

**PSICOEDUCACIÓN EN EL USO ADECUADO DE LAS SEÑALES Y NORMAS DE
TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE AGUSTÍN CODAZZI, CESAR**

**VIVIAN MARLENE PERDOMO PERPIÑAN
PASANTE DEL PROGRAMA DE PSICOLOGÍA**

**FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DEL ÁREA ANDINA
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO SEDE VALLEDUPAR
PROGRAMA DE PSICOLOGIA
VALLEDUPAR-CESAR**

2018

**PSICOEDUCACIÓN EN EL USO ADECUADO DE LAS SEÑALES Y NORMAS DE
TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE AGUSTÍN CODAZZI, CESAR**

**VIVIAN MARLENE PERDOMO PERPIÑAN
PASANTE DEL PROGRAMA DE PSICOLOGÍA**

**TUTOR ACADÉMICO: ALMEIDA LILIANA GONZÁLEZ MENDOZA
TUTOR INSTITUCIONAL: ROSA ANGÉLICA ZULETA HERNÁNDEZ**

**Informe de práctica empresarial presentado como requisito para optar al título de
PSICÓLOGA**

**FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DEL ÁREA ANDINA
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO SEDE VALLEDUPAR
PROGRAMA DE PSICOLOGIA
VALLEDUPAR-CESAR
2018**

DEDICATORIA

Este proyecto de grado está dedicado con todo mi cariño a mi familia; de manera especial a mi madre; quien con sus palabras me alentaba a seguir adelante y siempre puso toda su confianza en mí para lograr un objetivo más en mi vida.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco principalmente a Dios, por ser el inspirador y darme fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados.

Me van a faltar páginas para agradecer a las personas que se han involucrado en la realización de este trabajo, sin embargo, merecen un reconocimiento especial mis padres Damarys Perpiñán Reyes y José William Perdomo, mis abuelos Alejandro Perpiñán Marshall y Marlene Reyes Pérez que con su esfuerzo, dedicación y cariño me ayudaron a culminar mi carrera universitaria y me dieron el apoyo suficiente para no decaer cuando todo parecía complicado e imposible.

Asimismo, agradezco infinitamente a mis Hermanos que con sus palabras me hacían sentir orgullosa de lo que soy y de lo que les puedo enseñar. Ojalá algún día yo me convierta en su fuerza para que puedan seguir avanzando en su camino.

De igual forma, agradezco a mi tutora del proyecto Almeida Liliana González Mendoza, que gracias a sus consejos y correcciones hoy puedo culminar este trabajo. A los Profesores que me han visto crecer como persona, y gracias a sus conocimientos hoy puedo sentirme dichosa y contenta de haber elegido la carrera de psicología.

Finalmente agradezco a la alcaldía municipal de Agustín Codazzi, Cesar, por abrirme las puertas y dejarme realizar mis pasantías como proyecto de grado en donde aprendí demasiado y gracias a ello hoy soy una mejor profesional.

CONTENIDO

	Página
<u>Introducción</u>	8
<u>Generalidades de la empresa</u>	10
<u>Descripción de la dependencia en que se realizó la práctica</u>	12
<u>Reseña histórica</u>	14
<u>Título</u>	15
<u>Diagnostico</u>	16
<u>Justificación</u>	17
<u>Objetivos</u>	20
<u>Resultados esperados</u>	21
<u>Marco referencial</u>	22
<u>Metodología</u>	36
<u>Cronograma de actividades</u>	40
<u>Logros alcanzados</u>	41
<u>Limitaciones</u>	45
<u>Conclusiones</u>	46
<u>Recomendaciones</u>	47
<u>Bibliografía</u>	48

Lista de Gráficas

Página

Estadísticas de Accidentalidad de los entes reguladores del municipio de Agustín Codazzi,
Cesar

Gráfica 1. Lugares en donde se genera mayor índice de accidentalidad 41

Gráfica 2. Secretaría de tránsito y transporte municipal 43

Gráfica 3. Instituto nacional de medicina legal 43

Gráfica 4. Inspección de policía 44

Lista de anexos

Anexo A. Grupo de trabajo del proyecto.

Anexo B. Actividad: Capacitación en la Institución educativa Antonio Galo Lafaurie, sede Martínez Barbosa.

Anexo C. Actividad: Entrega de cartillas y psicoeducación en el barrio la antillana.

Anexo D. Actividad: Entrega de volantes entre la calle 13 y 20 sobre la carrera 16.

Anexo E. Actividad: Volantes entregados a la comunicad de Agustín Codazzi.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad podemos identificar diversos avances y crecimiento que han requerido mecanismos de control para la prevención de sucesos que afecten la humanidad de las personas. La movilidad es uno de esos sectores en los que se ha visto un crecimiento; razón por la cual, se han desarrollado mecanismos de control y respectivas reglamentaciones que permitan ejercer un sistema de prevención adecuado que conlleve a la protección de todos los usuarios.

Codazzi cesar es un municipio que se identifica por el crecimiento de población y el volumen vehicular, que si bien ha generado el aumento en las comodidades y necesidades de muchos usuarios, también ha generado muchos compromisos para con la sociedad en el ámbito de seguridad vial. El municipio no es la excepción con este tipo de crecimiento; el alto número de vehículos generan una serie de inconveniente, para la movilidad Ya que las redes viales no cuentan con las capacidades suficientes ni las condiciones necesarias para manejar este crecimiento, por lo cual no se puede brindar bienestar a las personas que circulan por las calles del municipio, y es de este punto que existe un gran interrogante como investigadora, y es ¿ si la población crece anualmente y existen más medio de transporte, porque no pensar en una restructuración de calles, de glorietas que en si nos ayuden al avance de la movilidad?

Los accidentes de tránsito matan a casi 1,2 millones de personas en todo el mundo cada año y dejan con lesiones a muchos millones más. Son la segunda causa de muerte entre las personas de 5 a 25 años, y tienen efectos devastadores en las familias y las comunidades.

En ese grupo de edad, los hombres jóvenes -ya sea como peatones, ciclistas, motociclistas, conductores principiantes o pasajeros tienen casi tres veces más probabilidades que las mujeres jóvenes de morir o sufrir traumatismos en la carretera.

Codazzi Cesar, se ha visto envuelta en este tipo de crecimiento como se mencionó con anterioridad, pues sus redes viales no están del todo aptas para este crecimiento que cada día van en aumento. Esta problemática provoca una serie de inconvenientes en los cuales podemos indagar para impulsar proyectos de mejora social que, a su vez, forman parte fundamental de nuestra propuesta investigativa centrada en la seguridad vial; Otro inconveniente es la formación que se le ha dado a los habitantes del municipio respecto a conocimientos básicos y prácticos en transporte vehicular; Estos factores traen como consecuencia el mal uso de la red vial del municipio de Agustín Codazzi Cesar en el casco urbano, los usuarios no se encuentran satisfechos y recurren en muchas ocasiones a soluciones irregulares para optimizar el tiempo de los recorridos, trayendo como consecuencia muchos inconvenientes que en algunos casos son accidentes vehiculares que a diario generan diversas lesiones e incluso vidas humanas. Todo esto sumado al gran incremento en volumen que ha tenido en particular las motocicletas sumadas a un gran número de peatones, resultan los actores del tránsito más vulnerables.

GENERALIDADES DE LA EMPRESA

Alcaldía municipal de Agustín Codazzi – cesar.

Misión

Lograr el desarrollo social y económico sostenible de la comunidad del Municipio en el período 2016-2019, con la implementación de políticas de inclusión y participación que tiendan a desarrollar programas y proyectos que satisfagan sus necesidades.

Visión

Agustín Codazzi durante el período 2016 – 2019 será un municipio centro de desarrollo de la región norte del César, eficiente en la administración de los recursos, educado, en armonía con el medio ambiente, saludable y próspero.

Funciones

Cumplir y hacer cumplir la constitución, la Ley, los Decretos del Gobierno, Ordenanzas y los Acuerdos del Concejo Municipal.

1. Conservar el orden público en el Municipio, de conformidad con la Ley y las instituciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo Gobernador.
2. Suprimir o fusionar entidades y dependencias municipales y descentralizadas de conformidad con los Acuerdos Municipales respectivos.

3. Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de Acuerdos sobre: Planes, Presupuesto Anual de Rentas y Gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio.

4. Las demás que la constitución y la Ley le señalen.

DESCRIPCIÓN DE LA DEPENDENCIA EN QUE SE REALIZÓ LA PRÁCTICA

Secretaría de gobierno

Misión: La Secretaría de Gobierno tiene como objetivo principal la formulación, ejecución y coordinación de políticas y programas relacionados con la convivencia ciudadana mediante la conservación del orden público, misión altamente preventiva y resguardadora de la seguridad y la tranquilidad, la moralidad, la economía y el sosiego público, el desarrollo y participación de la comunidad y ejercer el control sobre los precios, pesas, medidas, rifas, juegos, espectáculos, ventas informales y establecimientos abiertos al público. Así mismo, es responsable del diseño e implementación de políticas y estrategias tendientes a garantizar la seguridad ciudadana en materia de prevención y atención de emergencias y demás calamidades conexas.

Funciones:

- ❖ Asesorar al Alcalde municipal en el diseño de las políticas para mantenimiento y consolidación del orden público, la seguridad y la convivencia ciudadana.
- ❖ Coordinar las funciones policivas desarrollando acciones tendientes a garantizar la vida, honra, bienes y la tranquilidad y el orden ciudadano.
- ❖ Colaborar con la administración de justicia en el área de su competencia y auxiliar a la rama jurisdiccional.
- ❖ Asegurar a través de las inspecciones de Policía y comisarías de familia la tranquilidad, la moralidad y el orden ciudadano, imponiendo a los infractores las sanciones del caso, de acuerdo con las normas legales vigentes sobre la materia.

- ❖ Formular las políticas para prevenir los conflictos y situaciones intrafamiliares y atención al menor.

RESEÑA HISTORICA

El día 9 de abril de 1958, el ministro de gobierno mayor general Pio Quinto Rengifo, dicto la resolución 0265 por el cual se aprueba el decreto emanado de la gobernación por el cual se crea el municipio de Agustín Codazzi en honor al ilustre cartógrafo y se dictan otras disposiciones, posteriormente a ello se establece la primera administración municipal conformada por:

Alcalde: Don Jorge Trujillo Vargas

Tesorero: Don Diego Quiñonez Ortega

Personero: Doctor Julio Daza Lafaurie

Que luego le sucedieron en la historia 52 alcaldes por decreto y encargo como describe el maestro Caicedo hasta el 1988 cuando se elige por voto y elección popular el primer alcalde.

ALCALDES DE AGUSTIN CODAZZI	
Efraín Quintero Mendoza	1988-1990
Edinson Rodriguea Chinchia	1990-1992
Raúl Lafaurie Perdomo	1992-1994
Gilberto Gómez Gómez	1994-1998
Enot Argote Rodríguez	1998-2002
Lourdes Rueda Ovalle	2002-2005
Tomas Ovalle López	2005-2009
Jesús Suarez Moscote	2010-2012
Efraín Quintero Mendoza	2012-2015
Luis Vladimir Peñaloza Fuentes	2016-2019

TITULO

Psicoeducación en el uso adecuado de las señales y normas de tránsito en el municipio de Agustín Codazzi, Cesar

DIAGNOSTICO

En el municipio de Agustín Codazzi cesar, los registros de accidentalidad nos demuestran que el municipio es el primero en el departamento con alta tasa en accidente, después de la ciudad de Valledupar.

La calle 18 del municipio, carrera 16, la variante, sector del mercado municipal representan alta peligrosidad, ya que el 37% del total de los accidentes de tránsito ocurridos en el tiempo de estudio sucedieron sobre esta calle. Se identificaron los factores de riesgo asociados más relevantes correlacionados con los altos índices de accidentalidad en los puntos críticos y se propuso un plan de mejoramiento en la red vial que permitirían aumentar la seguridad vial.

Los factores de riesgos más relevantes fueron el estado de la red vial, problemáticas en señalización y factores asociados a la humanidad. Se propuso un sistema de prevención de riesgos acorde con la problemática de accidentalidad en los puntos críticos identificados que impulsarían su concientización, información, control y vigilancia en el municipio y en los puntos de alto riesgo. Finalmente, se planteó un diseño conceptual de mejoras en la mala vial bajo los estándares de ingeniería necesarios para, promover una armonía en la movilidad y la seguridad vial.

JUSTIFICACIÓN

El impacto de los accidentes de tránsito y sus consecuencias hacen necesario abordar esta problemática con políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables, ya que involucran la salud pública, la seguridad de los ciudadanos y la movilidad del país.

Esta preocupación generalizada nos invita a formular e implementar lineamientos de políticas públicas que impulsen y faciliten la coordinación institucional e intersectorial de acciones en seguridad vial, para la consecución de objetivos comunes que prevengan, reduzcan y/o mitiguen el impacto de los accidentes asociados al tránsito.

En el municipio como en muchos otros tienen un problema de concientización y seguridad, que, lastimosamente, está fundamentada, según encuestas realizadas, así: *el 77% considera que las causas aparentes de accidentalidad son por exceso de velocidad y el 46% afirman que es por inexperiencia del conductor.* (Movilidad Sostenible, 2018) Dentro de los inconvenientes provocados podemos destacar: la mala movilidad en la red vial, el desconocimiento de los sistemas de seguridad vial, la poca presencia de mecanismos de control y señalizaciones en casi toda el área de transporte, el desconocimiento de las leyes de tránsito y a su vez la no aplicación de las mismas de manera oportuna e integral, la falta de concientización ciudadana entre otras.

En Agustín Codazzi se muestra un incremento considerable cada año en accidentes de tránsito, las consecuencias de los siniestros podemos encontrar; pérdidas económicas para todos los agentes relacionados con esta problemática en la que podemos destacar los cientos de millones que pierde el estado en campañas de prevención, en atención hospitalaria para los

protagonistas de estos accidentes de tránsito, pérdida de fluidez en el tránsito por parálisis en las vías por accidentes, y pérdida material para los usuarios implicados. Podemos, entonces, recalcar tres factores problemáticos de soporte para darle cabida al problema: La causa de mortalidad, los altos índices de accidentalidad y afección social y la problemática económica. Con estas bases, que no son las únicas pero si las más importantes en el desarrollo del municipio y de la protección de su población, damos indicios de la amplitud preocupante de la problemática y, a su vez, impulsamos ideas en las que quizás podríamos asociar la inseguridad vial.

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio.

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos caótica y riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hoy supera el contexto laboral pues hace parte una problemática social generalizada.

Según la presente ley : “La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados”.

La escuela es uno de los principales espacios de socialización. Desde el aula se transmiten anhelos, fracasos, modos de vida al igual que se promueven valores, derechos y comportamientos. Por estas razones buscamos utilizar este espacio de conocimiento y socialización para formar a los estudiantes y a la población en general en competencias ciudadanas y aplicarlas en la ejecución del proyecto de educación y seguridad vial por medio de diferentes actividades como capacitaciones, patrulla escolar e inducciones para los educadores, utilizando diferentes medios y entidades que brinden su asesoría, además del apoyo de diferente material bibliográfico y los educadores encargados.

Este proyecto pretende fortalecer las competencias ciudadanas, ya que estas son un conjunto de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas, que debemos desarrollar desde pequeños para saber vivir con los otros y sobre todo, para actuar de manera constructiva en la sociedad.

OBJETIVOS

Objetivo General

Diseñar programa de psicoeducación dirigido a la población del municipio de Agustín Codazzi Cesar acerca del uso adecuado de las señales y normas de tránsito.

Objetivos Específicos

- ❖ Identificar puntos críticos de accidentalidad mediante el análisis de registros estadísticos de control suministrados por los entes reguladores.
- ❖ Determinar las causas y factores de riesgo por la que se presenta la mayor parte de los accidentes en el municipio y encaminar el plan de psicoeducación para reducir los índices de accidentalidad.
- ❖ Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

RESULTADOS ESPERADOS

Una vez terminado este proyecto, se espera que los ciudadanos del municipio de Agustín Codazzi tomen conciencia en lo importante que es el cuidado de la vida y apliquen todo lo hablado en las capacitaciones acerca de lo que abarca la seguridad vial en sus vidas cotidianas, posteriormente se espera que se siga conservando en buen estado los arreglos realizados en los puntos más críticos donde se presenta mayor accidentalidad.

MARCO REFERENCIAL

Marco de antecedentes

Los resultados fatales que dejan los accidentes de tránsito, que padecen todos los países del mundo, ha encendido las alarmas para que rápidamente se tomen medidas drásticas al desmesurado crecimiento de este. En busca de soluciones para controlar las lesiones causadas por accidentes de tránsito *octava causa mundial de muerte y la primera entre jóvenes de 15 a 29 años* (Organización mundial de la salud, 2013) ha hecho que organizaciones mundiales como la organización mundial de la salud específicamente el Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos (VIP). Busquen diferentes tipos de soluciones respecto al caso, Tras el gran éxito de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, organizada por el Gobierno de la Federación de Rusia en noviembre de 2009, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó oficialmente el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011– 2020 en marzo de 2010. Con el objetivo de estabilizar, y después reducir, la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito, con lo que se calcula que se salvarían 5 millones de vidas en esos 10 años.

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial establece la plataforma normativa necesaria para ampliar la aplicación de una serie de medidas bien definidas. Los datos indican que esas medidas son eficaces y pueden salvar millones de vidas. Según el proyecto de la OMS Carga Mundial de Morbilidad, de 2004, los accidentes de tránsito causaron aquel año más de 1,27 millones de víctimas mortales, un número similar a las provocadas por muchas enfermedades transmisibles.

Se elaboró un Plan de Acción Mundial para orientar a los países sobre las medidas necesarias para reducir esas muertes y alcanzar así el objetivo del Decenio se presenta el estado de esas medidas en 182 países participantes. Con la ayuda de diferentes organizaciones internas de los países dentro del decenio como también la colaboración multisectorial por medio de la vinculación entre los profesionales de la seguridad vial que trabajan en un mismo país, reunieron datos estadísticos de accidentalidad elaboraron diferentes tipos de encuestas las cuales constituye un primer paso hacia una evaluación amplia de la seguridad vial mundial.

Los resultados presentados indican que a pesar de que la mayoría de los países han tomado medidas encaminadas a abordar la seguridad vial, es preciso realizar esfuerzos adicionales. Por eso es necesaria la intervención de todos los actores presentes en esta problemática de una manera más activa. Con este reto se reduciría a su mínima expresión.

Las investigaciones hacen cada vez más patente la existencia de sistemas para prevenir los accidentes o reducir la gravedad de los traumatismos resultantes, y los países han adoptado muchas medidas encaminadas a poner en práctica intervenciones fundamentadas en pruebas para hacer más seguras las vías de tránsito. Los datos obtenidos fueron mediante un cuestionario auto administrado utilizado en los 178 países y zonas que participaron en la primera encuesta mundial sobre seguridad vial, realizada en 2008. La citada encuesta prestó especial atención a las recomendaciones del Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, como base para su estructura y contenido. Todos los países aplicaron la misma metodología de recopilación de datos, descrita en un protocolo específicamente concebido para el estudio. En más del 95% de los países, la encuesta estuvo coordinada, en lo que a su ejecución práctica se refiere, por un coordinador nacional de

información (CNI) designado por el país; los cuestionarios fueron completados por equipos integrados por entre 6 y 8 encuestados clave, incluido el propio CNI.

Colombia hace parte de los 178 países que participaron en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, con el fin de reducir los siniestros de tránsito de manera significativa. Las organizaciones en Colombia, como la Corporación Fondo de Prevención Vial desde hace algunos años ha dedicado parte de sus esfuerzos a la recopilación, análisis, procesamiento y organización de la información relevante y disponible para dimensionar y lograr un mejor entendimiento de los accidentes registrados en las vías, y, de esta forma, plantear acciones para prevenir su ocurrencia.

Tomando como punto de partida la recopilación de información de mortalidad y morbilidad del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses procesada bajo la metodología sugerida por la Organización Mundial de la Salud, la información contenida en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito consolidados en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito del Ministerio de Transportes, las reclamaciones realizadas ante las aseguradoras que emiten SOAT y que consolida la Federación de Aseguradores de Colombia (FASECOLDA), las infracciones de tránsito recolectadas por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), variables demográficas que permiten contextualizar la información anterior, reportada por el

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el parque automotor y las licencias expedidas registradas en el RUNT, y mapas de riesgo de accidentalidad vial en contextos urbanos elaborados con una herramienta diseñada y desarrollada en conjunto con la Universidad de los Andes. Finalmente, se utilizó la información del International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) para establecer un marco de referencia de la

problemática de Colombia frente a la de los países miembros del grupo, en su mayoría europeos.

Las estadísticas de mortalidad, morbilidad y accidentes presentes en este estudio proceden de dos fuentes: el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), que proporciona la información de mortalidad y morbilidad, y los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito consolidados por el Ministerio de Transporte en su Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT), que provee la información de accidentes.

De acuerdo con los diferentes estudios realizados a estos registros se analizaron los listados de muertos y heridos por accidentes de tránsito e identificando las causas para buscar herramientas que sirvan como base para el planteamiento de las posibles soluciones.

En Colombia durante el 2011 se presentó un aumento en las cifras de mortalidad y morbilidad, frente al año 2010 (Fondo de Prevención Vial, 2011) que coincide con el aumento de la exposición reflejado en el crecimiento poblacional y del parque automotor. Con resultados nada favorables, Se registraron 6.728 víctimas graves en carretera, de las cuales el 27% corresponde a muertos, mientras que el 73% corresponde a heridos. *En total se registraron 1.813 muertos de los cuales el 47% (851 víctimas) son motociclistas, el 18% (322 víctimas) son peatones, el 13% (242 víctimas) corresponde a los usuarios del transporte particular, y el 10% (186 víctimas) a usuarios del transporte de pasajeros. Tanto el transporte de carga como los usuarios de bicicletas representan el 5% del total (90 y 98 víctimas, respectivamente).* (Fondo de Prevención Vial, 2011) Pese a las medidas adoptadas por los agentes de control, Colombia, con miras al cumplimiento de la meta con la que el gobierno se ha comprometido, sin embargo entiende que no es responsabilidad de un único

sector, ni será posible con esfuerzos aislados en diversos frentes. Es imprescindible el concurso tanto del sector público como del privado y también del mixto, así como es necesario adelantar acciones de fortalecimiento institucional, de mejoramiento de la infraestructura vial, de preparación para la atención de las víctimas al momento del accidente, así como endurecer las exigencias en los vehículos que hoy circulan por las vías urbanas y rurales de Colombia que garanticen su cumplimiento, que fortifiquen los controles para persuadir a los infractores de sus malas prácticas, y, simultáneamente, de encontrar la manera de hacerle ver a los conciudadanos que el comportamiento de cada uno marca una diferencia abismal en este proceso.

Marco teórico

Educación vial.

La educación vial busca medidas destinadas a educar a las personas como principales actores del tránsito de manera que contribuya a su óptimo funcionamiento. Es necesario que esta educación no solo sea impulsada por agentes políticos sino que provenga desde el seno de las familias para crear mejores conductores y peatones de las vías.

Es importante que las personas identifiquen y no confundan la entrega de información con la educación ya que esta última es la base del cambio para la prevención de siniestros viales. La efectividad de una legislación destinada al usuario depende de su implementación. (Organización Panamericana de la Salud, 1993).

Programas de seguridad vial.

De acuerdo a los resultados de la identificación de los puntos críticos de la ciudad proporciona una problemática de seguridad vial, el mecanismo a través del cual se piensa

actuar para su prevención, por lo tanto debemos establecer un programa que permita definir y orientar las acciones necesarias.

Se trata de trazar un plan, en el que quede explícito lo que se busca, quiénes participan, qué hace cada quién, cuándo, dónde, cómo, con qué, durante cuánto tiempo, la manera como se medirán los resultados, etc. (Organización Panamericana de la Salud, 1993).

Accidentes de Tránsito.

Todo hecho que produzca daño en personas o en cosas como consecuencia de la movilidad. “accidente”, *acerca de un hecho que puede suceder o no (eventual), y que no es producto de la voluntad deja lugar a pensar que es algo inevitable* (Núñez Velloso Carlos).

Un accidente siempre es no intencional, pero también en la mayoría de los casos puede evitarse tomando algunas precauciones. (Gómez Johnson Ronald César, 2004)

Los Ingenieros de Tráfico y de Carreteras son continuamente contratados para asegurarse de que el sistema de la calle y de la carretera esté diseñado y funcionando, tales que los índices de accidentes puedan ser reducidos. Por tal motivo se realizan diferentes pasos para este proceso, como:

- ❖ Recolección y mantenimiento de datos.
- ❖ Identificación de las localizaciones y los elementos peligrosos.
- ❖ Conducción de estudios de ingeniería.
- ❖ Establecer prioridades del proyecto.

Ingeniería de Transporte

Aplicación de los principios tecnológicos y científicos a la planeación, al proyecto funcional, a la operación y a la administración de las diversas partes de cualquier modo de

transporte, con el fin de preveer la movilización de personas y mercancías de una manera segura, rápida, confortable, conveniente, económica y compatible con el medio ambiente. (Cal y Mayor. Rafael y Cárdenas James, 2006).

El proyecto geométrico de calles y carreteras: es el proceso de correlación entre sus elementos físicos y características de operación de los vehículos, mediante el uso de las matemáticas, la física y la geometría. En este sentido una calle o carretera queda definida geoméricamente por el proyecto de su eje en planta y perfil, y por el proyecto de su sección transversal. (Cal y Mayor. Rafael y Cárdenas James, 2006).

Dispositivos de control, significado de formas y colores

Marcas, señales y semáforos. Son los medios con los cuales se comunican los conductores, para así ser guiados en la circulación, bajos las leyes del tránsito, la regulación y las instrucciones operacionales, un ejemplo son las señales de tránsito; las cuales son símbolos, figuras y palabras pintadas en tableros colocados en postes que transmiten un mensaje visual a los conductores de vehículos. En vías de dos sentidos, las señales están colocadas a la derecha del sentido de avance de los vehículos y de cara al conductor para ser visibles claramente, sin distraer su atención. En vías de un solo sentido y con más de un carril, las señales están colocadas a la derecha e izquierda del pavimento y su significado es aplicable a los vehículos que circulan por dichos carriles.

La señalización básicamente se divide en señalización vertical y horizontal.

Señalización vertical (Restrictivas Preventivas, Informativas – Destino). Es aquella que está colocada en postes verticales sobre la Superficie del pavimento en lugares adecuadamente ubicados. *Señalización horizontal*.- Consiste en marcas pintadas sobre la superficie del

pavimento o con elementos que sobresalen muy poco de este pavimento. (Gómez Johnson Ronald César, 2004).

Las señales de tránsito

Son aquellos carteles que pululan en cantidades por calles, rutas y caminos, entre otros y que tienen la finalidad de ordenar el tránsito vehicular, la circulación de peatones, de motociclistas y de ciclistas, entre otros. Básicamente contienen información importante y hacen las veces de guía nuestra en las calles o rutas para indicarnos cómo debemos comportarnos, desde el rol que ocupemos, para circular por ellos de manera correcta, segura y evitar cualquier tipo de siniestro vial que pueda costarnos la vida a nosotros o a cualquier otro ser con el cual nos crucemos. Lamentablemente en la actualidad los accidentes de tránsito que se llevan vidas de peatones, motociclistas, y automovilistas alcanzan cifras espeluznantes. La negligencia, la desatención porque se está atento a dispositivos móviles como celulares, o simplemente la imprudencia, entre otros, son algunas de las causas de este flagelo y por ello resulta imprescindible que las autoridades a cargo del área y desde los medios de comunicación masiva se instale el tema y se difunda el respeto por estas señales. (Tránsito. Fecha: 22/01/2015. Autor: Florencia Ucha.)

Señales restrictivas

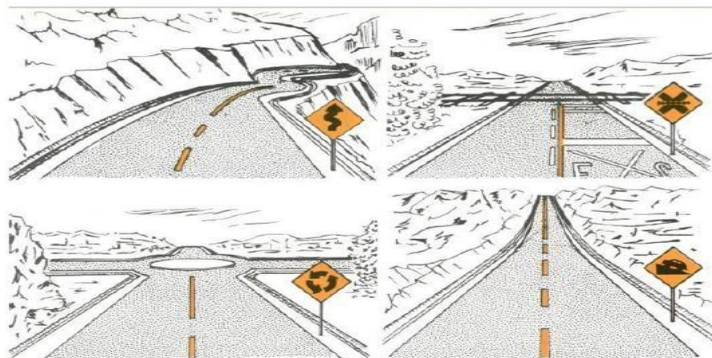
Se dividen en señales de advertencia y/o peligro, de restricción y prohibición; indican órdenes, limitaciones o prohibiciones impuestas por leyes y ordenanzas. Su cumplimiento es obligatorio e inexcusable. Sirven para limitar, obligar o prohibir determinadas situaciones en el tránsito y también para instruir al conductor sobre cómo proceder en uno u otro caso.



Fuente: (Gómez Johnson Ronald César, 2004).

Señales preventivas

Avisan con antelación sobre la proximidad de una circunstancia o variación de las condiciones de la ruta, que puede resultar sorpresiva o peligrosa para el conductor o los peatones. No son de carácter obligatorio pero es preciso dejarse guiar por su información para no incurrir en riesgos o comportamientos que atenten nuestra seguridad. También se les denomina señales genéricas de Prevención y son romboidales, de color amarillo, con una línea negra, perimetral y figura también negra.



Fuente: (Gómez Johnson Ronald César, 2004)

Señales informativas

Tienen por objeto guiar al usuario de la vía, suministrándole información de localidades, destinos, direcciones, sitios especiales, distancias y prestación de servicios. Los colores distintivos son: fondo azul, textos y flechas blancos y símbolos negros.



Fuente: (Gómez Johnson Ronald César, 2004).

Señales transitorias

Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.



Fuente: (Gómez Johnson Ronald César, 2004).

El peatón.

El peatón es la persona que camina a pie utilizando espacios adecuados en las vías para trasladarse de un lugar a otro en calles, avenidas. EL peatón es una víctima del tránsito, pero también una de sus causas. Actualmente en los centros urbanos hay un elevado número de vehículos motorizados, que trae como consecuencia un número bastante elevado de peatones accidentados, elevando así a cifras importantes estos casos. Podemos considerar como peatón a toda la población en general, desde individuos de dos años hasta 95 años. Razón que nos hace a todos peatones. (Gómez Johnson Ronald César, 2004).

La relativa seguridad con que un peatón pueda atravesar la calle es aquella que le permite cruzar sin tener que cambiar de dirección o alterar su velocidad. Cuando el peatón no encuentra estas condiciones mínimas corre riesgos que pueden originar accidentes. Los peatones influyen en el diseño y localización de los dispositivos peatonales de control. Tales dispositivos incluyen señales peatonales especiales, zonas de seguridad, isletas en las intersecciones, pasos a desnivel, cruces peatonales, pasarelas peatonales, etc.

Modelos de prevención de riesgos.

Hablar de "evitar los accidentes" se remonta a un conjunto de medidas que se toman tanto en forma individual como socialmente, a partir de iniciativas privadas o públicas, para impedir en la medida de lo posible que acontezcan hechos dañinos no intencionales, o disminuir los efectos dañinos de los mismos, si su ocurrencia resulta inevitable. Por lo tanto, no se evita que ocurra un accidente, sino que busca disminuir la probabilidad de su ocurrencia. Decir "los accidentes" se puede comparar con decir "las enfermedades". Ya que cada enfermedad tiene características propias la cual requiere de una cura específica. Lo

mismo sucede con los accidentes de tránsito, y en el análisis de los factores de riesgo asociados con los accidentes de tránsito difieren en cada una de su prevención pero lo cual es para la consecución de un mismo fin. Un segundo enfoque es no prevenir el accidente en sí, sino su resultado sobre las personas. Esto puede lograrse aunque el accidente no sea evitado podemos llamarla prevención secundaria. (Organización Panamericana de la Salud, 1993).

Para disminuir la probabilidad de que ocurran accidentes o lesiones pueden emplearse diversas estrategias que varían, en función del tipo de accidente, grupo involucrado, etc.

Algunos aspectos que se consideran en la definición de una estrategia preventiva incluyen:

- ❖ El área-problema que se busca atacar.
- ❖ El espacio natural en el que actúa, que condiciona el nivel de prevención (primaria, secundaria, terciaria).
- ❖ La fase que se busca influir: exposición al riesgo, demanda, desempeño, mecanismo lesionado.
- ❖ El componente que conlleva a la consecución epidemiológica al que está orientada: personas, vehículos o medio vial.

El Gobierno de Colombia definió como una prioridad y como una política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el presente Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 - 2021.

En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Este documento muestra el proceso de ajuste del que fue objeto el PNSV, tras involucrar a la sociedad civil, al sector público y privado en su realización.

Dicho proceso de ajuste consistió en un trabajo consensuado de la ciudadanía, así como de los principales agentes y actores de la seguridad vial en las regiones y el sector central del país, el cual permitió delinear una política contextualizada que da respuesta a las mayores problemáticas generadas por accidentes asociados al tránsito.

Ante el Director Nacional de Seguridad Vial Alejandro Maya Martínez, Director Nacional de Tránsito y Transporte de la Policía General Ramiro Castrillón, alcaldes municipales, guías de tránsito entre otros, el Gobernador del Cesar Francisco Ovalle Angarita presentó el Plan de Seguridad Vial del departamento.

“Este documento permitirá identificar las debilidades que existen en materia de infraestructura vial, en el comportamiento humano frente a las prácticas inadecuadas en el uso de la movilidad”, manifestó Ovalle Angarita. El Plan además identifica de manera puntual la necesidad de la creación de un organismo de tránsito de carácter regional, para el cual el mandatario de los cesarenses, propuso a través de un proyecto de ordenanza la creación del Instituto departamental de tránsito para el Cesar. En este nuevo libro de consulta, también existen algunas recomendaciones específicas además de aquellas que están implícitas y que son afines con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha venido apoyando a los diferentes gobernadores y alcaldes con el ánimo de poder llevar en sus regiones diferentes proyectos encaminados al mejoramiento de la infraestructura, programas de prevención, capacitación para concientizar los diferentes actores viales sobre las necesidades de tener una condición responsable de la

vía. “Y aquí en el Cesar se vienen dando esos resultados productos del esfuerzo de la voluntad política que ha existido e incluso el año anterior hubo una reducción en víctimas fatales en este departamento de un 9 por ciento”, afirmó el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Según el funcionario, la reducción de víctimas fatales por accidentes de tránsito a nivel nacional fue de un 4.8 por ciento, es decir que el departamento del Cesar va mejor que el ritmo de la nación, “a eso vinimos a animarlos, a que efectivamente sigan con ese trabajo para disminuir esos índices, hasta que logremos cero muertes por siniestros viales en el país”, puntualizó Alejandro Maya Martínez.

Los funcionarios de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, también vinieron a socializar la campaña “Salvando Ando”, que lleva mensajes a la ciudadanía sobre lo necesario que es tener un manejo adecuado como no pitar, respetar los límites de velocidad, no conducir vehículos embriagados, respetar todas las señales de tránsito, respetar la autoridad, utilizar transporte público legal y de esa forma seguir reduciendo los índices de mortalidad por accidentes de tránsito.

METODOLOGÍA

Para la realización de este proyecto se crearon dos planes de acción, desarrollados con población estudiantil, en colegios debidamente identificados y población general en distintos barrios del municipio de Agustín Codazzi. Se consideró importante elegir y caracterizar la población que participó de las actividades en cada uno de los planes de acción.

Inicialmente se procedió a socializar la información relacionada con las actividades a desarrollar, el propósito, su utilidad, beneficios entre otros aspectos. Posteriormente se lleva cabo el desarrollo de las distintas actividades propuestas con la participación de la población elegida.

Plan de acción de seguridad vial escolar

Objetivo: Lograr generar un conocimiento más amplio en los estudiantes de las instituciones públicas y privadas del municipio.

Actividades:

- ❖ Talleres para verificar que conocimiento tienen los estudiantes acerca de la seguridad vial.
- ❖ Capacitaciones a los estudiantes y padres de familia sobre las rutas de inteligencia vial.
- ❖ Análisis de videos relacionados a la prevención de accidentes de tránsito.
- ❖ Crear un comité en donde los estudiantes sean los promotores de divulgar a sus compañeros y familiares las normas viales.

Plan de acción para la mejora de la seguridad vial

Objetivo: Fomentar una buena cultura y preservación de la vida, y que así los ciudadanos mejoren sus comportamientos a la hora manejar cualquier medio de transporte.

- ❖ Fomentar la inclusión de la seguridad vial con una serie de actividades a la educación infantil, primaria y secundaria.
- ❖ Taller sobre inclusión de la seguridad vial a la educación
- ❖ Cultura de una buena seguridad vial y promocionar un comportamiento responsable ante el tráfico en el municipio de Agustín Codazzi.
- ❖ Campañas de sensibilización, reforzadas con acciones concretas o permanentes, con el fin de impulsar la cultura de seguridad vial y reducir las conductas de riesgo.
- ❖ Incentivar a los ciudadanos que realicen una valoración técnica a sus vehículos como garantía de las condiciones de seguridad.
- ❖ Capacitaciones sobre cuáles son las normas de tránsito y transporte.
- ❖ Sensibilización A ciudadanos a que respeten las normas y señales de tránsito.

COLEGIOS BENEFICIADOS	BARRIOS BENEFICIADOS	OTROS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Institución educativa francisco de paula Santander. 2. Institución educativa nacional Agustín Codazzi. 3. Institución educativa Las Flores. 4. Institución educativa Antonio Galo Lafaurie. 5. Institución educativa San Ramón. 6. Institución educativa Luis Giraldo (Corregimiento Casacara). 7. Institución educativa Simón Bolívar (Corregimiento Llerasca). 8. Colegio Liceo José María. Córdoba 9. Colegio Corazón de María. 10. Colegio Cooperativo el buen pastor. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Barrio 6 de Marzo 2. Barrio el Socorro 3. Barrio Antillana 1 y 2 4. Barrio centro 5. Barrio el tesoro 6. Barrio camilo torres 7. Barrio el Líbano 8. Barrio el instituto 9. Barrio villa Esther 10. Barrio san José 11. Barrio Martínez Barbosa 12. Barrio buenos aires 13. Barrio las flores 14. Barrio el obrero 15. Barrio Rodrigo Álvarez escorcía 16. Barrio el Sena 17. Barrio el estadio 18. Barrio La victoria 19. Barrio Santa Rita 20. Barrio las palmeras 21. Barrio el millón 22. Barrio los laureles 23. Barrio 15 de noviembre 24. Barrio el juguete 1.2 y3 25. Barrio el socorro 26. Barrio el machique 27. Barrio la divina pastora 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zona Comercial 2. Carrera 16 3. Calle 11,12,13,14,18 y 20 4. Mercado Publico Agustín Codazzi 5. Estación de paso de pasajeros

	28.Barrio alto del tesoro 29.Barrio Villa Miriam 30.Barrio villa nuris 31.Barrio el Carmen 32.Barrio la antillana	
--	---	--

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

ACTIVIDAD	AGOS				SEPT				OCT				NOV				DIC				ENE			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Elaboración de la propuesta del proyecto																								
Ejecución de talleres para verificar que conocimiento tienen los estudiantes acerca de la seguridad vial																								
Ejecución de capacitaciones a los estudiantes y padres de familia sobre las rutas de inteligencia vial.																								
Exposición de videos relacionados a la prevención de accidentes de tránsito.																								
Ejecución de campañas de sensibilización, reforzadas con acciones concretas o permanentes, con el fin de impulsar la cultura de seguridad vial y reducir las conductas de riesgo.																								
Incentivar a los ciudadanos que realicen una valoración técnica a sus vehículos como garantía de las condiciones de seguridad.																								
Se creo un comité en donde los estudiantes son los promotores de divulgar a sus compañeros y familiares las normas viales.																								

LOGROS ALCANZADOS

Objetivos específicos planteados

- Identificar puntos críticos de accidentalidad mediante el análisis de registros estadísticos de control suministrados por los entes reguladores.

Se logró identificar satisfactoriamente los puntos más críticos en donde se presentaba el mayor índice de accidentalidad gracias a los entes reguladores como lo son la secretaría de tránsito, la inspección de policía y el instituto nacional de medicina legal.

LUGARES EN DONDE SE GENERA MAYOR INDICE DE ACCIDENTALIDAD	
PUNTOS CRITICOS	DIRECCIÓN
Avenida principal	Carrera 16
Institución educativa francisco de paula Santander	Calle 25 14 – 48
Institución educativa Antonio Galo Lafaurie	Calle 13 # 5 - 48
5 esquinas	Calle 12 con carrera 18
Colegio Santarita	Calle 13 con carrera 10
Barrio el machique	Calle 20 con carrera 12 esquina
Barrio el estadio (Glorieta la 25)	Calle 25 con carrera 10
Glorieta de la olímpica	Calle 20 con carrera 17

- Determinar las causas y factores de riesgo por la que se presenta la mayor parte de los accidentes en el municipio y encaminar el plan de psicoeducación para reducir los índices de accidentalidad.

Se logró determinar cuáles son las causas y factores de riesgo por los que se presenta el mayor índice de accidentalidad en el municipio y al determinar dichas causas logramos encaminar nuestro tema central que era realizar una psicoeducación para obtener menores índices de accidentalidad:

- Exceso de velocidad
 - No usar el cinturón de seguridad
 - No usar el casco
 - Manejar en estado de embriaguez
 - Manipulación de aparatos tecnológicos mientras se conduce
- Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

Se logró realizar una psicoeducación en todas las instituciones públicas y privadas del municipio y en toda la comunidad en general aportando conocimiento acerca de todo lo que abarca la seguridad vial para así poder construir mejores ciudadanos.

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTALIDAD DEL PERIODO 2018 – 2019 PRESENTADAS
EN EL MUNICIPIO DE AGUSTIN CODAZZI, CESAR

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL

DELITOS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD VIAL	AÑO	Total del 01 al 17-05-2019 vs 2018			
	2018	2018	2019	VAR #	VAR%
HOMICIDIOS EN A/T	11	6	3	-3	-50%
MUERTES EN A/T	1	1	1	0	0%
LESIONES EN A/T	19	6	3	-3	-50%
SUBTOTAL	31	13	7	-6	-46%

INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL

Tema: LESIONES FATALES

Manera de muerte: ACCIDENTE DE TRANSPORTE

Código departamento	Código municipio	Código indicador	Nombre del indicador	Manera de muerte	Periodo del indicador	Rango de edades	Número de casos
20	20013	75	Tasa de muertes por otros accidentes en niños, niñas y adolescentes	Violenta - Accidental	2018	18 - 28	1
20	20013	75	Tasa de muertes por otros accidentes en niños, niñas y adolescentes	Violenta - Accidental	2019	18 - 30	1

INSPECCIÓN DE POLICIA

DELITOS QUE AFECTAN LA SEGURIDAD VIAL	AÑO	
	2018	2019
HOMICIDIOS EN A/T	11	3
MUERTES EN A/T	1	1
LESIONES EN A/T	19	3
TOTAL	31	7

LIMITACIONES

En cuento a las limitaciones presentadas en el transcurso del proceso de mi práctica empresarial en la institución referida como ALCALDIA MUNICIPAL DE AGUSTIN CODAZZI, CESAR, fueron pocas, algunos de los inconvenientes presentados fueron en algunos sectores del municipio y con algunas personas ya que muchas veces se referían a que “Esto es un simple pueblo y de nada sirve que hagan todos esos arreglos y que coloquen semáforo si al final todo lo van a dañar, y eso de que usen casco los motociclistas solo se presta para que los ladrones hagan de las suyas” posteriormente no nos recibían los volantes ni mucho menos aceptaban la psicoeducación que se les brindaba. El grupo de trabajo hacia caso omiso a muchos de los insultos recibidos por personas de algunos de los barrios visitados y simplemente seguíamos con el trabajo.

CONCLUSIONES

Podemos concluir, con la realización de este proyecto, que la seguridad vial requiere de la prevención, de la educación y formación que debemos tener tanto las personas adultas como los niños para un mejor futuro vial.

En todos los países de todos los continentes se producen colisiones en la vía pública. Cada año se cobran las vidas de más de un millón de personas y causan discapacidad a muchos millones más. Los peatones, los usuarios de vehículos no motorizados entre ellos las bicicletas, carros y los motociclistas de los países de ingresos bajos y medios soportan una gran proporción de la carga mundial de defunciones y de traumatismos graves causados por el tránsito. Las personas de edad avanzada, los niños y los discapacitados son particularmente vulnerables.

La seguridad vial es una responsabilidad compartida. La reducción del riesgo en los sistemas de tránsito del mundo requiere el compromiso y la adopción de decisiones fundamentadas por parte del gobierno, el sector industrial, las organizaciones no gubernamentales y los organismos internacionales, y la participación de profesionales de muchas disciplinas diferentes, como ingenieros viales, diseñadores de vehículos motorizados, agentes encargados de la aplicación de la ley y personal de salud, así como grupos comunitarios.

RECOMENDACIONES

A modo de contribuir al mejoramiento del municipio y de una sociedad más segura, refiero las siguientes recomendaciones:

- ❖ Que se sigan realizando campañas a los colegios y al municipio en general con todos los temas que abarca la seguridad vial.
- ❖ Que se realice nuevamente una psicoeducación y sensibilización a los ciudadanos en el momento que se instalen los semáforos.

BIBLIOGRAFÍA

- Cal y Mayor. Rafael y Cárdenas James. (2006). Ingeniería de tránsito, fundamentos y aplicación. Alfa Omega.
- Fondo de Prevención Vial. (2010). Código Nacional de Tránsito Terrestre. Bogotá. Fondo de Prevención Vial. (2011). Anuario Estadístico de Seguridad Vial.
- Fondo de Prevención Vial. (2011). Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia. Bogotá.
- Fondo de Prevención Vial. (2012). Indicadores de accidentalidad y exposición. Gómez
- Johnson Ronald César. (2004). Texto del alumno Ingeniería de Tráfico Civil – 326.
- Instituto Nacional de Medicina Legal. (2012). Informe de accidentalidad con corte a 16 de junio de 2012.
- Jianjun Zhang. (2012). Specificity analysis of safety enhancement for rural roads in China. Congreso mundial de automatización, 1-5.
- Ministerio de Transporte. (2004). Manual de Señalización. Bogotá.
- Ministerio de Transporte. (2010). Manual para el Mantenimiento de la Red Vial Secundaria. Bogotá.
- Movilidad Sostenible. (2012). Encuesta, accidentalidad en Sincelejo.
- Núñez Velloso Carlos. (s.f.). Guía Docente de Educación en Seguridad Vial - Dirección Provincial de Vialidad Misiones.
- Organización Mundial de la Salud. (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.

Organización Panamericana de la Salud. (1993). Prevención de Accidentes y
Lecionados. Washington: Organización Panamericana de la Salud.

Organización Panamericana de la Salud. (2008). Un Mundo de Seguridad Vial para
los Responsables de Tomar Decisiones y Profesionales, Beber y Conducir.
Washington: Organización Panamericana de la Salud.

Shi Ying. (2011). The research of accidents in Henan province based on the human
factors engineering. *Ingeniería y Gestión de Ingeniería Industrial*, 1424-1427.

Zoghi Hasan. (2010). A proposed model for determining and giving priority to accident
prone zones (black spot). *Computación y Tecnología de Red (ICCNT)*, 410-415.

ANEXOS



Anexo A. Grupo de trabajo del proyecto



Anexo B. Actividad: Capacitación en la Institución educativa Antonio Galo Lafaurie, sede Martínez Barbosa



Anexo C. Actividad: Entrega de cartillas y psicoeducación en el barrio la antillana



Anexo D. Actividad: Entrega de volantes entre la calle 13 y 20 sobre la carrera 16

#SalvemosaNuestrosNiños con seguridad vial

Esperar vale la pena, el afán y la seguridad vial son incompatibles

En los andenes los niños y niñas deben ir de la mano de un adulto responsable

Enseñales a niños y niñas a nunca cruzar entre vehículos con el motor encendido

Enseñales a niños y niñas a cruzar por los pasos peatonales con el semáforo peatonal en verde

Conductor recuerda, detrás de un balón siempre viene un niño o una niña

Cede siempre el puesto a los niños y niñas en el transporte público, ellos deben ir sentados

Enseñales a los niños y niñas a subir o bajar del vehículo siempre por el lado de la acera

#MUEVETE CON RESPONSABILIDAD EDUCACIÓN VIAL CON FUTURO

Los niños y niñas que conducen bicicleta deben llevar casco de seguridad a su medida

Recuerda llevar siempre a los niños y las niñas con cinturón de seguridad, ellos son más vulnerables

RESPECTAR LAS NORMAS DE TRÁNSITO ES RESPONSABILIDAD DE TODOS.

EN MOTO USA SIEMPRE EL CASCO
Reduce la posibilidad de sufrir lesiones graves o muerte en caso de un siniestro vial.

EL PEATÓN TIENE PRIORIDAD DE PASO
El buen conductor respeta. Si eres peatón respeta las normas de tránsito.

USA SIEMPRE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD
Disminuye el riesgo de muerte y de lesiones.

EVITA EL USO DEL CELULAR AL CONDUCIR
Te distrae y no te permite estar atento a lo que sucede alrededor.

RESPECTA LAS VELOCIDADES PERMITIDAS
Excederlas es uno de las causas principales de los siniestros viales.

NO TOMES ALCOHOL SI VAS A CONDUCIR
Altera tus sentidos y disminuye tu reacción.

EDUCACIÓN VIAL CON FUTURO #MUEVETE CON RESPONSABILIDAD



Anexo E. Actividad: Volantes entregados a la comunicad de Agustín Codazzi.