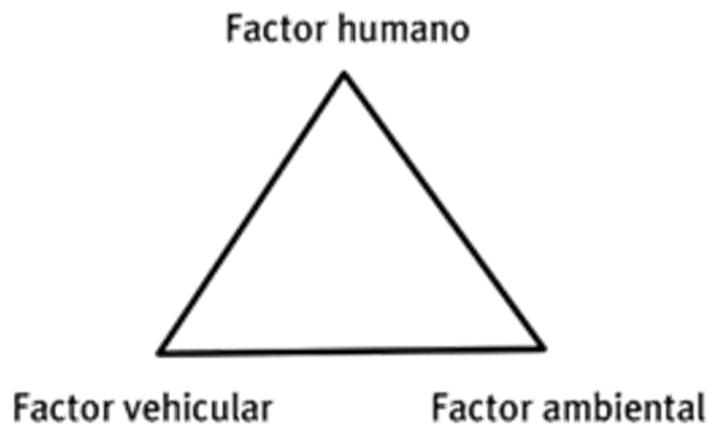
Tabla 3. Un problema de salud pública, proyección AVAD al 2020 (OMS 2004)
Fuente: Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (OMS 2004, p. 2)

En la proyección señalada, se pronostica que para el 2020, los traumatismos que se llegasen a generar de los accidentes de tránsito ocuparan la tercera posición de las principales causas de morbilidad mundial.

En Colombia al igual que en el resto del mundo los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de mortalidad sobre todo en la población más joven entre 15 a 29 años se estima que alrededor de 302.208 son víctimas de accidentalidad vial. Si no se toman las medidas necesarias para reducir los accidentes de tráfico, las proyecciones señalan que esta problemática social aumentará en un 80% en países en desarrollo hacia el año 2020, (Cabrera, Velásquez, & Valladares, 2009, p. 219, 220). Teniendo en cuenta que las proyecciones realizadas por el autor al momento de elaboración del documento para el año 2008, diez años después, no son descabelladas teniendo en cuenta las estadísticas que presenta el problema de accidentalidad vial en la actualidad.

Ante las cifras estadísticas y los pronósticos proyectados organizaciones internacionales es preocupante la problemática, y más aún, imperativa necesidad de conocer e identificar las causas, condiciones y acciones adoptadas por los distintos actores viales, y así poder definir factores de riesgo epidemiológicos mitigar con el único propósito de disminuir las probabilidades de que los actores viales se vean inmersos en contraer traumatismos a causa de la accidentalidad vial o en el peor de los casos, pérdida de la vida, disminuyendo así los índices de morbilidad y mortalidad que se desprenden de la accidentalidad vial.

De ahí el concepto de la trilogía vial en la cual los componentes que interactúan en un esquema básico de tránsito factor humano, factor vehicular y el factor ambiental, como se muestra a continuación, en el grafico en cada uno de sus vértices, los tres factores que caracterizan al problema:



Cuadro 1. Trilogía vial
Fuente: Ministerio de Educación de Argentina (s.f.). Educación del transeúnte. Recuperado de <http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/docente/textos/index5.html>.

Según el texto Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano (Norza, Granados, Useche, Romero y Moreno 2014, p. 161), los actores viales se ven representados en los diferentes intervinientes en las vías; las personas que

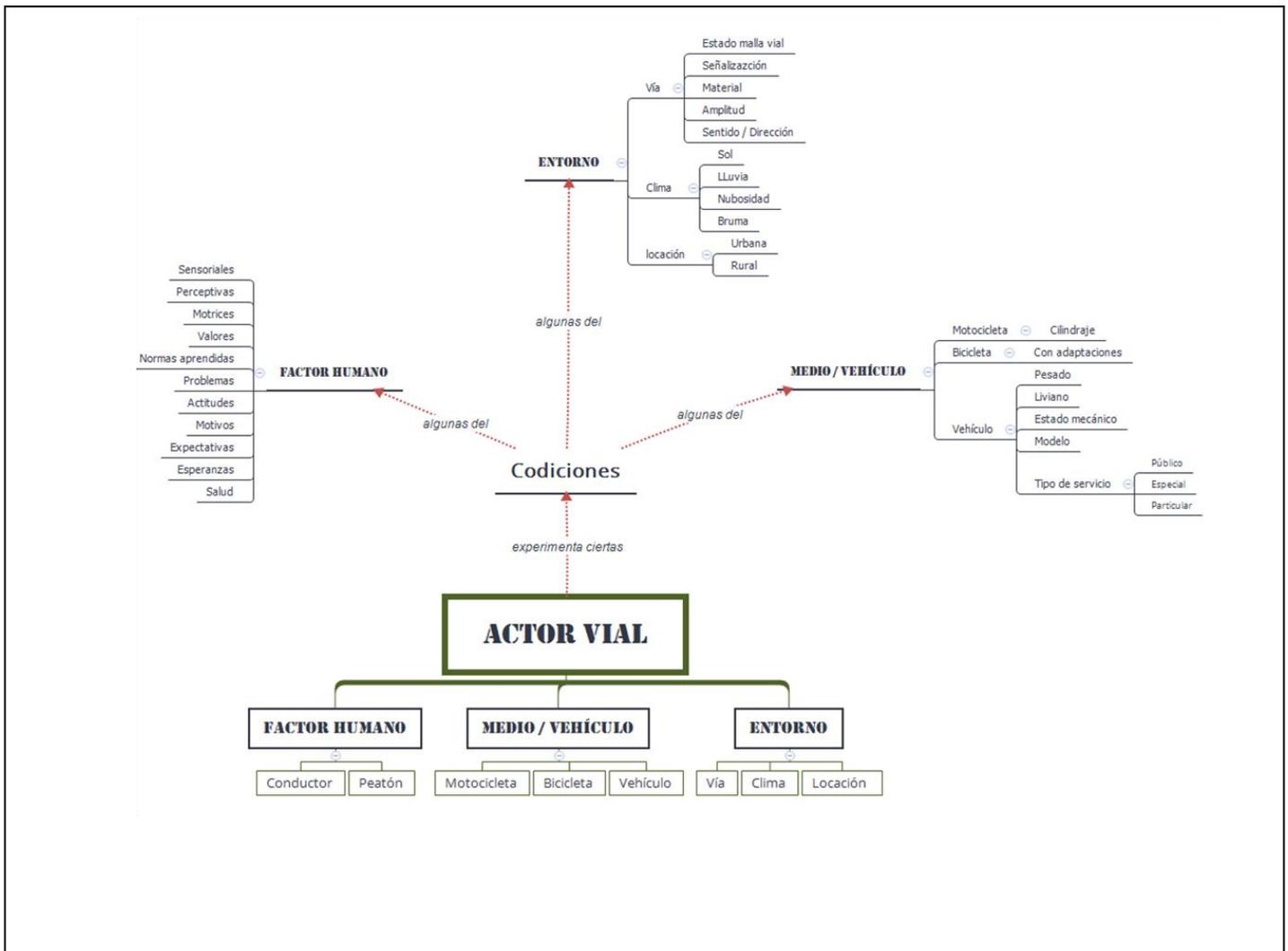
cuentan con la idoneidad, capacidad técnica y teórica para operar un vehículo, a quienes se les denominan conductores, también están las personas que interactúan peatones que son todas aquellas personas que se movilizan a pie, aunado a esto también están los actores pasivos como pasajeros y ocupantes de vehículos, ajenos al conductor. De acuerdo con las anteriores premisas se realiza una descripción más detallada de los actores viales en base a la trilogía vial y las condiciones que estos experimentan.

Un vehículo se trata de un medio de transporte que sirve para movilizar personas o cosas, es importante agregar que este medio puede tener un elemento tractor ya sea físico o mecánico, de tal modo que de esta manera surgen como complemento de los actores viales (conductores) los ciclistas y motociclistas. Y de acuerdo con el informe de la Seguridad Vial en la Región de las Américas (OMS y OPS 2016, p. 3), advierte que los actores viales más vulnerables en las vías son los peatones, ciclistas y motociclistas, enfatiza en mayor control y protección sobre los motociclistas debido al aumento paulatino que se ve en la muerte de estos, toda vez que existió un significativo aumento del 5% entre los años 2010 y 2013, que representaron un 15% y un 20% respectivamente. Otro aspecto importante lo componen factores del entorno como las vías, el ambiente y otros elementos que pueden llegar a motivar muchas de las acciones que realizan los distintos actores viales en la ocurrencia de un accidente o evento de tránsito.

Un tercer componente de la trilogía vial hace referencia a los aspectos ambientales que pueden sufrir las vías y el ciclo de la conducción de un vehículo, aspectos como la lluvia e incluso la iluminación excesiva de un día soleado pueden hacer la diferencia a la hora de presentarse un incidente vial, pero este factor ambiental no está encaminado solo al clima, es importante aclarar que el entorno es también parte del factor en mención; el material en que esta hecho el corredor

vial, si se trata de una vía urbana o rural, el alumbrado público, la señalización vial, la cantidad de calzadas y el sentido de las mismas están plenamente relacionados a este.

Adelante se construye una descripción clara de los actores viales y las condiciones que estos pueden experimentar, grafico que se realiza en base a las argumentaciones de varios autores, de acuerdo a las percepciones obtenidas, con el fin de tener una perspectiva más clara de la actuación vial.



Cuadro 2. Descripción actores viales en base a la trilogía vial y las condiciones que estos experimentan
Fuente: Elaboración propia a partir de los documentos Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación. Aldea M, D. S. A. (2002), Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano, (Norza et al. 2014) y Ministerio de Educación de Argentina (s.f.). Educación del transeúnte. Recuperado de <http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/docente/textos/index5.html>.

Cuando se parte de la premisa una falla en el ciclo y una alteración a causa de cualquiera de los actores viales descritos, nos encontramos ante un evento de tránsito que de acuerdo a lo contemplado por la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, artículo 2, lo cataloga y señala como un accidente de tránsito.

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (Ley 769 de 2002)

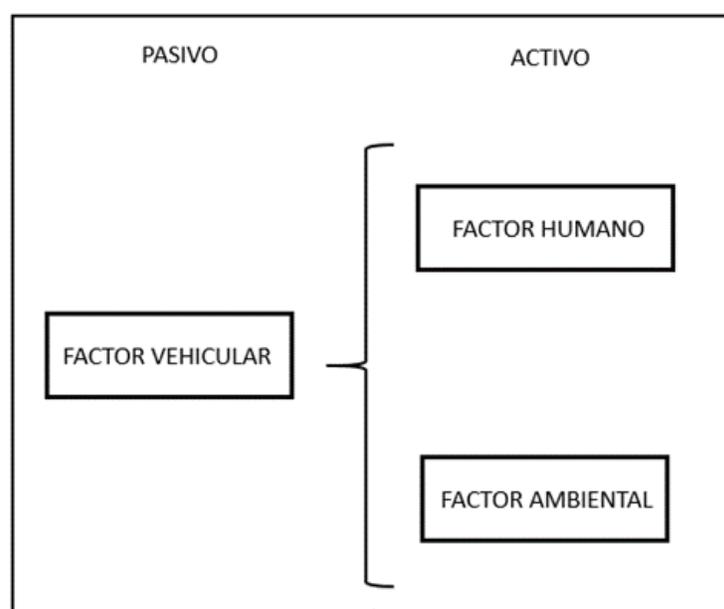
Perdomo (2010) aduce que este tipo de eventos se convierte en víctimas con lesiones mortales o personales; así se puede inferir que la gravedad de este radicarán básicamente en las diferencias propias de la persona, como, e. g.: edad, género, estado de salud, clase de accidente, tipo de trauma, entre otros, así mismo tendrá atenuantes si la persona involucrada directamente en el evento usa de elementos de protección u observancia de las normas, sumado a la inmediatez con que se preste la atención básica o primeros auxilios, entre otros posibles atenuantes, como citaron (Norza et al. 2014, p. 160).

Entonces, en síntesis se puede inferir que para todo evento de tránsito deben existir la interacción del factor humano y factor vehicular; pero en la trilogía vial que describe Iles Valles, G. (2018), también el factor ambiental es importante y está compuesto por la estructura vial, señalización vial vertical y horizontal entre otros, pero los dos mencionados de hecho son los más importantes teniendo en cuenta que estos son los que marcan las condiciones en las cuales los demás componentes de la trilogía vial deben hacer su interacción; sin descartar que el factor ambiental también juegan un papel importante las condiciones ambientales, estado de las vías e

inclusive fenómenos físicos como los coeficientes de rozamiento de acuerdo al material en que se encuentre construido los miles de kilómetros de vías construidas en nuestro país.

Una vez descritos los aspectos relevantes como los de la trilogía vial, es importante hacer una clasificación de los factores que la componen, enfocada a términos de actividad e interacción cuando estas empiezan su accionar en un ciclo como el descrito por dicha trilogía, ver cuadro nro.

1.



Cuadro 3. Clasificación del accionar de los factores de la trilogía vial
Fuente: Adaptación a partir de Ministerio de Educación de Argentina (s.f.). Educación del transeúnte. Recuperado de <http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/docente/textos/index5.html>

Hecha esta clasificación, se observa la dimensión pasiva dada al factor vehicular, teniendo en cuenta que su accionar depende básicamente de otros factores, como el ambiental que entra en la clasificación como activo por todos aquellos acontecimientos climáticos como el sol, la lluvia, nubosidad, viento, entre otros que no pueden ser controlados y que interactúan de manera directa con el factor vehicular y su desempeño en otros componentes ambientales como las vías. Pero

resulta de gran interés y particular clasificación el factor humano, tal vez el más importante de los tres componentes de la trilogía vial.

Por qué a diferencia de los anteriores el factor humano si tiene la capacidad de decidir su actitud en la vía cuando entran en juego y accionar del ciclo de la trilogía vial los tres factores y es en este último en el que se debe realizar un análisis en las causas de la accidentalidad vial, y de este se puede realizar una clasificación de los aspectos más importantes que influyen en su actuar, dentro de las cuales se destacan la más importantes.



Cuadro 4. Aspectos importantes del factor humano de la trilogía vial
Fuente: Adaptación a partir de Ministerio de Educación de Argentina (s.f.). Educación del transeúnte. Recuperado de <http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/docente/textos/index5.html>

El perfilamiento del Factor Humano es importante, porque de este depende el análisis que se realiza en eventos o accidentes de tránsito, donde los factores descritos como educativos y culturales, fisiológicos, de experiencia y conocimiento, psicológicos y mentales pueden llegar a ser el punto de partida de la mayoría de los casos de afectación en la seguridad vial, en eventos leves o de comprometimiento de víctimas o lesionados.

Como se describe en párrafos anteriores la educación juega un papel importante a la hora de interacción en las vías, sin el ánimo de hacer ningún tipo de discriminación social, resaltar en la

condición socioeconómica y cultural de la persona condiciona su interacción como peatón, ciclista, motociclista o conductor de vehículo, con los demás usuarios de la vía.

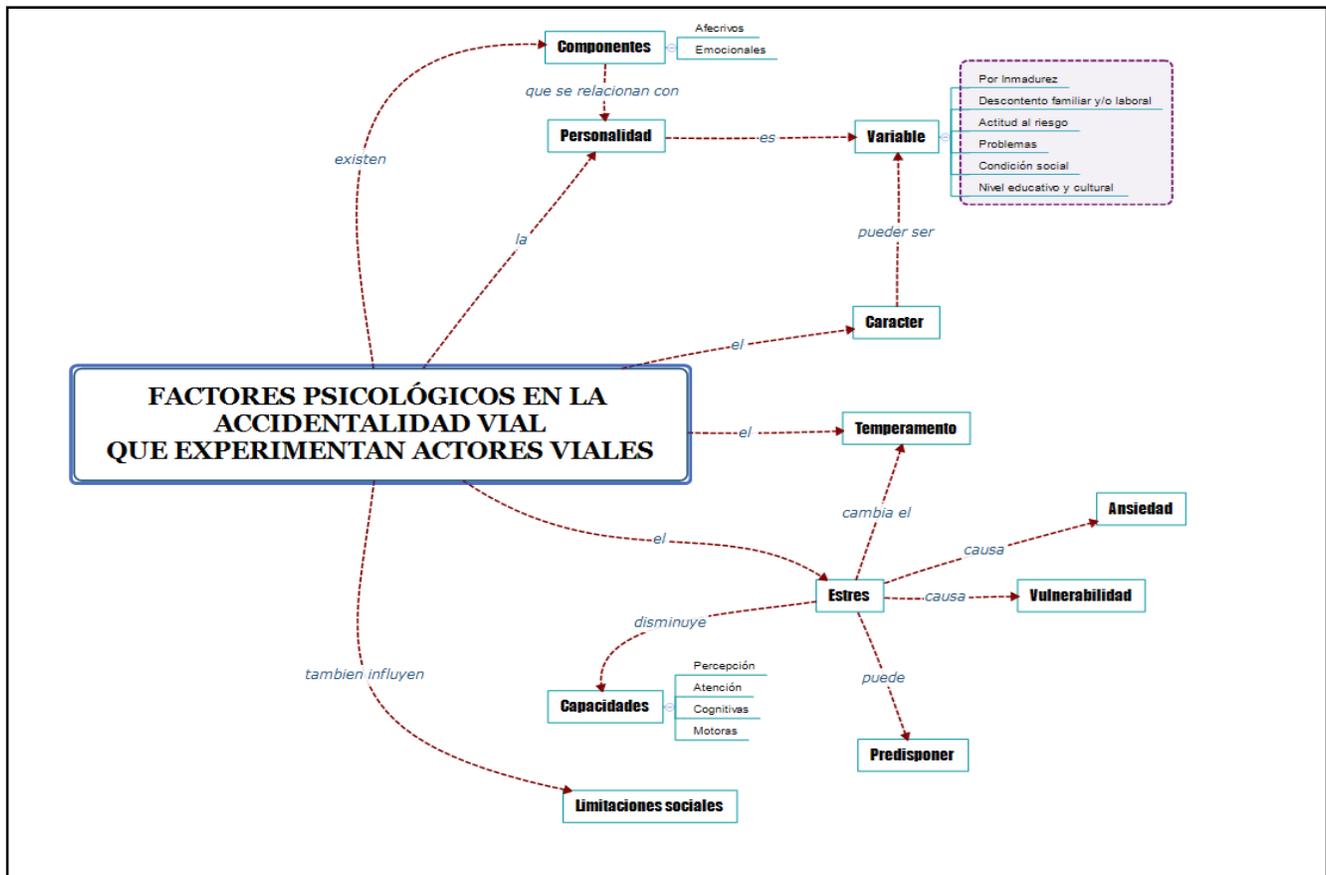
No es desconocido saber que en un alto porcentaje las personas que aprenden a conducir, lo hacen de manera empírica, que no debe ser un estigma, pero si debe ser un factor de atención para los organismos de control porque estas personas son aquellas que a diario se encuentran en las vías, realizando una aparición prematura apelando a sus incipientes destrezas, habilidades y conocimiento en normatividad vial. Tendencia que obedece a la facilidad con que se obtienen los permisos de conducción por no existir un control riguroso para este tipo de trámites.

Al mismo tiempo reconocer que en Colombia, aunque se ha procurado enfatizar de manera estricta en dichos controles para una autorización de conducción, no es desconocido que estos son muy fáciles de conseguir de manera legal si se cuenta con las capacidades económicas para cubrir los costos de su expedición. Sin desmeritar las importantes labores sobre los controles establecidos para la expedir este tipo de documentos por los organismos de tránsito, factores culturales y éticos que se han hecho norma en una cultura de facilismo que sumados a ciertos valores negativos como la corrupción, impelen a que los esfuerzos realizados por las entidades encargadas del proceso se vean empañados y desacreditados.

En Colombia la normatividad vigente y la expedición de normas de regulación son importantes en materia de seguridad vial, siendo estas excelentes como herramientas de control; pero paradójicamente se diezma la capacidad de respuesta y aplicación de las normas y controles operativos por parte de las autoridades responsables ante la insuficiencia de personal y equivocada decisión de sacar provecho propio ante la tara del actor vial.

Por otra parte factores como la aptitud física de la persona, el estado de ánimo, psicológico y mental pueden llegar a ser difusos, si se tiene en cuenta que estos pueden ser completamente distintos para cada caso y en particular para cada individuo.

Factores como el temperamento, el estrés, aptitudes físicas y de reacción, sistema nervioso entre muchos otros, haciendo especial énfasis en la relación epidemiológica que presenta el estrés con la accidentalidad vial en conductores que presentan estrés desencadenado a causa de extensas jornadas laborales, sumado al estrés que puede generar las condiciones del tráfico, contribuyen a facilitar la ocurrencia de eventos viales y accidentalidad de tránsito, de acuerdo a los comentarios de Toledo (2006) y Montoro et ál. (2000), citados por (Norza et al. 2014, p. 182)



Cuadro 5. Factores psicológicos en la accidentalidad vial que experimentan los actores viales
Fuente: Elaboración propia a partir de los documentos Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación. Aldea M, D. S. A. (2002), Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano, (Norza et al. 2014).

Así mismo se hayan brotes epidemiológicos en relación a la accidentalidad vial en aspectos Psicológicos como las actitud, valores, hábitos, personalidad, incluso hasta en las mismas preocupaciones como componente no perceptible que influye en la capacidad de conducción o de desempeño de una persona en relación a la interacción de los otros dos componentes de la trilogía vial.

De acuerdo a las pautas descritas por Aldea M. (2002) y Norza et al. (2014), que sustentan en sus informes Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación y Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano, respectivamente, se ilustra gráficamente la posibilidad de experimentar comportamientos de tinte epidemiológico.

Poó, Ledesma y Montes (2008), discuten que frente a los distintos enfoques que se den a las líneas de investigación que se puedan desprender de la psicología aplicada al tránsito, se confluje a que los procesos emocionales llegan a ser igual de importantes a los aspectos cognitivos, entonces emociones como la ira y comportamientos agresivos del conductor son factores de preocupación en diferentes países y culturas.

La investigación realizada hasta el momento parece sugerir que las manifestaciones agresivas del conductor implican un proceso en el que intervienen simultáneamente variables del individuo, del contexto y de la situación. Parkinson, 2001; Sharkin, 2004”, citados por (Poó, Ledesma y Montes 2008, p. 276)

Guixa y Moreno (2006, p. 51) sin entrar en análisis psicológicos profundos que estudien comportamientos neuróticos o similares, si podemos reconocer que rasgos que se evidencian en conductores que son proclives a sufrir un accidente de tránsito, encontrando entre estos la

negligencia, agresividad, ira, falta de atención, la impulsividad, la osadía, temeridad, el dejarse influenciar por otros actores viales, estado de ánimo, incluso hasta el estado civil del conductor puede ser un rasgo de atención. Incluso mencionan que de acuerdo a estudios realizados por expertos, el estado civil de una persona también influye en la ocurrencia de accidentes de tránsito, teniendo en cuenta que el riesgo es un 50% más alto en solteros y viudos que en persona casadas.

Si bien es cierto se ha reconocido en muchas investigaciones que los comportamientos agresivos y las manifestaciones de ira en el tránsito son problemas que han alcanzado proporciones epidémicas, aún el tema desde el punto de vista teórico es embrionario, toda vez que la investigación es empírica en muchos casos, porque no se ha logrado precisar con claridad el alcance de estos fenómenos de estudio, además de que no existe un criterio consensual en torno a las definiciones de los constructos que se utilizan en la investigación, Dula & Geller, (2003), citado por (Poó, Ledesma y Montes. 2008, p. 269, 270).

Por otra parte la ingesta de alcohol y sustancias psicoactivas es una causal en el incremento de la accidentalidad vial que tiene su relación epidemiológica directa con el factor humano, Guanche, Martínez, Gutiérrez, (2005, p. 2) Señala que solo para EE.UU. el 40% la mortalidad en accidentes de tránsito tiene relación al consumo de alcohol, así mismo señala que estudios epidemiológicos lo corroboran estadísticamente.

Entonces las características fisiológicas de una persona se reflejan en la capacidad psicofísica de una persona frente a la tarea a desarrollar, como por ejemplo la coordinación de sus movimientos, vista / reflejos, su capacidad auditiva, somnolencia, pérdida de atención, aspectos relevantes a la hora de su participación como actor vial, de ahí pretender realizar un paralelo con

las alteraciones del sistema nervioso del conductor con la clasificación epidemiológica del consumo de alcohol y drogas, y de igual forma con las mismas capacidades de tolerancia que ofrecen unos individuos a diferencia de otros.

Para el 1 de diciembre de 2016 en su página web del diario colombiano la Nación, pública:

Un 30% de los fallecimientos por accidentes de tránsito están relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas. La proporción de esas muertes ha venido creciendo sostenidamente desde el 2004. Ese año, en un 26% de los decesos en carretera se detectó la presencia de alcohol al volante. Los datos los presentó este miércoles el investigador Jesús Méndez, del Instituto sobre Alcoholismo y Farmacodependencia (IAFA). (Avalos, 2016, p. 1).

Ni con las duras sanciones que se han generado e impuesto por acción específica de la política pública en normatividad vial son lo suficientemente persuasivas para regular esta problemática.

Una vez identificadas las circunstancias o principales situaciones que aumentan las probabilidades y posibilidades por las cuales una persona pueda correr el riesgo de ser participe en un evento de comprometimiento con la seguridad vial, descritas como principales factores epidemiológicos, se resumen en la siguiente cuadro.



Cuadro 6. Resumen factores epidemiológicos

Debilidades culturales y educativas frente a factores epidemiológicos

La accidentalidad vial, de acuerdo con Cabrera, Velásquez y Valladares (2009), no data de la aparición del automotor, antes de estos, ya se presentaban accidentes con trenes, usuarios de bicicletas y vehículos de tracción animal o carruajes, de tal modo que con el vehículo de motor se presentó un aumento de estos eventos, por la misma producción masificada de automóviles y motocicletas como fenómeno global, tanto que:

Los vehículos de motor se convirtieron en el siglo XXI en artículos de consumo masivo que modifican el comportamiento humano, estimulan la movilidad individual, dan estatus y son símbolo de prosperidad. Por su parte, la planificación urbana, la expansión de las

mallas viales, la cultura y la educación ciudadana no acompañaron tal fenómeno y la motorización de la vida humana generó, (Cabrera et al. 2009, p. 219).

Y esta falta de planificación ha sido una constante en los países que están en vía de desarrollo, entre los que se encuentra Colombia. El crecimiento demográfico, industrial y urbano que ha sufrido nuestro país en la última década ha sido importante, si se hace memoria, unos 20 años atrás acceder a un vehículo era un lujo que no estaba al alcance de todos, y que como dijo Cabrera y otros daban estatus. Pero el avance tecnológico, el fenómeno de la globalización y crecimiento de la población y las ciudades, imponen que la adquisición de un medio de transporte deje de ser un lujo y se convierta en una necesidad, que sumada a las facilidades adquisitivas actuales han causado una superpoblación vehicular, en donde la planificación urbana, capacidad de vías, promoción de cultura vial y educación ciudadana, factores antes señalados, sean apenas un pequeño esbozo de lo que realmente se debió haber dimensionado.

Ahora bien, el derecho fundamental a la libre locomoción se tiene que ver constreñido por medidas restrictivas que buscan dinamizar y mejorar un tráfico denso y latoso que está afectado por una planeación que no se tuvo en años anteriores.

Así las cosas, se debe convivir en paralelo con un tráfico agobiante que afecta a algunas actores viales más que a otros, y que estas afectaciones son desencadenantes de la aparición y permanencia de factores de tipo epidemiológico, que facilitan y propician la accidentalidad vial, en aspectos como algunos de los mencionados en el cuadro No. 6.

Esto sumado a la parca legislación de tránsito, los pocos programas en educación para conductores, deterioro de vías y administraciones corruptas y despreocupadas prolongan y

permiten la evolución de tendencias epidemiológicas como las descritas anteriormente frente que sean una constante ante un evento de seguridad vial.

Otro gran aspecto de permeabilidad epidemiológica en accidentalidad vial, se enmarca en la cultura ciudadana, teniendo en cuenta que esta es un ideal efímero que día a día se desvanece en una sociedad que ha modificado sus valores por premisas personales.

En el libro *Antípodas de la Violencia: Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina*, aunque se abordan temas distintos si se asemejan en la teoría frente a la cultura ciudadana los siguientes postulados:

Existiría la expectativa razonable de que las ciudades con altos niveles de cultura ciudadana presenten menores índices de transgresión de normas y problemas de inseguridad...

Permitiría esperar que una política sostenida de intervenciones y acciones culturales puede impulsar cambios en las actitudes de la gente hacia la ciudad, aumentar la confianza en instituciones, el cumplimiento de las normas y la confianza entre desconocidos. De ahí que uno de los resultados habitualmente esperados al adoptar este tipo de políticas es que al aumentar el respeto del ciudadano por la ley y por sus semejantes se reduzcan los casos de violencia y corrupción, aumente la disposición de los ciudadanos a acatar la ley y a suscribir y cumplir acuerdos, y la cooperación entre ellos, entre otros muchos aspectos. (Mockus, Murraín y Villa (coordinadores), 2012, p. 53).

En realidad es indispensable empezar a fortalecer la educación y la cultura ciudadana desde las aulas de clase para que a futuro se obtengan los resultados esperados frente a la posibilidad de reducir las tasas de morbimortalidad por eventos de tránsito y fortalecer la posibilidad de regocijarse en una sociedad con bases sólidas de cultura ciudadana.

Identificación de patrones epidemiológicos frente a la seguridad vial

La investigación en seguridad distintos aspectos se puede suponer que por excelencia sería la conjunción entre posibles teorías o hipótesis y la práctica con la aspiración de ahondar en el proceso de exploración de nuevas hipótesis o conocimientos. Para este caso en particular conocer factores originadores de riesgo en el incremento de la accidentalidad vial fortalecerán los procesos en que la premisa de la seguridad humana sea un derrotero empresarial, como la implementación de sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo de compañías que desarrollen su core de negocio en las distintas líneas de transporte.

Conocer los posibles factores epidemiológicos frente a la accidentalidad vial como base para conformar los fundamentos de las acciones a implementar para combatir los posibles riesgos psicosociales a los que se pueden ver avocados los funcionarios de la compañía, es vital para tomar medidas y emprender estrategias encaminadas a eliminar y/o reducir estos riesgos.

Partiendo de lo anterior, esta línea de investigación abordada por distintos autores pretende desarrollar nuevos conocimientos y teorías, en particular por el incremento de las estadísticas de los últimos años, como se señala en los informes internacionales, en especial a las poblaciones vulnerables para el fenómeno de estudio, como lo son los motociclistas.

A partir de las distintas reflexiones e interpretación de los estados del arte, se pretende generar una alerta no solo empresarial, sino también social y una reconvención a reflexionar en nuestro actuar ciudadano como principal arista del triángulo de la seguridad vial.

Ahondar en este proceso investigativo facilita avanzar en un apoyo cognitivo que demarque derroteros y rutas de acción con el fin adoptarlos en procesos sostenibles como iniciativa de planes de gobierno y política pública. Bajo esta premisa es importante la adopción de planes de gobierno municipales en cuanto a la prevención de la accidentalidad y fortalecimiento la seguridad vial.

En lo profesional de debe comprender que toda investigación que gire en torno a la seguridad, en este caso seguridad vial, es una fortaleza para reflexión teórico-práctica, y fundamental como guía en procesos metodológicos a desarrollar en el marco de las funciones como administrador en seguridad.

Conclusiones

La accidentalidad vial y el riesgo de sufrir un accidente que afecte la seguridad vial son latentes, y es una tendencia mundial que afecta en mayor medida a los mal llamados países subdesarrollados (países en vía de desarrollo), tal vez por laxitud de las normas que permiten su quebrantamiento.

Por otra parte se puede concluir que el factor humano, en cuanto a su actuación vial, es el eslabón más importante, de ahí que es fundamental fortalecer procesos educativos encaminados a generar cultura, crear conciencia y fortalecimiento de valores, encaminados a borrar del colectivo social el paradigma de evadir las responsabilidades morales que le corresponden. Así mismo se deben realizar procesos institucionales, bajo las políticas de un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, con el propósito de minimizar riesgos de accidentalidad vial.

Como conclusión se puede inferir que se requiere mucho más que fortalecimiento de la normatividad vial. Si se pretende abordar esta problemática desde un punto de vista objetivo, se debe realizar un replanteamiento de la estructuración de la malla vial, para liberar el flujo de tránsito de vehículos, liberando así cargas emocionales de los usuarios de las vías, con el fin de reducir los índices de accidentalidad.

Al ser una problemática que afecta todo el territorio nacional es indispensable abordar desde los planes de gobierno, la generación de planes de desarrollo que incluyan aspectos como:

- ✓ Estandarización de las normas de seguridad tanto para las infraestructuras y señalización vial, protección personal y tránsito de vehículos.

- ✓ Ejercer un control estricto a las dependencias encargadas de expedir, tramitar, aprobar, evaluar entre otros aspectos de importancia, frente a los trámites legales establecidos para licencias de tránsito y conducción, multas de tránsito.
- ✓ Se debe realizar un trabajo fuerte en cuanto a la coordinación entre Policía Nacional y Secretarías Municipales y Distritales.

Se destacan las altas probabilidades de que una persona se vea involucrada en un accidente vial, de tal modo que los desórdenes de personalidad, hábitos de conducción, estrés y hasta las limitaciones sociales entre otros, son una constante como patrones epidemiológicos identificados desde el punto de vista psicológico.

Es importante reconocer que los avances el conocimiento respecto a los factores epidemiológicos propiamente hablando de la accidentalidad vial, son apenas perspectivas que se tienen de universos distintos como lo puede llegar a ser cada individuo; pero sin duda si son una guía para el profesional que pretende concebir acciones que permitan generar rutas metodológicas en el marco de la reducción de la accidentalidad vial.

Referencias

Norza-Céspedes, Eryvn H, Granados-León, Elba Lucía, Useche-Hernández, Sergio Alejandro, Romero-Hernández, Mauricio, & Moreno-Rodríguez, Jesica. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56(1), 157-187. Retrieved August 29, 2018, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082014000100009&lng=en&tlng

Valbuena Cortés, S. (2018). Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011. [online] [Medicinalegal.gov.co](http://www.medicinalegal.gov.co). Available at: <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49511/Accidentes+De+Transito.pdf> [Accessed 10 Sep. 2018].

Costa, J. M. (2013). Reconceptualizar la integración de políticas en la gestión de la seguridad vial, *Revista Política de Transporte*, 25(4), 61-80.

Cuadros, F. N. (2016). La política de seguridad vial y la incidencia en la mortalidad vial en el Valle Del Cauca en el periodo 2012-2015 un estudio de caso. Trabajo de grado para optar al título en Maestría en Políticas Públicas. Facultad de ciencias de la administración. Universidad del Valle. Santiago de Cali, Colombia. Recuperado de <http://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/10893/9977/1/CB-0542792.pdf>

Organización Mundial de la Salud. (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Recuperado de

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSR_RS2015_SPA.pdf?ua=1

(GRSF, 2013). Fondo Mundial para la Seguridad Vial. Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial. Evolución de las muertes por incidentes de tránsito en Colombia, periodo 2002 – 2011. [Figura No.2]. Tomado de la página web: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%201a%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf>

Organización Mundial de la Salud. Informe 2016: Seguridad Vial en la región de las Américas. Recuperado de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSR_RS2015_SPA.pdf?ua=1

Wegman, F. (2017). El futuro de la seguridad vial: una perspectiva mundial. Revista Asociación Internacional de Tráfico y Ciencias de la Seguridad, 40(2), 66-71. Recuperado de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111216300103#>

Ledesma, Rubén, Poó, Fernando, & Peltzer, Raquel. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. Avaliação Psicológica, 6(2), 117-125. Recuperado em 29 de agosto de 2018, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712007000200002&lng=pt&tlng

Gómez-Fraguela, José Antonio, González-Iglesias, Beatriz, El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes. *Anales de Psicología* [en línea] 2010, 26 (Julio) : [Fecha de consulta: 29 de agosto de 2018] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=16713079016>> ISSN 0212-9728

Ruiz, José Ignacio, López, Laura Catalina, Escala de dificultades percibidas para la conducción, hostilidad y extraversión: un análisis correlacional en conductores de Bogotá. *Diversitas: Perspectivas en Psicología* [en línea] 2010, 6 (Julio-Diciembre) : [Fecha de consulta: 29 de agosto de 2018] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67915140017>> ISSN 1794-9998

Pico Merchán, María Eugenia, González Pérez, Rosa Elena, Noreña Aristizábal, Olga Patricia, SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA DESDE LA POLÍTICA PÚBLICA. *Revista Hacia la Promoción de la Salud* [en línea] 2011, 16 (Julio-Diciembre): [Fecha de consulta: 29 de agosto de 2018] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=309126696014>> ISSN 0121-7577

Alfaro-Basso, Daniel. (2008). Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica*, 25(1), 133-137. Recuperado en 29 de agosto de 2018, de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342008000100016&lng=es&tlng=es.

Plasencia, Antoni. Bases epidemiológicas para las políticas de prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el alcohol en España. *Adicciones*, [S.l.], v. 11, n. 3, p. 229-236,

sep. 1999. ISSN 0214-4840. Disponible en:
<<http://www.adicciones.es/index.php/adicciones/article/view/605>>. Fecha de acceso: 30
ago. 2018 doi:<http://dx.doi.org/10.20882/adicciones.605>

Nazif, J. I. (2014, 3 enero). Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura | Digital Repository | Economic Commission for Latin America and the Caribbean. Recuperado de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/35266>

Iles Valles, G. (2018). Documental del análisis jurídico de los delitos de tránsito perpetrados en la ciudad de Ibarra en el período 2010 - 2013. Retrieved from <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/2213>

Ley 762, Código Nacional de Tránsito Terrestre. (2018). Retrieved from http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

PLASENCIA, Antoni. Bases epidemiológicas para las políticas de prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el alcohol en España. Adicciones, [S.l.], v. 11, n. 3, p. 229-236, sep. 1999. ISSN 0214-4840. Disponible en:
<<http://www.adicciones.es/index.php/adicciones/article/view/605>>. Fecha de acceso: 30
ago. 2018 doi:<http://dx.doi.org/10.20882/adicciones.605>.

Avalos Angela (2016) Alcohol intervino en 30% de las muertes en vías, diario la Nación, recuperado de <https://www.nacion.com/el-pais/salud/alcohol-intervino-en-30-de-las-muertes-en-vias/N43R3K35Z5CHDLMKVB3DO4YC4A/story/>

Ledesma, Rubén, Poó, Fernando, & Peltzer, Raquel. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6(2), 117-125. Recuperado em 11 de outubro de 2018, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712007000200002&lng=pt&tlng=es.

Guixa García, B. y Moreno Gea, P. (2018). Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención. 2006, N°. 31 - Dialnet. [online] [Dialnet.unirioja.es](https://dialnet.unirioja.es). Available at: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/144633> [Accessed 05 Oct. 2018].

Guanche Garcell, H. Martínez Quesada, C. Gutiérrez García, F (2005). Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. 2005, *Revista cubana de seguridad pública*. [online] scielosp.org. Consultada de: <https://www.scielosp.org/article/rcsp/2007.v33n1/10.1590/S0864-34662007000100011/> [Accedida 05 Oct. 2018].

Guixa García, B. y Moreno Gea, P. (2018). Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención. 2006, N°. 31 - Dialnet. [online] [Dialnet.unirioja.es](https://dialnet.unirioja.es). Available at: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/144633> [Accessed 05 Oct. 2018].

Acero Velásquez, H., Aldana, S., Ariza, A., Camacho, S., Cancino, D., Chiappe, G., Corzo, J., Delgado, M., Garavito, S., Gómez, L., Mockus, A., Murraín, H.,

Ramírez, A., Ramírez, G., Ruiz, J., Sánchez, E., Villa, M., Villegas, M. and Zúñiga, S. (2018). Antípodas de la violencia: Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina. [online] Publications.iadb.org. Available at: <https://publications.iadb.org/handle/11319/383> [Accessed 10 Oct. 2018].

Cabrera A, G., Velásquez O, N. and Valladares G, M. (2018). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. [online] Dialnet.unirioja.es. Available at: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3986814> [Accessed 10 Oct. 2018].