

**IMPLEMENTACION DE UNA MENTALIDAD EDUCATIVA PARA DISMINUIR LA
ACCIDENTALIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO**

**MARIA MÓNICA GÓMEZ SALAS
FLOR BEATRIZ GUERRERO**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANA
CEILAT
SAN JUAN DE PASTO
2004**

**IMPLEMENTACION DE UNA MENTALIDAD EDUCATIVA PARA DISMINUIR LA
ACCIDENTALIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO**

**MARIA MÓNICA GÓMEZ SALAS
FLOR BEATRIZ GUERRERO**

**Trabajo presentado como requisito para optar el título de especialista en
Gerencia Social**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANA
CEILAT
SAN JUAN DE PASTO
2004**

NOTA DE ACEPTACIÓN

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto, febrero de 2004

Las ideas y conclusiones aportadas en el presente trabajo de grado son de responsabilidad exclusiva de los autores.

Artículo 1o del acuerdo No.324 del 11 de Octubre de 1.996, emanado del honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

DEDICATORIA

A la memoria de mi Padre, Alfonso, porque desde el lugar en donde se encuentre se que me guía y se siente orgulloso de cada logro que realizo.

A mi madre, Rosa Eugenia, quien me brinda su comprensión y amor todos los días de mi vida.

A mis hermanos, Olga Lucía y Gustavo Alfonso, mis compañeros incondicionales

A mi esposo, Juan Carlos, mi amigo, mi compañero a quien amo con todo mi corazón.

MARIA MONICA

DEDICATORIA

A mi madre, María Guerrero

FLOR BEATRIZ

AGRADECIMIENTOS

Las autoras de esta investigación brindan sinceros agradecimientos a:

Dios por darnos la vida

Doctor Parmenio Cuellar Bastidas, Ex – gobernador de Nariño, por brindar la oportunidad a los profesionales de la Gobernación de poder superarnos.

Secretaria de Transito Municipal de San Juan de Pasto, de donde obtuvimos gran parte de la información necesaria para esta investigación..

Doctor Raúl Alberto Quijano Melo, Secretario de Planeación Departamental, Asesor de esta Investigación.

Ingeniero Civil Juan Carlos Quiroz Villota, Especialista en Vías Terrestres, por aportar su conocimiento y experiencias al desarrollo y resultados de esta investigación,

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	19
1. ELEMENTOS DE IDENTIFICACION	20
1.1. TITULO	20
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	20
2. OBJETIVOS	22
2.1 OBJETIVO GENERAL	22
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	22
3. JUSTIFICACIÓN	23
4. MARCO REFERENCIAL	24
4.1. MARCO INSTITUCIONAL	24
4.1.1. Las fuentes de información.	24
5. MARCO TEÓRICO	26
6. MARCO FINANCIERO	30
6.1 SOAT	30
6.2 MULTAS Y COMPARENDOS	30
6.3 PEAJES	30
6.4 SOBRETASA A LA GASOLINA	31
6.5 RECURSOS ORDINARIOS DE TESORERÍA NACIONAL	31
7. MARCO LEGAL	32

8.	ANÁLISIS E INTERPETACIÓN DE RESULTADOS	33
8.1.	ÍNDICES DE MEDICIÓN	33
8.2.	COMPORTAMIENTO DE PEATONES Y CONDUCTORES	34
8.3	CAUSAS FUNDAMENTALES	38
8.3.1	Primera causa.	38
8.3.2	Segunda causa.	38
8.3.3	Tercera causa	38
8.4.	PARTICIPACIÓN DE LAS ENTIDADES ESTATALES EN LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL	38
9.	ESTRATEGIA PARA FORTALECER LA MENTALIDAD EDUCATIVA EN LA POBLACION	
	CONCLUSIONES	43
	BIBLIOGRAFIA	44
	ANEXOS	45

LISTA DE ANEXOS

	pág.
Anexo A. Estadísticas de accidentalidad en la ciudad de pasto durante el primer semestre del año 2002	46
Anexo B. Propuestas para el fortalecimiento de la mentalidad educativa	129
Propuesta 1. Cartilla educativa “La accidentalidad vial” .	
Propuesta 2. Cartilla educativa “El papel del conductor en la vía” .	
Propuesta 3. Cartilla educativa “El papel del pasajero en la vía” .	
Propuesta 4. Cartilla educativa “El papel del peatón en la vía” .	
Propuesta 5. Cartilla educativa “Los dispositivos reguladores del tránsito” .	
Propuesta 6. Cartilla educativa “El papel de los agentes de tránsito” .	
Propuesta 7. Creación de la patrulla escolar.	
Propuesta 8. Creación del parque infantil del tránsito.	

GLOSARIO

ACCIDENTE AUTOMOVILÍSTICO: privación de sentido o de movimiento, a causa de una colisión vehicular.

ALAMEDA: consiste en un separador ancho, con una zona central destinada especialmente para el tránsito de peatones, rodeado de zonas verdes y dotado de mobiliario urbano.

AMENAZA: se entiende los indicios de que alguien o algo pueda producir efectos negativos en las personas, los bienes, los servicios o el medio ambiente, generalmente temor en la persona intimidada.

ANCHO DE VÍA: es la medida de la zona de uso público destinada a andenes, calzadas y separadores, las cuales en conjunto representan la sección transversal de la vía.

ANDÉN O ACERA: superficie lateral y parte de la vía pública, destinada al tránsito de peatones.

ANTEJARDÍN: es el área libre de propiedad privada pero que hace parte del espacio público.

BAHÍA: zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento provisional de vehículos.

BERMA: son las fajas contiguas a la calzada, comprendidas entre sus orillas y las líneas de borde.

CALZADA: zona de la vía destinada a la circulación del vehículo.

CARRIL: es la superficie en que se puede dividir longitudinalmente una calzada y con ancho suficiente para la circulación de un vehículo.

CICLORRUTA: corredor vial exclusivo para el tránsito de ciclistas

CÓDIGO DE TRANSPORTE TERRESTRE: reglamentación a nivel nacional de las normas y señales de tránsito.

CONDUCTOR: es la persona responsable de controlar y dirigir las acciones de un vehículo.

CUNETETA: son zanjas abiertas en el terreno, revestidas o no, que recogen y canalizan las aguas superficiales y se desarrollan paralelamente a la carretera.

El Código Nacional de Tránsito, el Decreto 323 de 1992, Decreto 682 de 1998 y el Acuerdo 2 de 1980, las define de la siguiente manera:

GLORIETA: es una intersección canalizada sin cruces directos sino compuesta de secciones de entrecruzamiento alrededor de una isla central circular, normalmente sin accesos ampliados pueden ser de tres, cuatro o más accesos.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE: cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país y de este con los demás países

INFRAESTRUCTURA VIAL: todas las obras físicas que se han construido y que competen directamente al aspecto vial, tales como intersecciones, puente vehiculares, puentes peatonales, zonas peatonales, andenes, glorietas, semáforos, separadores, entre otras.

INGENIERÍA DE TRÁNSITO: parte específica de la ingeniería encargada del estudio del flujo vehicular y su influencia con los usuarios y con la infraestructura vial.

INTERSECCIÓN: es el cruce de dos o más vías, son elementos de discontinuidad en cualquier red vial.

ISLAS O ISLETAS: son zonas definidas situadas entre carriles de circulación, cuyo objeto es guiar el movimiento de los vehículos, servir de refugio a los peatones y proporcionar una zona para la ubicación de señalización e iluminación. Las isletas pueden estar físicamente separadas de los carriles o estar pintadas en el pavimento.

MALLA VIAL: es el conjunto de vías existentes en determinada área o zona geográfica.

NORMA DE TRÁNSITO: regula la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las vías privadas que están abiertas al público

OREJA O ANILLO: parte de la vía en forma circular, por lo general nace de los puentes para dar y hacer conexión con otras vías.

PARQUE AUTOMOTOR: es el conjunto de todos los vehículos que transitan en una zona.

PASO A NIVEL: área común de intersección de una vía con una férrea, debe estar perfectamente señalizada, semaforizada y demarcada.

PASO A DESNIVEL: es el cruce de dos o más vías donde se construyen pasos elevados o subterráneos para la solución de algunos flujos de tráfico, estos pueden ser peatonales o vehiculares.

PASO PEATONAL A NIVEL: zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones. (Cebra o zona cebrada).

PEATÓN: “que camina o anda a pie”, para esta investigación será el usuario de la infraestructura vial actual o futura.

PERALTE: inclinación de la calzada en las curvas para disminuir el efecto de la fuerza centrífuga.

PONTÓN: paso para vehículos, ubicado sobre los ríos canalizados. Es un puente corto con barrera.

PROGRAMAS INSTITUCIONALES: planes creados en instituciones privadas o públicas que se desarrollan a partir de ideas que surgen de una investigación.

RESALTO: obstáculo permanente, ubicado transversalmente a la calzada, que sirve para disminuir la velocidad en áreas de alto riesgo de accidentes. Se ubican en vías privadas o vías internas y secundarias.

RIESGO: la probabilidad de sufrir un daño en la persona, en los servicios, o en el medio ambiente.

SARDINEL: estructura de concreto, piedra u otros materiales de forma diversa, que sirve para delimitar la calzada del andén o acera y le sirve de borde a éste.

SEMÁFORO: poste indicador con luces verde, naranja y roja que regula el tránsito en las vías públicas.

SEÑAL INFORMATIVA: tiene por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que puede necesitar.

SEÑAL PREVENTIVA: tiene por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y/o situación imprevista de carácter permanente o temporal, indicándole su naturaleza.

SEÑAL REGLAMENTARIA: tiene por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso; su violación constituye una falta. Por lo general su forma es circular, su orla en color rojo, fondo blanco y símbolo negro; una línea oblicua en rojo señala prohibición.

SEÑALES DE TRÁNSITO: indicaciones de uso internacional para ordenar el tránsito por carreteras y caminos públicos y están ubicadas en sitios estratégicos, para dirigir el tránsito y la circulación.

SEPARADOR: es una zona que independiza calzadas de una vía. De acuerdo a su ubicación y construcción, pueden ser: zona verde o de concreto, doble línea continua amarilla, tachas reflectivas o tachones o una combinación de ellas.

TRAMO DE VÍA: espacio comprendido entre un punto A y uno B, distantes entre sí, en cualquier área de la vía, sin que en el se tenga en cuenta la intersección.

VARIANTE. Tramo de una vía que se aparta de la principal para unirse de nuevo con ella.

ZONA CENTRAL: definida en el Plan de Ordenamiento Territorial comprendida entre las calles 21 a 15 y carreras 28 a 21.

RESUMEN

La seguridad vial es un tema verdaderamente importante en todos los países del mundo que plantean como objetivo principal rebajar los índices de accidentalidad y víctimas fatales que se presentan año tras año. Colombia no ha sido ajena a esta situación y desde hace algunos años atrás, ha iniciado la ardua labor de la implementación de planes y programas, a través de instituciones especializadas, tendientes a mejorar la situación atrás descrita. Como todas las ciudades del país, San Juan de Pasto ha iniciado la era de la “seguridad vial” con la puesta en marcha de varios de estos programas, obteniendo una lenta mejoría en lo referente a accidentalidad vial. Con el fin de aportar herramientas que repercutan positivamente a salvaguardar la integridad social de nuestra ciudad, se ha desarrollado esta investigación que pretende crear o inducir la mentalidad del ciudadano normal, acorde al crecimiento vertiginoso de la sociedad.

La concepción principal de esta investigación tiene una razón fundamental:

La preservación de nuestro material humano. En efecto, la pérdida de una vida humana o la inhabilidad total o parcial generada por un accidente vial afecta negativamente tanto el ámbito social de los implicados como el aparato económico del mismo. Con el desarrollo de este trabajo se desea crear conciencia de estos hechos en la población general y disminuir las estadísticas que actualmente se presentan.

Este trabajo se resume en los siguientes pasos:

- Presentación de las causas que originan la investigación.
- Preámbulo de la situación que se presenta actualmente en el mundo y en nuestro país.
- Reglamentación que soporta actualmente los planes y programas propuestos por el gobierno Nacional.
- Análisis de los resultados de accidentalidad de nuestra ciudad.
- Presentación de la estrategia para la disminución de la accidentalidad vial en nuestra ciudad.
- Conclusiones de la investigación.

Al final del texto se anexan ocho propuestas denominadas “Cartillas educativas” las cuales presentan algunas soluciones de fácil aplicabilidad en nuestro medio y que propenden por el cumplimiento del objetivo planteado en la investigación. Esperamos que esta investigación brinde positivos resultados a las entidades o personas interesadas en la aplicación de las propuestas presentadas en la misma.
LAS AUTORAS.

ABSTRACT

Roadway safety is a really subject on every count, which establish as a main objective to reduce accidents indexes and the fatalities accurrent year after year. Colombia is not far away from this situation and since some years ago, it has begun the hard task of implementing plans and programs, through specialized institutions, in order to improve this situation. As every city of our country, San Juan de Pasto began the "highway safety" age with the development of several of these programs, getting a slow improvement about accidental problematic on roads. With the purpose of giving tools which rebounds positively to safe guard the social integrity of our city, it is developed this investigation pretending to create or to induce the normal citizen's mentality, according with the vertiginous society's growth.

This investigation's main conception has a fundamental reason: the human life preservation. Actually, losing a human life or the partial or total inhability produced by a road accident, affect negatively the social ambit of those implicated as well as its economical environment, With the development of this investigation, it is wanted create the conscience of these facts and to decrease the actual statistics.

This investigation is summarized in the following steps:

- Presentacion of the investigation's causes.
- Introduction to the actual world's and Colombia's situation.
- Regulation which supports plans and programs of the national government.
- Analysis of the results of our city's accidentally.
- Presentation of a strategy in order to decrease the accidentalite in our city.
- Conclusions.

At the end of the text eight proposals are presented as "educative catalogues" which show simple solutions of easy applicability in our environment with the purpose of reaching the outlined objective in the investigation.

We hope this investigation be able to offer positive results to the entities and people interested in its application.

THE AUTHORS.

INTRODUCCIÓN

Siendo conscientes y preocupados por la cantidad de accidentes que ocurren en la ciudad de San Juan de Pasto, especialmente en la zona centro de la ciudad, donde hay mayor congestión; de que cada día la población y el parque automotor de la ciudad aumentan, de que en muchos casos peatones y conductores ignoran las reglas de tránsito, de que hace falta mayor planeación y programación en la ejecución de las obras y en vista de la magnitud de las inversiones que se realizan, surgió la iniciativa de iniciar una investigación tendiente a proporcionar herramientas, a los entes administrativos y gubernamentales y a la población en general, que provean en el futuro soluciones para la disminución de la accidentalidad vial que afectan de manera importante el desarrollo social y económico de nuestra ciudad.

La preocupación básicamente nace debido a que se intuye y además se aprecia, que tanto el conductor convencional de vehículos, motos y bicicletas como los peatones, aparentemente no comprenden las normas de tránsito que los regulan, o si las conocen, prácticamente no las respetan. Este hecho se deduce por simples observaciones, por resultados de estudios de accidentalidad vehicular o sencillamente por comentarios que pueden provenir de usuarios de una vía en general y del que no se conocen las causas reales por las que ocurre el fenómeno.

Ante el crecimiento continuo de nuestra ciudad, incremento poblacional y del parque automotor, se ha detectado un alto crecimiento de los índices de accidentalidad vial en el centro de la ciudad. La población no ha asimilado la era motorizada y se hace necesario que los planificadores de tráfico empiecen a pensar en los programas de Educación y Seguridad Vial tendientes a preparar a la población en el uso correcto de las vías, como peatón, pasajero o conductor.

Este es un estudio que debió apoyarse en algunas investigaciones existentes, leyes, campañas y toda la parte teórica concerniente a este tópico, aunada a la parte experimental que se desarrollo en campo, como complemento fundamental, que contribuyó a la buena realización de este proyecto.

1. ELEMENTOS DE IDENTIFICACION

1.1 TITULO

Implementación de una estrategia para fortalecer la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial en la ciudad de San Juan de Pasto.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La seguridad vial es un tema que en los últimos tiempos ha merecido especial atención a nivel mundial por parte de las autoridades encargadas de su manejo debido fundamentalmente a los frecuentes accidentes de tránsito que se han venido presentando, los cuales originan un alto índice de mortalidad en la población, tanto a nivel de conductores, pasajeros y peatones, con tendencia al incremento sobretodo en la gente adolescente y en los adultos jóvenes.

Muchos de estos accidentes son consecuencia del comportamiento social inadecuado, debido en gran parte a la imprudencia, o a la ignorancia parcial o total sobre las normas de tránsito establecidas por las autoridades correspondientes para dar seguridad a la vida y bienestar ciudadana.

Recientes investigaciones indican que la mayor parte de los accidentes de tránsito son debidos a errores humanos. El mal estado de la calzada y los fallos del vehículo, en menor medida, son las otras dos causas de accidentalidad.

Se ha determinado que algunos de los principales errores humanos son:

- Velocidad excesiva para las condiciones de la vía .
- No ceder el paso en los cruces.
- Distancia de seguridad demasiado reducida.
- Adelantamientos indebidos.
- Percepción o enjuiciamiento equivocado de la situación que se presenta (el deterioro de la percepción como consecuencia del consumo de alcohol es otro factor de importancia).
- El uso de celulares que distraen la atención del conductor.

Las deficiencias de la vía son factores básicos de los accidentes. Entre ellos podemos nombrar:

- Mal diseño del trazado y del control en los cruces.
- Señalización inadecuada.
- Mala iluminación de la vía .
- Superficies resbaladizas.
- Obstrucciones por vehículos mal estacionados.

Los accidentes debidos a fallos de vehículo casi siempre son consecuencia de un inadecuado mantenimiento.

Aunque, por lo general, se producen más muerte en las carreteras rurales, donde la velocidad es más acelerada que en las zonas urbanas, las lesiones graves que precisan mayor estancia en un hospital son al menos el doble en las vías urbanas donde el tráfico es más problemático. De todos los actores implicados, los motoristas, los ciclistas y los peatones tienen más riesgo de muerte o lesiones.

Por lo anterior, surge la preocupación y la necesidad de volver a dar la importancia que ameritan las normas que actualmente rigen el tránsito automotor y la conducta de los peatones en nuestro país, analizando las que verdaderamente se comprometen con la seguridad vial.

En este sentido, la presente investigación considera los siguientes aspectos:

- Detección del problema.
- Determinación de las causas por las cuales los conductores y peatones no cumplen con las normas de tránsito establecidas.
- Aporte de pautas para que las entes gubernamentales adopten medidas para el cumplimiento de las normas vigentes.
- Aporte de ideas que sirvan como base para la implementación de proyectos educativos tendientes a incentivar el concepto de seguridad vial.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Implementación de una estrategia para fortalecer la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial en la ciudad de San Juan de Pasto.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Realizar el análisis estadístico de la información recopilada inherente a la accidentalidad vial en la ciudad de Pasto.

Determinar las principales causas de la accidentalidad vial.

Recomendar algunos programas que involucren a las entidades gubernamentales relacionadas con la seguridad vial.

Presentar una propuesta o programa educativo, que pueda desarrollarse en las entidades privadas o públicas, tendiente a crear una mentalidad educativa en la población usuaria.

3. JUSTIFICACIÓN

Son muchos los países que han detectado que los accidentes viales ocasionan grandes pérdidas económicas, sobretodo si se golpea el punto neurálgico de las ciudades como son los centros de desarrollo económico de las mismas. Así mismo, los accidentes de tránsito golpean el desarrollo social, en donde se incluye las vidas humanas que diariamente son incapacitadas parcial o totalmente y que en el peor de los casos se malogran, además del creciente costo de servicios médicos y de rehabilitación.

Tabasso, manifiesta que:

El problema es tan grave que, como promedio, cada país ocupa el 3% del Producto Interno Bruto en iniciativas relacionadas con esta materia. Si se lograra controlar esta pérdida y aplicarla a fines constructivos (calles, educación, hospitales, puertos, etc.) la sociedad sería mejor y los países un poco más equilibrados. Por ello en muchos países de América Latina se está buscando educar a los niños en Seguridad del Tránsito, desde los primeros ciclos básicos¹.

Rodríguez, afirma que La Accidentalidad Vial se ha constituido en uno de los principales problemas en los últimos años a nivel mundial. En Colombia, los Índices de morbi-mortalidad en accidentes de tránsito se encuentran ubicados en el segundo lugar dentro de las conocidas lesiones de causa externa². Los impactos sociales, económicos, productivos y psicológicos que este problema le genera diariamente a la sociedad colombiana han alcanzado unos niveles inaceptables, por lo que se hace necesario la colaboración de toda la sociedad nacional para la generación de comunidades seguras.

¹ TABASSO, C. Notas del Presidente del Instituto de Formación Vial del Uruguay. Uruguay: Julio del 2001, p. 11.

² RODRÍGUEZ, D. Segundo Encuentro Nacional de Secretarios de Tránsito. Universidad Nacional de Colombia. Octubre de 2002, p. 2 - 3

4. MARCO REFERENCIAL

4.1. MARCO INSTITUCIONAL

4.1.1. Las fuentes de información. Las fuentes de información disponibles sobre accidentalidad vial, en general, provienen de diferentes entidades entre las cuales está el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el Ministerio de Transporte, el Fondo de Prevención Vial y la Secretaría de Tránsito y Transporte.

Es importante al considerar las estadísticas de mortandad, (número de muertos) y de morbilidad (número de heridos), tener en cuenta la metodología utilizada. En Colombia, las estadísticas del número de muertos en accidentes de tránsito son suministradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y de Ciencias Forenses. Dicho instituto además de considerar como muertos a las personas que fallecen instantáneamente en el accidente, también considera a las personas que fallecen después de ocurrido el accidente, lo que nos da una información bastante veraz, pues adicionalmente a las personas que fallecen instantáneamente, se consideran también a quienes mueren días, meses ó años después por causas de los accidentes de tránsito. Para el caso de las personas heridas, las estadísticas consideradas también son del mismo instituto, por lo que son igualmente válidas. Debido a que otros países fijan un plazo dentro del cual, si una persona que sufrió un accidente vial se contabiliza en las estadísticas de mortandad vial, y si muere después de este plazo, así sea a causa del accidente, no se considera dentro de las estadísticas de mortandad vial, pudiendo entonces existir diferencias respecto a la valoración estadística de este índice.

Con respecto a los accidentes que no se registran, se considera que debido a la existencia del SOAT, Seguro Obligatoria de Accidentes de Tránsito, mediante el cual, todas las personas que sean víctimas de un accidente vial tienen derecho a atención inmediata hasta por ciertos valores, independientemente de si el vehículo involucrado está presente o no, el registro de los accidentes con víctimas es bastante fiable.

Institucionalmente hay varios ministerios, además de la Policía Nacional y otras entidades públicas y privadas, con funciones en el ámbito de la seguridad vial que se encuentran tomando algún tipo de medidas para contrarrestar la accidentalidad vial en el país, pero a pesar de disponer de un Plan Nacional de Seguridad Vial que fija las políticas y directrices a seguir, estas gestiones no se realizan de forma coordinada. Es así como cada ministerio desarrolla un papel diferente en el ámbito de la seguridad vial:

- El Ministerio de Transporte, tiene el mandato de velar por la seguridad vial en el país, y dispone para ello de la Sub - Dirección Operativa de Tránsito y Seguridad Vial. La labor de este Ministerio ha venido encaminada a desarrollar las políticas y estrategias requeridas para mejorar la seguridad vial en el país.
- El Ministerio de Salud, está preocupado por la incidencia de la accidentalidad vial en la morbilidad y en la mortandad de los colombianos y participa activamente en la junta del Fondo de Prevención Vial, entre otras gestiones.
- El Ministerio de Educación apoya los programas de capacitación vial en especial a los estudiantes escolares.
- El Ministerio de Gobierno realiza la revisión de las políticas de convivencia y seguridad.
- La Fiscalía General de la Nación, a través del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, apoya en la elaboración de estadísticas serias, oportunas y confiables.
- Las entidades territoriales, departamentales y municipales, a través de sus organismos de tránsito, han venido desarrollando programas localmente para el control de la accidentalidad vial.
- Las empresas de transporte, sobretodo las más organizadas, disponen de programas de capacitación y de control para reducir la accidentalidad vial en sus flotas.
- Los gremios, a través del Fondo de Prevención Vial, han venido desarrollando programas de concientización y de educación vial en todo el país. Disponen además de información estadística y de estudios sobre el comportamiento de la accidentalidad vial en el país y de sus causas.

Es aquí donde se observa como la accidentalidad vial requiere de un tratamiento integral que exige el liderazgo directo del Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, para que bajo su suprema jerarquía se diseñe y se coordine el Plan Nacional de Seguridad Vial existente, con miras a mejorar los niveles de seguridad vial en nuestro país.

5. MARCO TEÓRICO

El análisis estadístico sobre accidentes relacionados con el tráfico en la ciudad de Pasto, pone de manifiesto, que uno de los principales grupos de riesgo lo constituyen los adultos de edades comprendidas entre los treinta y cinco y cuarenta y cuatro años, con un alto porcentaje de incidencia en el rango entre los quince y treinta y cuatro años. Disminuye su porcentaje con grupos de edades menores de cinco años y mayores de cincuenta y nueve años. El mismo análisis demuestra que el mayor porcentaje de accidentes se ocasionan por vehículos tipo automóvil de servicio público, motocicletas y buses de servicio público, y que el sexo más vulnerable a este tipo de accidentes es el femenino.

Esta es una historia que se repite una y otra vez, tal como lo muestran los resultados de las estadísticas a nivel nacional, plasmados en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Con el fin reducir al máximo estos datos, instituciones nacionales, como el Ministerio del Transporte, Secretarías de Tránsito y el Fondo de Prevención Vial, mostraron su preocupación ante un problema de tal envergadura y vieron la necesidad de estudiar en profundidad sus causas, a fin de poder determinar medidas pertinentes, en relación a conseguir Programas de Seguridad Vial que incidiesen en los comportamientos de los grupos de riesgo anteriormente mencionados.

A partir del año 1998, estas entidades iniciaron la fase de implementación de programas de educación en el tránsito a nivel nacional, y consistió en primer lugar en la edición del material (manuales y folios) y su posterior distribución por parte del Ministerio de Transporte a un gran número de municipios de país. En total se elaboraron y repartieron 40.000 juegos de preescolar, 40.000 de primero, 15.000 de segundo, 10.000 de tercero y 10.000 para cuarto.

Paralelamente la Gobernación de Cundinamarca, en desarrollo de un convenio suscrito con el Fondo, acogió el programa para implantarlo en 2300 establecimientos educativos del departamento. En este caso la Gobernación se encargó de la edición del material, la preparación de los profesores y de la distribución del mismo.

A su vez, ciudades como Medellín, expidieron por medio de decretos (Decreto No. 1073/98), la institución de la cátedra de Seguridad Vial en los Colegios de enseñanza básica primaria, en cumplimiento del Decreto Nacional No. 463/38 y de la Constitución Política Nacional.

Durante 1999, a pesar del retraso que sufrió el programa a causa de las dificultades fiscales del país, se logró el concurso de la Alcaldía de Ibagué para la distribución del material producido por el Ministerio de Transporte en 342

instituciones educativas de la ciudad y se capacitaron 450 docentes para el desarrollo del programa. También durante 1999 se efectuó un seguimiento del desarrollo del programa en el Departamento de Cundinamarca, para lo cual se visitaron 116 municipios y se elaboraron los inventarios sobre establecimientos, cursos y material entregado, así como un encuesta sobre utilización y calidad del material.

Ciudades como Bogotá, Medellín e Ibagué han hecho obligatoria la enseñanza de las normas de tránsito en los establecimientos públicos y privados y han ordenado la inclusión de estos temas en los Proyectos Educativos Institucionales y en los planes de estudio. Primero fue Medellín mediante el Decreto 1073 del 23 de Mayo de 1998, luego Ibagué según Decreto Municipal 248 del 30 de Junio de 1999 y finalmente Bogotá con el Acuerdo Distrital 038 del 30 de Noviembre de 1999.

Durante el año 2000 en Medellín se realizó un amplio plan de capacitación de docentes de preescolar y de educación básica primaria y se editó la «Guía en educación y seguridad vial para docentes», con lo cual se beneficiaron 441 establecimientos y 233.432 estudiantes.

En Ibagué se logró la capacitación en la cátedra de tránsito de 1.100 docentes, 17.800 estudiantes de 150 colegios y escuelas y se conformaron 450 patrulleros escolares.

En Cali, con el fin de desarrollar una actitud positiva, estimular el comportamiento respetuoso y armónico de la población escolar respecto a las normas de tránsito y como refuerzo a los conocimientos adquiridos en las aulas, se montó la obra de teatro titulada «Mimos en la vía», la cual fue presentada en 27 funciones realizadas entre Mayo y Noviembre de 2000, logrando congregarse 19.500 estudiantes de 60 planteles educativos.

En los últimos años, el Ministerio del Transporte y el Gobierno Nacional por medio de la ley 769 del 6 de Agosto del 2002, editan el Código Nacional del Tránsito Terrestre por medio del cual se regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. Así mismo se inicia una ardua labor por parte del Fondo Nacional de Prevención Vial, con la creación de campañas e implementación de programas tendientes al mejoramiento de la seguridad vial de nuestro país³.

³ MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA. Manual de educación en el tránsito. Fondo de Prevención Vial. Colombia. Programa de educación en el Tránsito. 2002. p. 12

El tiempo ha logrado demostrar que, en efecto, la educación vial constituye a la vez un problema de educación general social y humana y también un problema de enseñanza de determinados comportamientos y reglas.

Como ejemplo se transcribe las consideraciones recogidas por una importante entidad Latinoamericana cuya misión se centra en la disminución de la accidentalidad vial:

La evidencia de que el comportamiento social del individuo, desde su integración en las relaciones políticas y su participación en la "cosa pública", hasta la adecuada forma de conducirse en los niveles más concretos de la vida vecinal y doméstica, ha de ser formado y educado de modo que aquél adquiera verdaderamente naturaleza de ciudadano, pone inmediatamente de manifiesto la necesidad y conveniencia de que la educación y formación de ese comportamiento sea iniciada en la escuela. Un adecuado comportamiento vial, esto es, un correcto uso de las vías públicas, es una parcela más del comportamiento ciudadano, que exige su correspondiente forma educativa. De ahí la obvia justificación de integrar la Educación Vial en el marco general de la educación cívica⁴

La Educación Vial escolar, partiendo de lo apuntado, tiene dos vertientes:

- La Educación Vial, en sentido estricto, que ha venido a denominarse "Educación para la Seguridad Vial".
- La Educación Vial como parcela de la educación ciudadana

Ambos aspectos han de complementarse necesariamente, para evitar caer en el error de entender la educación vial como el mero aprendizaje por el escolar de una serie de normas y señales de circulación.

Por otra parte, un hecho tan complejo como es el tráfico, implica que a los esfuerzos efectuados por la institución escolar en relación a la Educación Vial, se sumen otros, en muchas ocasiones totalmente necesarios, provenientes de los padres, de las autoridades encargadas del desarrollo de la infraestructura, de los agentes o policías de tráfico o de cualquier otra organización que desempeñe actividades o tenga finalidades educativas. Entre las propuestas y recomendaciones efectuadas por entes internacionales respecto a las soluciones que se pueden aportar a este problema, se destaca la importancia que tiene la Educación y Formación Vial considerando esencial la generalización de la Educación Vial e introduciéndola en el sistema educativo, incluyéndola en los objetivos de los diferentes niveles.

⁴ MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA DEL URUGUAY "Documento de Apoyo para la Educación Vial en Preescolar y la Educación de enseñanza básica". Uruguay 1981. p. 5.

6. MARCO FINANCIERO

Hay cinco fuentes principales de financiación de la Seguridad Vial en Colombia, y son:

6.1 SOAT

Con el propósito de garantizar atención hospitalaria a las víctimas de la accidentalidad vial, se creó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT. Fue instaurado a través de la Ley 100 de 1.993, de seguridad social, y tiene cobertura nacional. En el año 2000, se emitieron pólizas de SOAT por un valor total de \$ 212.155.414.000 pesos. Mediante dicha Ley, se ordenó además la transferencia del 3% de los recaudos del SOAT, al Fondo de Prevención Vial para elaborar campañas de seguridad vial, de acuerdo a los programas del gobierno. Adicionalmente a las transferencias del SOAT, el Fondo de Prevención Vial, dispone de otras fuentes de ingresos como lo son los rendimientos financieros.

6.2 MULTAS Y COMPARENDOS

El recaudo de los comparendos y de las multas deben ser invertidos por las entidades territoriales en programas de Seguridad Vial. Según estadísticas de la Policía de Carreteras, en el año 2000 se expidieron 285.298 ordenes de comparendos en todo el país, y cuyo valor ascienden a los 24 mil millones de pesos.

En general, se ha calculado que se generan aproximadamente en todo el país cerca de 4.000.000 órdenes de comparendo al año, lo que representan cerca de 320 mil millones de pesos al año. El recaudo total por multas y comparendos en el territorio nacional, está entonces en una cifra cercana a los 370 mil millones de pesos, que deben ser destinados a planes de tránsito, educación y seguridad vial. Es necesario controlar que efectivamente se destinen estos dineros conforme lo indica la ley.

6.3 PEAJES

La Resolución 3931 del 26 de Diciembre de 2000 consagra en su Artículo duodécimo, que los recursos recaudados del incremento tarifario en la tasa de peajes, establecido en el valor de \$ 100 pesos por cada vehículo que pase por las estaciones de peaje, serán invertidos en seguridad vial. Este rubro es invertido en mantenimiento de carreteras.

6.4 SOBRETASA A LA GASOLINA

Los dineros de la sobretasa a la gasolina han de ser invertidos en mantenimiento y conservación de la red vial urbana.

6.5 RECURSOS ORDINARIOS DE TESORERÍA NACIONAL

Se destinan para el pago de ciertos gastos de funcionamiento, y para el mantenimiento, construcción, conservación, recuperación y mantenimiento de la red vial.

Fernández, argumenta que “Hay diversas fuentes de recursos para la seguridad vial, y es entonces importante controlar y organizar adecuadamente estos recursos mediante unas directrices, unas políticas y unas estrategias adecuadas para darles entonces la mejor destinación posible”.⁵

⁵ FERNÁNDEZ, F. Documento de diagnóstico: “Por el respeto a la vida y a la vía”. Ministerio del Transporte de Colombia. Marzo del 2002, p. 15 –17

7. MARCO LEGAL

La obligación que se establece en la Constitución Nacional a las autoridades para proteger a sus ciudadanos en su vida, honra y bienes, en su artículo 24, hace responsable al Ministerio de Transporte de la Seguridad Vial en el País.

La ley 769 del 6 de Agosto del 2002, la cual empezó a regir a partir del 8 de Noviembre del mismo año, es la ley marco que recoge las normativas más importantes en materia de Seguridad Vial.

El Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito SOAT y el Fondo de Prevención Vial, fueron establecidos mediante la Ley 100 de 1993, y reglamentados mediante el Decreto 104 de 1990, 2554 y 1032 de 1991.⁶

⁶ FERNÁNDEZ, F. Ibid., p. 7 - 8

8. ANÁLISIS E INTERPETACIÓN DE RESULTADOS

8.1 ÍNDICES DE MEDICIÓN

La accidentalidad vial se mide a través de índices, los cuales sirven para compararlos con los de otras ciudades y países, y para analizar su evolución histórica, para poder así conocer la efectividad de las políticas y de las medidas que se han tomado en la materia.

Los índices de accidentalidad evolucionan de acuerdo al grado de desarrollo de cada ciudad o país, específicamente en lo referente a la infraestructura, al índice de motorización y al nivel cultural de cada pueblo. En efecto, una ciudad con una infraestructura vial construida con altos estándares de seguridad, con una población que esté educada y concienciada sobre la necesidad de respetar las normas, con vehículos que ofrecen la mayor seguridad posible, con controles estrictos para detectar infractores y sobretodo sin problemas de inseguridad por el orden público, es más segura que una ciudad que no posea estas condiciones. Los índices que se usan variarán de acuerdo a la causa que se esté analizando, de tal manera de que cuando se trata de evaluar la accidentalidad de acuerdo al estado de los vehículos, se usará un índice diferente a cuando se analice la accidentalidad vial con respecto al estado de las vías.

Fernández, manifiesta que:

Las tendencias mundiales en la evolución de los índices de accidentalidad son decrecientes, pero dista mucho de poder pensar aún en que lleguen a ser nulos. Ciudades con políticas tan efectivas y presupuestos tan grandes en este campo como lo es Holanda, plantea la reducción del 50% del número de muertos en 25 años.⁷

Los índices de accidentalidad en San Juan de Pasto son típicos de una ciudad en vía de desarrollo. En la actualidad podemos decir que en Colombia se han reducido los índices de accidentalidad con respecto a años anteriores, pero falta aún mucho por hacer. Estamos muy lejos de los niveles de accidentalidad vial de países como Suecia, Noruega o el Reino Unido, donde después de tomar políticas consistentes y de obtener los fondos necesarios para soportarlas, han visto disminuir progresivamente el número de conciudadanos que son víctimas del conflicto que se vive en las vías públicas.

Los índices usados son la relación entre dos valores, y las proporciones que se utilizaron en esta investigación son:

⁷ FERNÁNDEZ, F. Ibid., p. 2.

- Porcentaje de mayor accidentalidad por sexo .
- Porcentaje de mortalidad por edad.
- Porcentaje de accidentalidad por tipo de usuario.
- Porcentaje de accidentalidad por día de la semana.
- Porcentaje de accidentalidad por hora del día .
- Porcentaje de accidentalidad según sitios más críticos.
- Gravedad de accidentalidad por tipo de usuario.
- Gravedad de accidentalidad por sexo .
- Gravedad de accidentalidad por hora del día.
- Gravedad de accidentalidad por día de la semana .
- Porcentaje de accidentalidad por tipo de vehículo .
- Porcentaje de accidentalidad por clase de vehículo .
- Porcentaje de población afectada.

8.2 COMPORTAMIENTO DE PEATONES Y CONDUCTORES

El comportamiento, que se observa en las calles, de peatones y conductores, los cuales son calificados como desorganizados y sin respeto por las normas de tránsito, trae como resultado el caos vehicular, la congestión y el aumento de los índices de accidentalidad.

En cuanto a la accidentalidad, al hacer un análisis de los datos entregados por las Secretaria de Tránsito y transporte Municipal se tienen las siguientes observaciones:

- Del total de la población afectada, el mayor porcentaje corresponde a los pasajeros, con un 50%, seguido por los conductores, con un 37% y por último están los peatones, con el 13%. Sin embargo, cabe anotar, que el índice de mortandad más representativo lo presentan estos últimos con un 21%, comparado

con el 2% que presentan los pasajeros. Lo anterior indica que el riesgo del peatón es mucho mayor que el del resto de actores.

Según los datos, los días más accidentados son el día Lunes, con el 18%, seguido por el fin de semana, con mayor porcentaje del día sábado, 16%, y luego el día domingo con un 14%. Igualmente, al tener en cuenta la gravedad de la accidentalidad, tanto por lesión o por muerte, se encuentra que en el día lunes se presenta el mayor porcentaje de ocurrencia fatal. En Los fines de semana se soporta este fenómeno tanto al consumo de alcohol, como a la mayor utilización de los vehículos.

- Los valores indican que las horas más críticas en la ocurrencia de accidentes están entre las 7 a.m. y 8 a.m., seguidas de las 7 p.m. y las 12 p.m. Hay que tener en cuenta que la severidad más grande se presenta en horas pico y en la noche, representada en las 7 p.m. y a las 12 p.m. Las horas pico son aquellas en las que se presenta mayor afluencia de personas en el sector bajo estudio.

- La mayor parte de los sitios en donde ocurren accidentes reiterativamente son los sectores céntricos, en cruces con poco espacio público y de una gran congestión vehicular, sobretodo de vehículos de servicio público. Los accidentes se presentan en intersecciones semaforizadas o no semaforizadas, indistintamente. Los puntos más críticos son:

- Calle 2 con carrera 33.
- Calle 16 con carrera 22.
- Calle 18 con carrera 14.
- Calle 18A con carrera 6E.
- Calle 16 con carrera 24.
- Avenida 3 con calle 16.
- Calle 14 con carrera 27.
- Calle 22 con carrera 24.
- Calle 21 con carrera 24.
- Calle 18 con carrera 26.
- Calle 12 con carrera 4.

- Calle 13A con carrera 16.
 - Calle 18 con carrera 18.
 - Calle 17 con carrera 24.
 - Avenida 3 con calle 17.
 - Calle 19 con carrera 29.
 - Calle 20 con carrera 23.
 - Calle 22 con carrera 23.
- El desconocimiento por parte, tanto de conductores, pasajeros como de peatones, además de la imprudencia de los mismos, favorece la ocurrencia de los accidentes. Entre las causas más comunes están:
- No respetar prelación.
 - Pasar semáforo en rojo .
 - Desobedecer señales.
 - Exceso de velocidad.
 - No mantener distancia de seguridad.
 - Reverso imprudente .
 - Girar bruscamente .
 - Adelantar cerrando .
 - Frenar bruscamente .
 - Embriaguez aparente .
 - Impericia en el manejo .
 - Distracción.

- Transitar fuera del carril.
- Recoger y dejar pasajeros en calzada.
- El porcentaje de afección es muy similar en mujeres y en hombres, registrándose un leve aumento en las mujeres, con un 51% y el 49% en los hombres.
- Las edades con mayor riesgo están en el rango de los 35 a 44 años, sin embargo, se presenta un alto porcentaje de incidencia en el rango entre los 15 a 34 años. La mayor mortandad (25%), indudablemente, se presenta en edades mayores de 59 años.
- La clase de vehículos con mayor participación en la ocurrencia de accidentes son los automóviles, con un 62%, seguido de las motocicletas (8.6%) y los buses (8.1%). El tipo de vehículo con mayor riesgo de accidentalidad son los de servicio público, registrando un 54%, seguido por el servicio particular, con un 46%. Se puede deducir que los vehículos con mayor accidentalidad son los taxis.

Con el fin de confrontar las estadísticas con la realidad que se desarrolla al interior de la ciudad, esta investigación elaboró una encuesta en la que se plasman algunas observaciones que corroboran lo anterior. En esta encuesta se evidencia que la población, a pesar de admitir que poseen un comportamiento acorde a las normas de tránsito, desconoce en su gran mayoría la nueva reglamentación e incluso la antigua. Un alto porcentaje de la población considera que tanto la infraestructura vial como el estado de las vías son deficientes y son los que provocan un alto porcentaje de accidentes. Por otro lado, el 87% de la población no han recibido nunca un curso de inducción o capacitación alguna relacionada con el tema de prevención de accidentalidad y consideran que la labor que realizan los funcionarios relacionados con el control del tránsito, es mala y sin ningún efecto. Así mismo, se da prioridad al "exceso de velocidad" y a la "falta de respeto a las señales" como las principales causales de accidentalidad vial. La población es consciente de la necesidad de la implementación de planes y programas tendientes a la concientización de los actores que involucra esta situación.

La recopilación de los comentarios señala a las autoridades responsables del control y al ramo relacionado con el transporte público como ejes principales de los cambios que deben suscitarse.

8.3 CAUSAS FUNDAMENTALES

Los graves resultados encontrados en el análisis anterior conducen a tratar de descubrir el por que de tales resultados y su persistencia en el tiempo. En esta investigación se postula la tesis de que los problemas mencionados tienen su origen principal en tres causas fundamentales:

8.3.1 Primera causa. El desconocimiento total de la reglamentación y normatividad existentes. Esto es apreciable fácilmente en la encuesta elaborada durante el desarrollo de esta investigación en la cual se encuentra que el 87% de los encuestados desconocen las normas de tránsito vigentes, y el mismo porcentaje no ha recibido ninguna clase de inducción o tipo de enseñanza relacionada a la seguridad vial.

8.3.2 Segunda causa. La falta de gestión por parte de los entes gubernamentales que no propenden por la difusión pronta y adecuada de estos programas de gobierno, ni mucho menos de las normas básicas. Aunado a esto se ha hecho a un lado el sistema operacional de estas entidades descuidando aspectos como la recuperación del espacio público, instalación de señalización preventiva e inducción a sus funcionarios.

8.3.3 Tercera causa Por último, hay que tener en cuenta la falta de conciencia de los actores implicados en el rol pasajero – peatón – conductor, relacionados con los aspectos de imprudencia, ausencia de sentido común, entre otros que atañe directamente al comportamiento psicológico de los individuos.

La accidentalidad vial se ha convertido en un tema indiferente a los actores implicados tan solo hasta que los involucra directamente, pues es a partir de este momento cuando se empiezan a crear conciencia acerca del comportamiento adecuado al movilizarse, ya sea como peatón, pasajero o conductor. De esto se deduce que no existe el interés apropiado en la comunidad para aprender y conocer del tema objeto de esta investigación. Es necesario lograr que la misma identifique los problemas y consecuencias que éste desconocimiento acarrea, pues de otra manera encontrar una solución viable sería imposible.

8.4. PARTICIPACIÓN DE LAS ENTIDADES ESTATALES EN LOS PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL

A partir del reconocimiento de estas tres causas básicas como origen fundamental de la situación que se enfrenta, es necesario someter a una revisión profunda tanto el papel de las entidades adscritas como el de la comunidad en general, principal actor en este problema. Sin embargo, para dar paso a una solución pronta y efectiva, aquellas deben atacarse simultáneamente. La Solución al problema agrupa a varias de las entidades estatales tales como Secretaria de

Educación Municipal, Secretaria de Tránsito y Secretaría de Obras, y las conduce a trabajar en equipo.

Esto último debe ser una obligación pues se supone que ellas son complementarias entre si.

El éxito de la aplicación de los programas que se propondrán en este trabajo dependerán de su desarrollo en equipo y serán ellas las encargadas de la difusión a la comunidad en general. Cada una de las entidades involucradas deberá efectuar cambios al interior de sus procedimientos de tal manera, que produzcan beneficios al aplicar los programas propuestos.

9. ESTRATEGIA PARA FORTALECER LA MENTALIDAD EDUCATIVA EN LA POBLACION

Hasta el momento, esta investigación ha descrito, en buena medida, la situación poco satisfactoria referida a la seguridad vial en nuestra Ciudad. En este capítulo se indican varias propuestas que, a criterio de los investigadores, pueden ser fundamentales en la solución del problema planteado. Hay que aclarar que el elemento central de esta estrategia consiste en que la seguridad Vial debe ser Administrada por el Estado, el cual se encargará de difundirla adecuadamente entre los usuarios. De la forma específica en que esta estrategia sea difundida y su implantación en la sociedad, dependerá el éxito de la misma.

Algunas de las opciones que se presentan son de carácter pedagógico e institucional, que obviamente no agotan todas las posibilidades. De aquellas no se da una preferencia absoluta, pues individual o colectivamente pueden resolver o disminuir la accidentalidad, aunque algunas pueden resolver más expeditamente los problemas o pueden ser captadas con mayor facilidad por el público. En el fondo, la mejor solución va a ser aquella que permita dar razonable y pronta solución a la grave situación que afecta la seguridad vial de la ciudadanía:

Las entidades que a continuación se relacionan serán las encargadas de participar activamente en el desarrollo de la estrategia propuesta cumpliendo con cada una de las tareas aquí recomendadas:

- **Secretaría de Educación Municipal:** Estará involucrada en los siguientes programas:
 - Implementación de la enseñanza de los aspectos de “señalización reglamentaria y preventiva” a partir del grado cuarto (4°) de primaria en todos los establecimientos educativos de carácter privado o público. Lo anterior teniendo en cuenta que es a partir de los nueve y diez años que el niño empieza a adquirir razón de su movilidad libre y de su existencia como peatón. Estos programas pueden aplicarse a través de cartillas inductivas e implementación de juegos y dinámicas.
 - Implementación en los colegios de la cátedra de seguridad vial con la intensidad mínima requerida durante el año escolar. Los cursos deberán ser dictados por personal idóneo en la materia.
 - Involucrar a las universidades en el estudio de las causas de los accidentes de tránsito atribuibles a la infraestructura vial y crear conciencia en los nuevos

ingenieros que los diseños viales deben considerar todos los aspectos de seguridad vial.

- Creación de brigadas estudiantiles, con los estudiantes de grados 10 y 11, para la aplicación de la normatividad de seguridad vial en los colegios.
- La alfabetización obligatoria a los jóvenes bachilleres puede encauzarse al adoctrinamiento y enseñanza de las normas vigentes a la comunidad en general.

▪ **Secretaria de Obras Públicas Municipales:**

- Recuperación del espacio público (andenes) y generación de espacios de seguridad ciudadana.
- Arreglo y mantenimiento de las vías públicas.
- Creación de espacios de recreación, esparcimiento y recuperación del medio ambiente.

▪ **Secretaria de Tránsito Municipal**

- Recuperación e implementación de señalización reglamentaria y preventiva en toda la ciudad (señales verticales y horizontales).
- Formación integral del personal involucrado en el ordenamiento del tránsito vehicular.
- Inducción continua, al personal de la entidad, sobre la normatividad existente.
- Organizar el tránsito vehicular, dependiendo del tipo de vehículo que transite.
- Organizar brigadas de enseñanza continua con las empresas involucradas en el transporte público.
- Creación de cartillas instructivas, que contengan los aspectos básicos de la seguridad vial, para entregar de manera gratuita a la comunidad.
- Exigencia de cursos de conducción en el cual se adoctrine sobre los tópicos concernientes a la seguridad vial.

10. CONCLUSIONES

El desarrollo de esta investigación permite concluir que una de las principales causas de la accidentalidad vial es el desconocimiento de las normas de tránsito y de la actitud adecuada en el comportamiento como peatón, pasajero o conductor. La comunidad en general no ha tomado conciencia de la gravedad del tema que nos atañe a pesar de que algunas entidades estatales han realizado su mejor esfuerzo por incentivar el aprendizaje de las normas de tránsito y colaborar en la disminución de los índices de accidentalidad. Por lo tanto, es necesario implementar programas de cualquier índole apuntando a la creación de conciencia a los actores implicados en este tema.

La accidentalidad vial es un tema que involucra las facultades inherentes al ser humano y la gestión de las entidades cuya misión se centra en la regulación del tránsito vehicular, en ese orden de ideas, la aplicación de las propuestas de esta investigación, deben apuntar al desarrollo de acciones conjuntas de estas dos partes.

Con el fin de crear una conciencia ciudadana por el respeto y obediencia de las Normas de Tránsito, se debe implementar en los programas educativos, como cátedra obligatoria para escuelas y colegios, la enseñanza de los temas referentes a la seguridad vial.

Esta investigación nos conduce a presentar una serie de propuestas encaminadas a disminuir la accidentalidad vial en nuestra ciudad, por lo tanto se debe analizar concienzudamente si se toma el conjunto de todas ellas o se opta por una solución individual. Se debe tener en cuenta que estas propuestas no son las únicas y que pueden reformarse o presentarse nuevas dependiendo del punto de vista que tome cualquier investigador.

La estrategia planteada debe estar liderada por el Gobierno Nacional el cual deberá regirse por lo ordenado en la carta Magna apuntando al bienestar y honra de la ciudadanía.

BIBLIOGRAFIA

CIFUENTES, I. Normas de tránsito. Legislación del Transporte y Tránsito. España : 1992, p. 241

CODIGO NACIONAL DE TRANSITO, Decreto Ley del 6 de Agosto del 2002, Presidencia de la República de Colombia. 338 p.

COMO DEBE SER LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA. Primer simposio colombiano sobre ingeniería de Tránsito y Transporte, Popayán : 1982, p. 18

FERNÁNDEZ MEJÍA, FRANCISCO JOSÉ, Documento de diagnóstico: “Por el respeto a la vida y a la vía”, Ministerio del Transporte , Marzo del 2002, p. 46

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL, Programa de Educación en el Tránsito, Santafé de Bogotá : 2002, p. 36

GARCÍA, V. Dos Reis Antunes. La necesidad de educación para el tránsito Segundo Congreso Panamericano sobre ingeniería de Tránsito y transporte, Popayán : 1982, p. 65

MANUAL DE INFRACCIONES. Subdirección de tránsito y seguridad vial. 1995, p. 116

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA DEL URUGUAY, “Documento de Apoyo para la Educación Vial en Preescolar y la Educación de enseñanza básica”, Uruguay, 1981, p. 6

REGISTRO ESTADISTICO DE ACCIDENTALIDAD EN LA CIUDAD DE PASTO, ENERO A MAYO DEL 2002. Secretaria de Tránsito y transporte Municipal, Diciembre del 2002,

RODRIGUEZ, A. Seguridad vial ciudadana. Segundo encuentro nacional de secretarios de tránsito, Universidad Nacional de Colombia, Octubre de 2002, p. 4

ANEXOS

Anexo A. Estadísticas de accidentalidad en la ciudad de pasto durante el primer semestre del año 2002.

- **POBLACIÓN.**

San Juan de Pasto ha, experimentado un crecimiento vertiginoso durante los últimos años con una tasa de crecimiento de población superior al 2% anual. Ha sido un crecimiento continuo, adicionado con una afluencia de migración proveniente de las zonas rurales y departamentos vecinos. Sin embargo la infraestructura vial y el transporte urbano no tuvieron un ritmo de expansión acorde con las necesidades que se han presentado:

- **Población por años.**

AÑO	POBLACIÓN
1995	343.861
1996	352.483
1997	361.142
1998	369.829
1999	372.581
2000	381.100
2001	389.705
2002	398.333

Fuente: DANE

La población se desplaza principalmente al interior del área urbana donde están las viviendas, los empleos, los núcleos comerciales y todos los servicios de una gran ciudad.

- **PARQUE AUTOMOTOR.**

En la ciudad se ha presentado un desfase entre el desarrollo urbano y la capacidad vial y de transporte, incrementándose el número de vehículos privados que deriva del creciente desarrollo económico, aunado a la demora y la baja inversión en los sistemas de transporte masivo. Resultado de esto son los problemas de tránsito, congestiones, la gran accidentalidad, etc.

- **Tasa de crecimiento del parque automotor en la ciudad de Pasto.**

AÑOS	NUMERO DE VEHÍCULOS REGISTRADOS
1962	114
1965	199
1970	486
1980	1573
1982	1181
1995	3562
1998	3710
2001	1345
2002	340

Fuente: Ministerio del transporte

Como se puede observar en la tabla, el crecimiento del parque automotor tiene, en general, una tendencia de aumento progresivo, sobretodo en los últimos ocho años, cuyo nivel de incremento reviste una importancia significativa. Los anteriores datos son un reflejo de la fuerte correlación entre la tasa de posesión de carros y el nivel de ingreso del hogar, lo que implica un gran potencial de crecimiento en los años futuros.

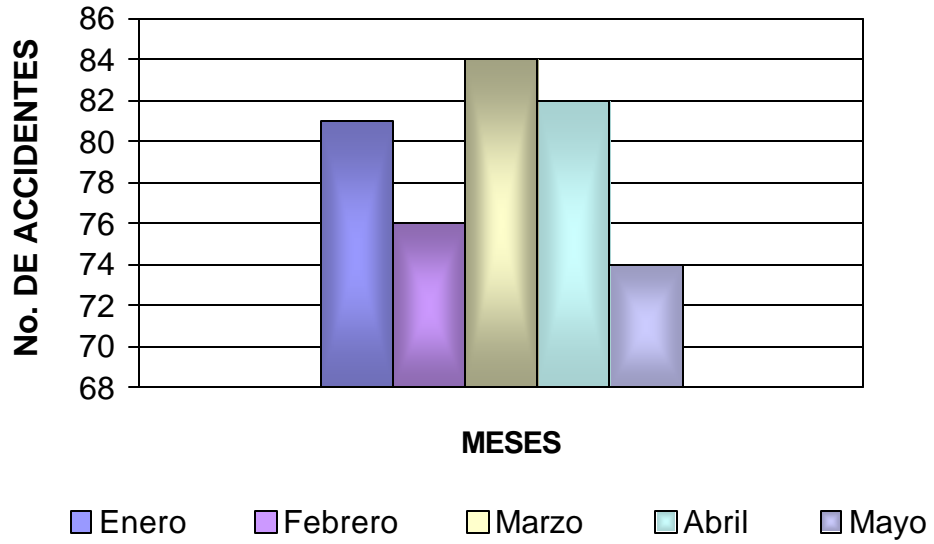
- **ACCIDENTALIDAD**

- **Número de accidentes en la ciudad de Pasto - año 2002**

MES	No. DE ACCIDENTES
Enero	81
Febrero	76
Marzo	84
Abril	82
Mayo	74

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

▪ Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto – año 2002



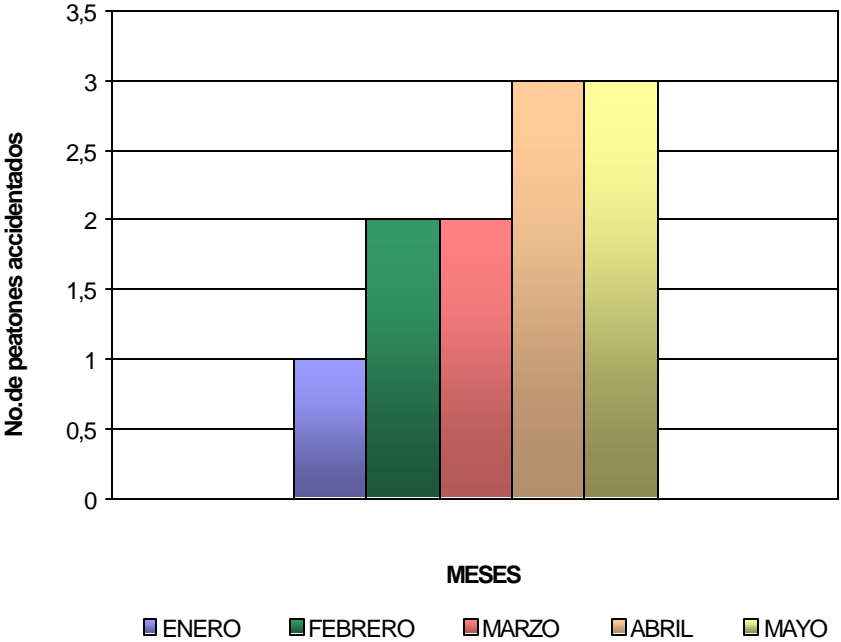
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto – año 2002.

MES	CONDUCTORES HERIDOS	CONDUCTORES MUERTOS	DAÑOS	PASAJEROS HERIDOS	PASAJEROS MUERTOS	PEATONES HERIDOS	PEATONES MUERTOS
Enero	5	1	71	6		1	1
Febrero	8		65	8		2	1
Marzo	9		67	11	1	2	1
Abril	8	1	62	14		3	
Mayo	9		58	15		3	
TOTAL	39	2	323	54	1	11	3

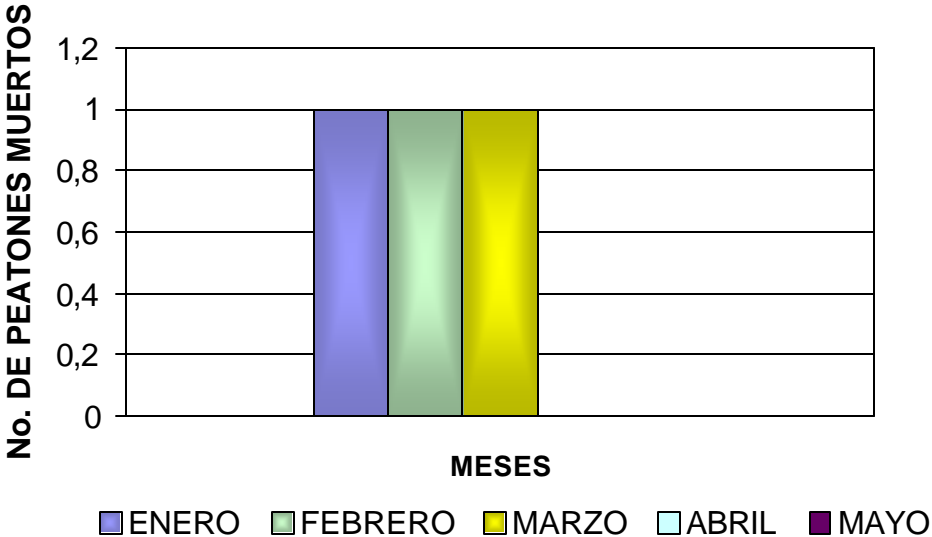
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad peatonal en la ciudad de Pasto – año 2002



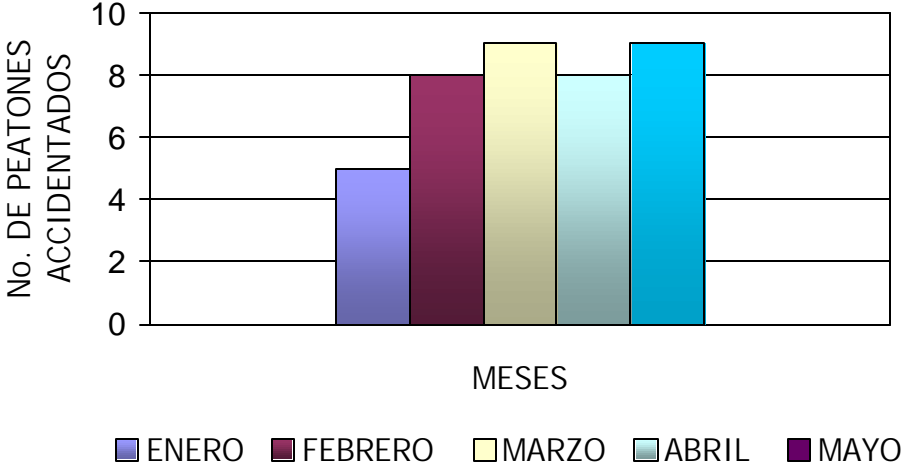
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Figura 3. Registro de mortalidad peatonal en la ciudad de Pasto – año 2002



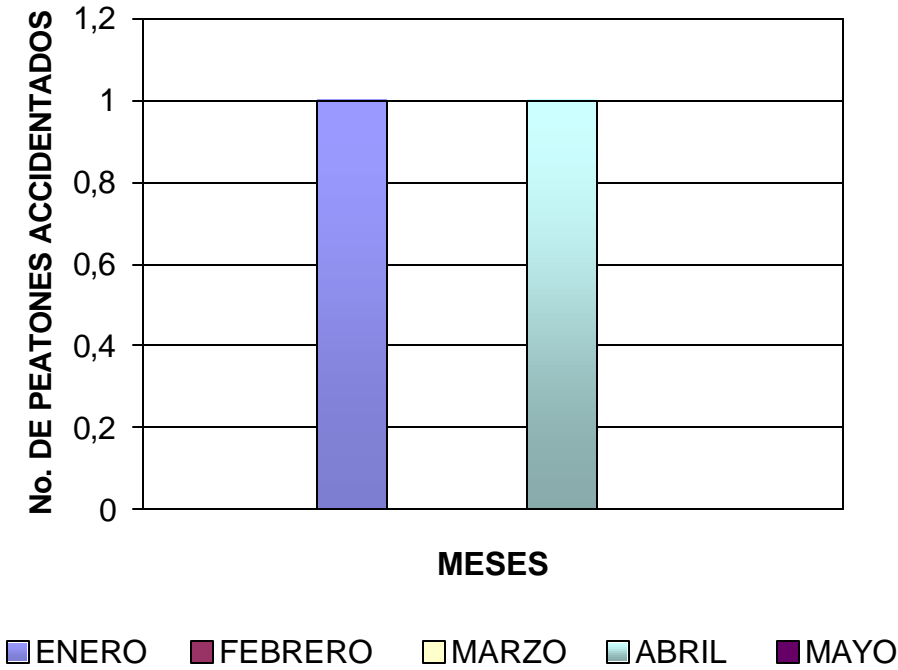
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad de conductores en la ciudad de Pasto – año 2002.



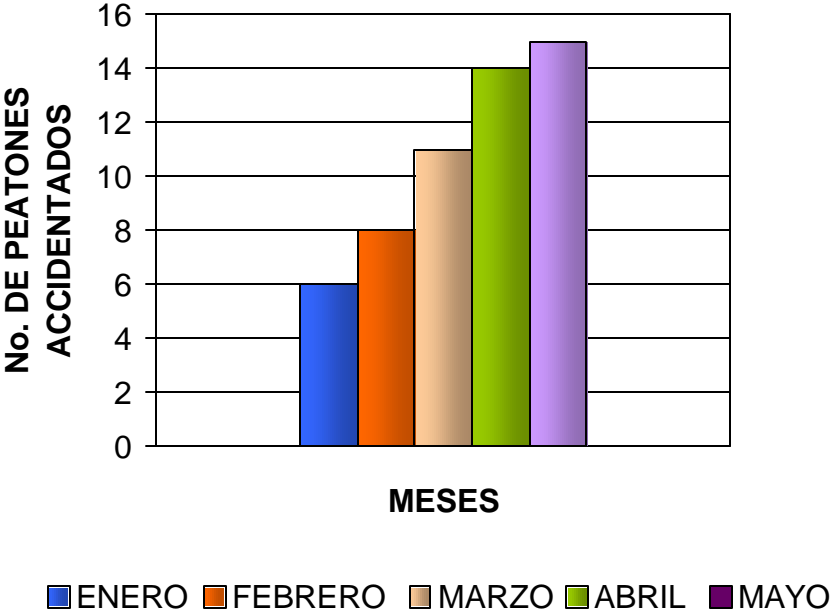
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de mortalidad de conductores en la ciudad de Pasto – año 2002.



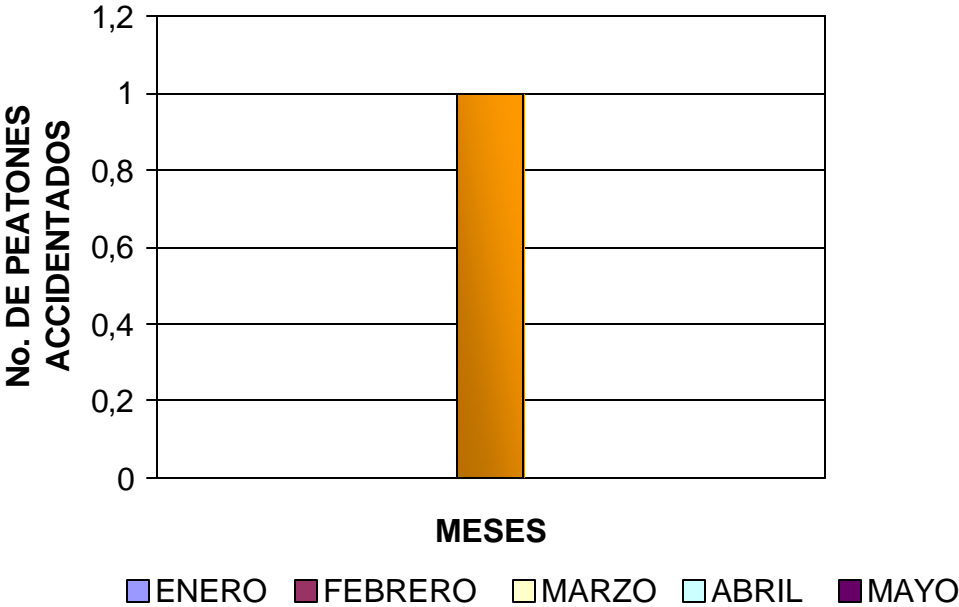
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad de pasajeros en la ciudad de Pasto – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de mortalidad de pasajeros en la ciudad de Pasto – año 2003



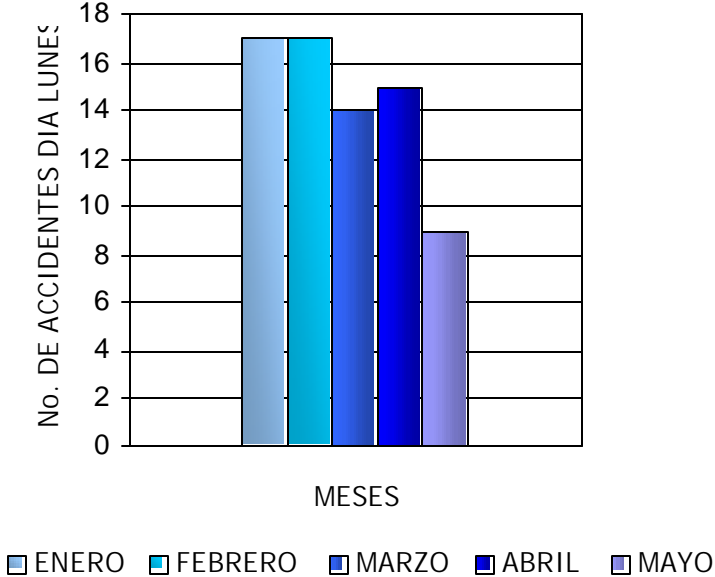
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto – año 2002

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	TOTAL
DIA	NUMERO DE ACCIDENTES					
Lunes	17	17	14	15	9	72
Martes	8	8	9	16	11	52
Miércoles	9	12	11	13	11	56
Jueves	11	6	10	10	11	48
Viernes	18	7	11	7	9	52
Sábado	9	14	21	8	11	63
Domingo	9	12	8	13	12	54

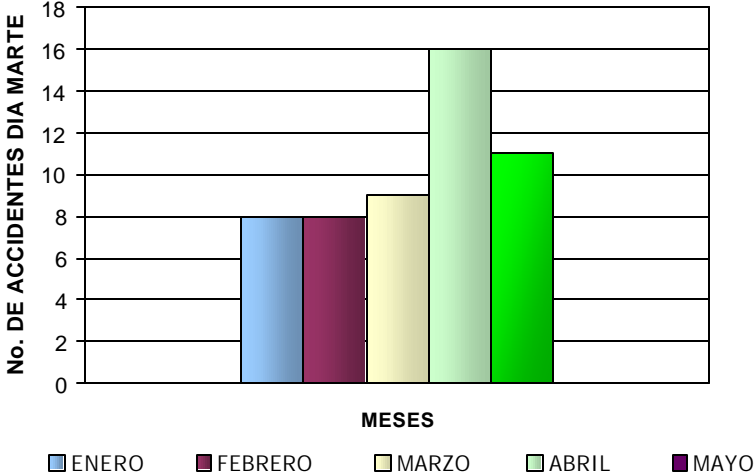
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la Ciudad de Pasto, día lunes – año 2002



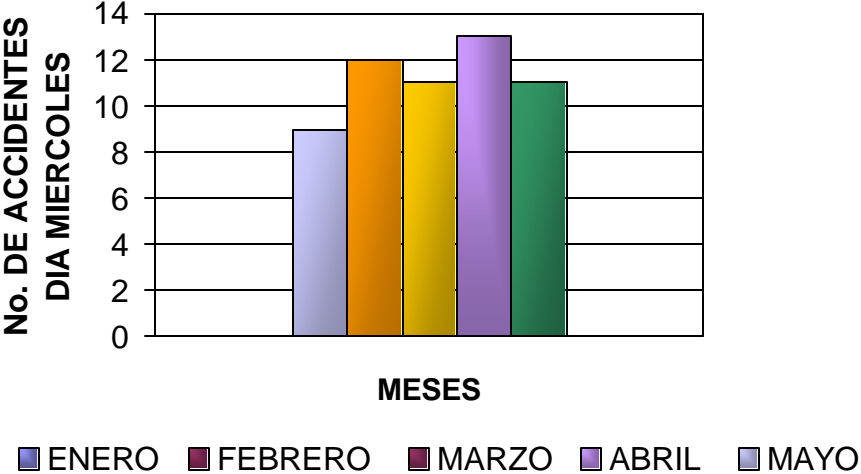
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto, día martes – año 2002



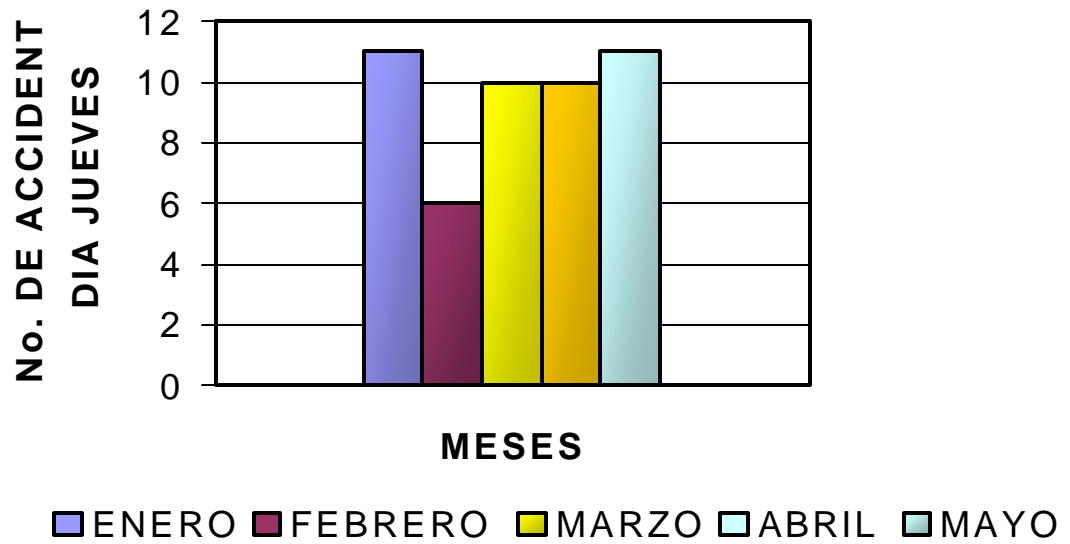
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto, día miércoles – año 2002



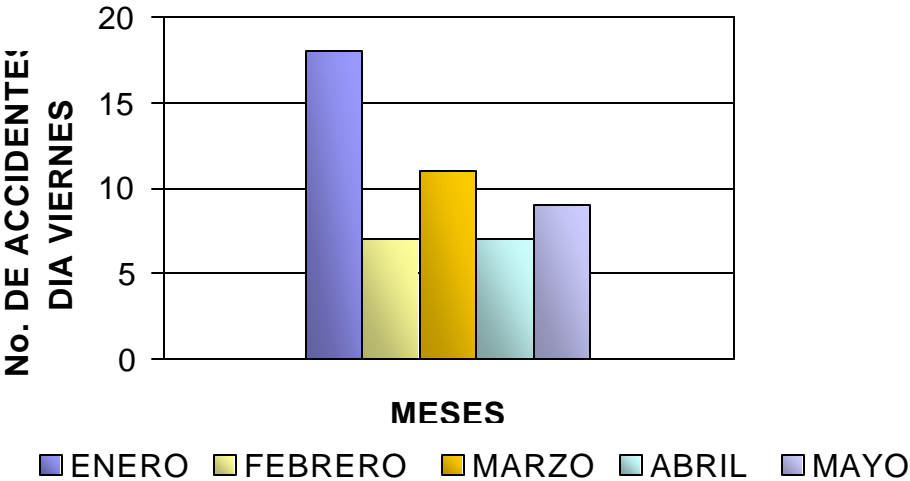
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto, día jueves – año 2002



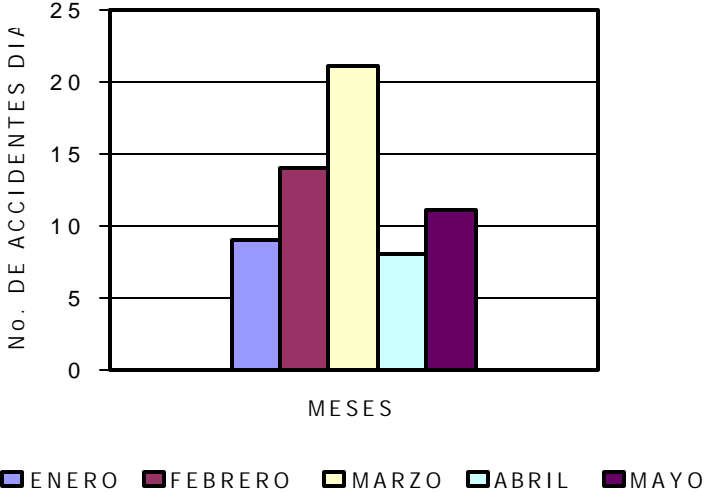
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto, día viernes – año 2002



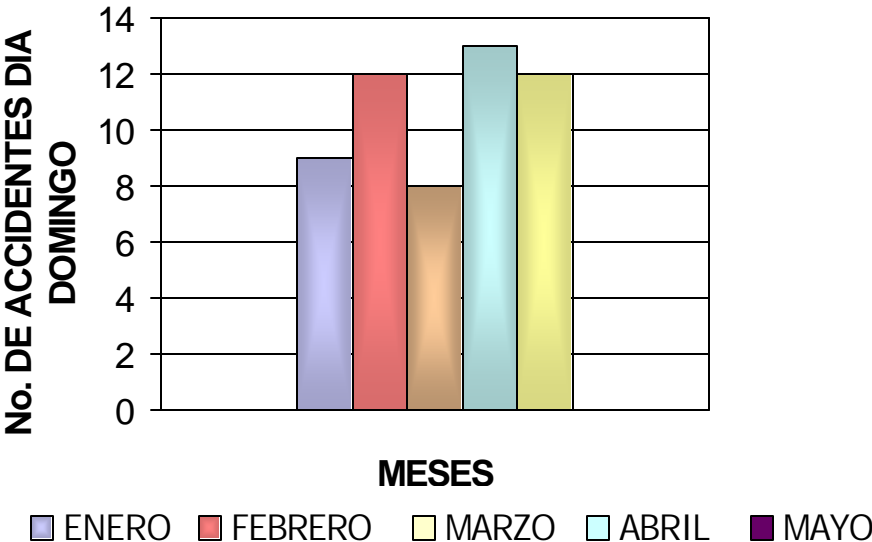
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto, día sábado – año 2002



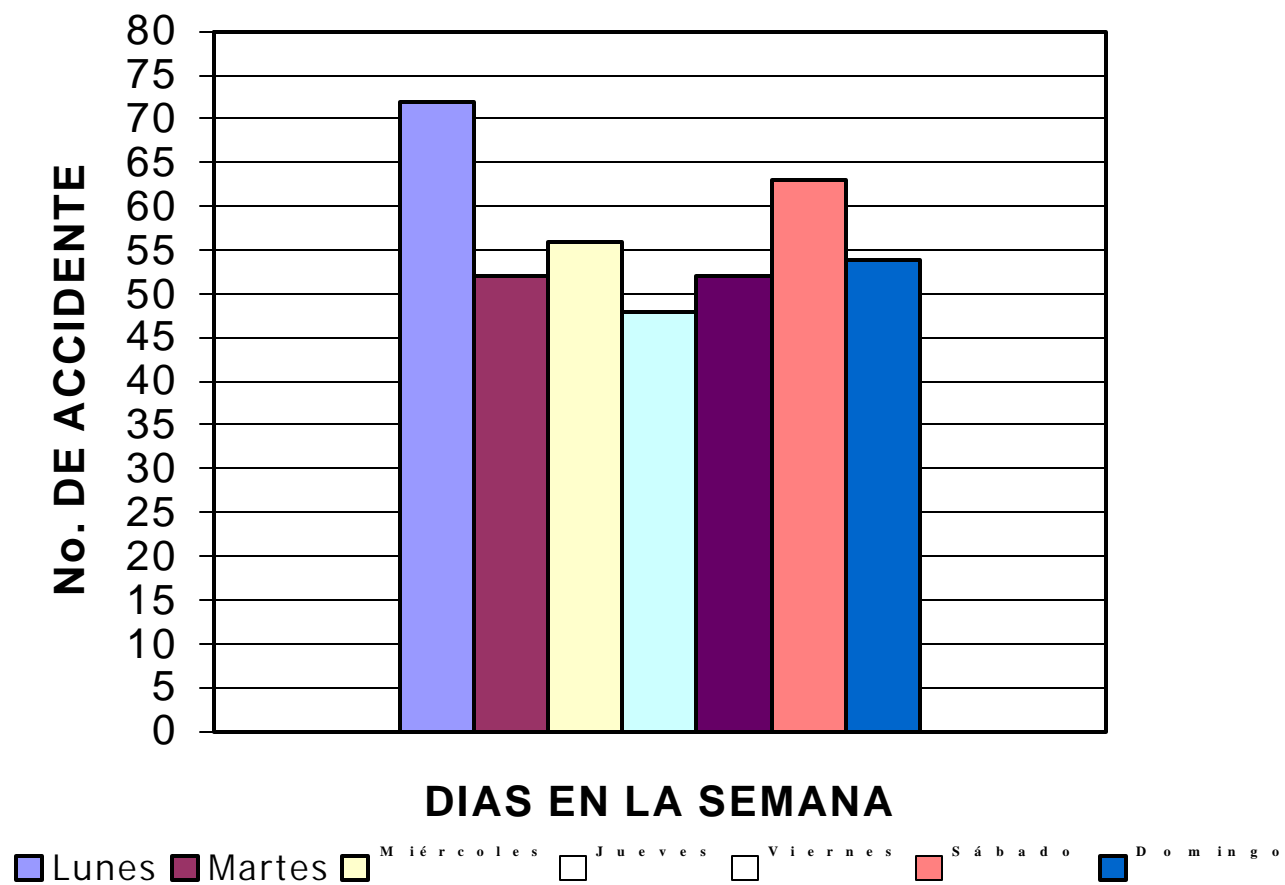
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro de accidentalidad en la ciudad de Pasto, día domingo – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro consolidado de accidentalidad por días en la ciudad de Pasto – año 2002.



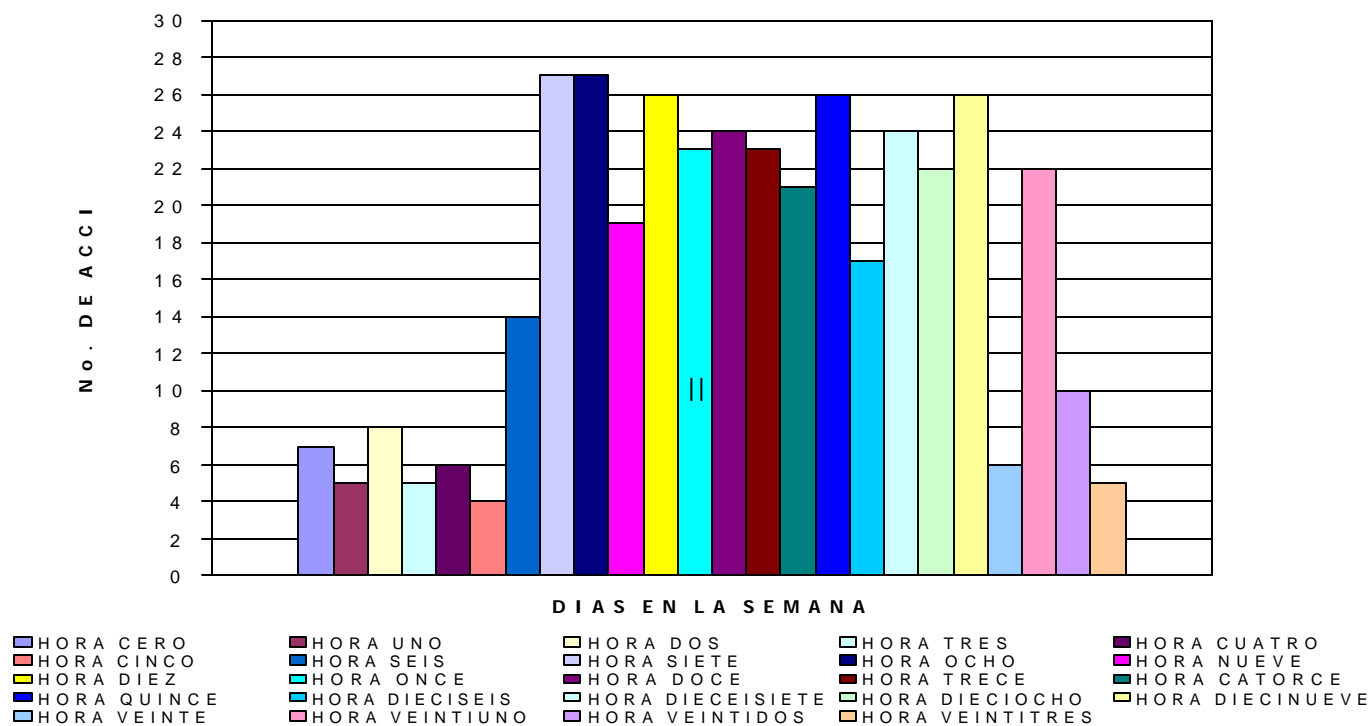
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro consolidado de accidentalidad en la ciudad de Pasto, por horas en los días de la semana – año 2002.

HORA	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	TOTAL
0	1	3	1	2		7
1	1		1	1	2	5
2	2	1	2	1	2	8
3		1	1	2	1	5
4		2	2	1	1	6
5			1	2	1	4
6	4	1	4	2	3	14
7	6	7	5	7	2	27
8	6	4	9	4	4	27
9	5	3	4	1	6	19
10	6	4	4	7	5	26
11	5	5	8	5		23
12	4	5	4	4	7	24
13	2	2	9	8	2	23
14	3	5	4	2	7	21
15	8	4	4	6	4	26
16	4	3	2	2	6	17
17	7	3	3	6	5	24
18	5	6	3	3	5	22
19	6	4	7	5	4	26
20	3	1	1		1	6
21	2	8	2	5	5	22
22	1	1	2	5	1	10
23		3	1	1		5

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Registro consolidado de accidentalidad en la ciudad de Pasto, por horas en los días de la semana – año 2002.



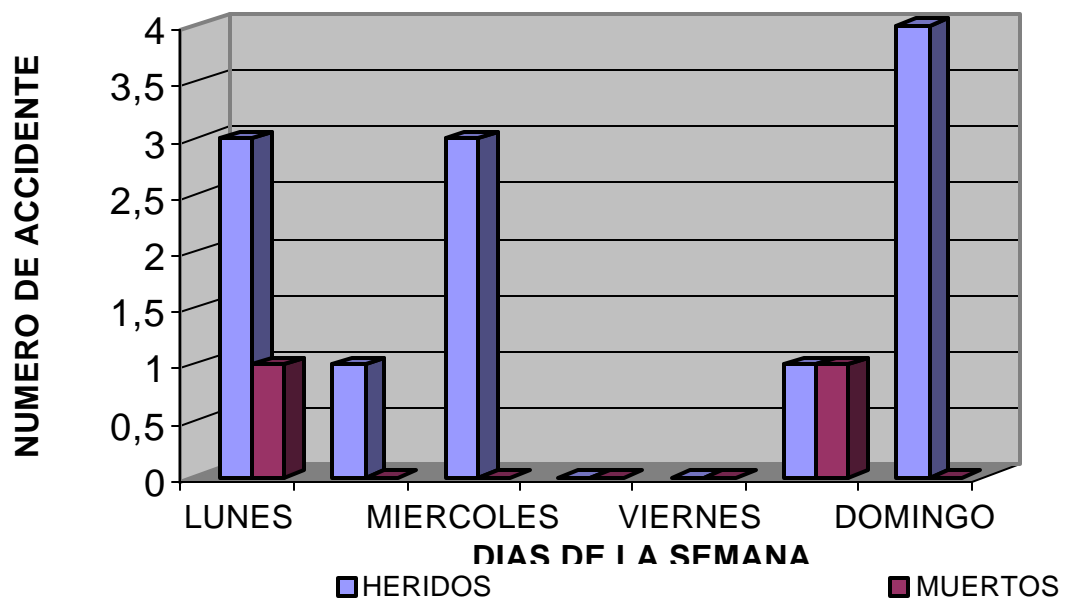
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - enero del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR DÍA ENERO DEL 2002		
	HERIDOS	MUERTOS
LUNES	3	1
MARTES	1	
MIERCOLES	3	
JUEVES		
VIERNES		
SABADO	1	1
DOMINGO	4	

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Enero 2002.



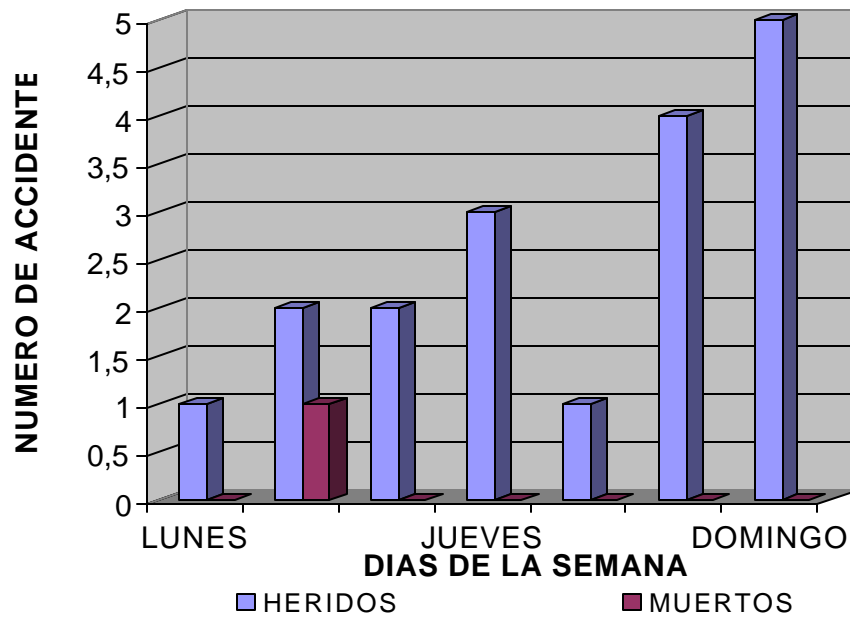
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Febrero del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR DÍA FEBRERO DEL 2002		
	HERIDOS	MUERTOS
LUNES	1	
MARTES	2	1
MIERCOLES	2	
JUEVES	3	
VIERNES	1	
SABADO	4	
DOMINGO	5	

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Febrero 2002.



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

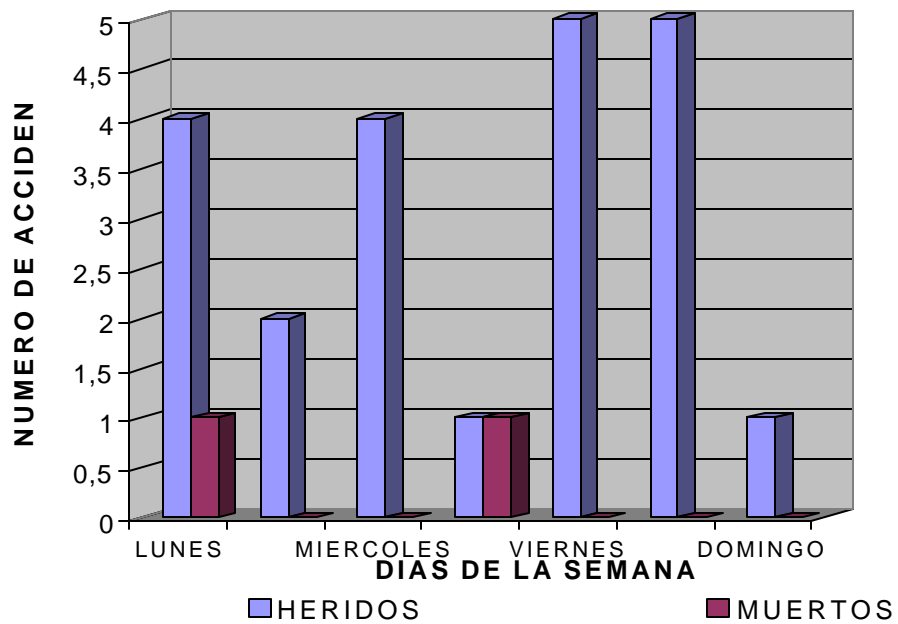
Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Marzo del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR DÍA MARZO DEL 2002		
	HERIDOS	MUERTOS
LUNES	4	1
MARTES	2	
MIERCOLES	4	
JUEVES	1	1
VIERNES	5	
SABADO	5	
DOMINGO	1	

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Marzo del 2002

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

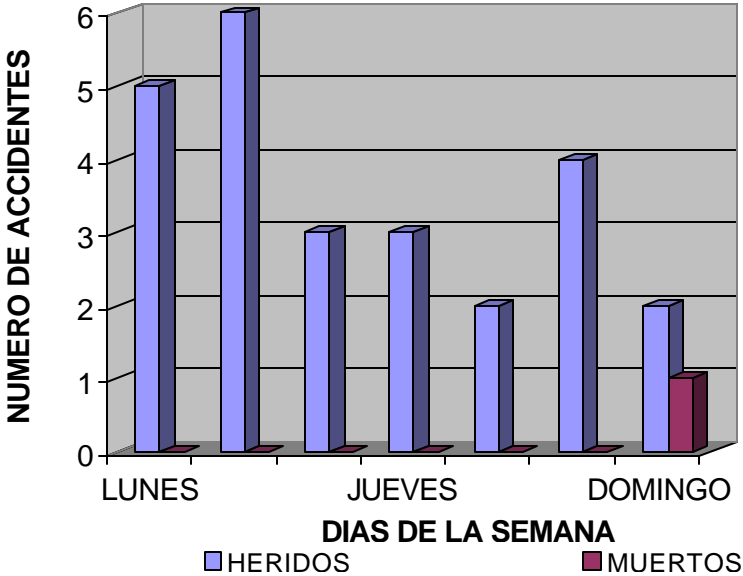


Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Abril del 2002

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR DÍA ABRIL DEL 2002		
	HERIDOS	MUERTOS
LUNES	5	
MARTES	6	
MIERCOLES	3	
JUEVES	3	
VIERNES	2	
SABADO	4	
DOMINGO	2	1

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Abril del 2002



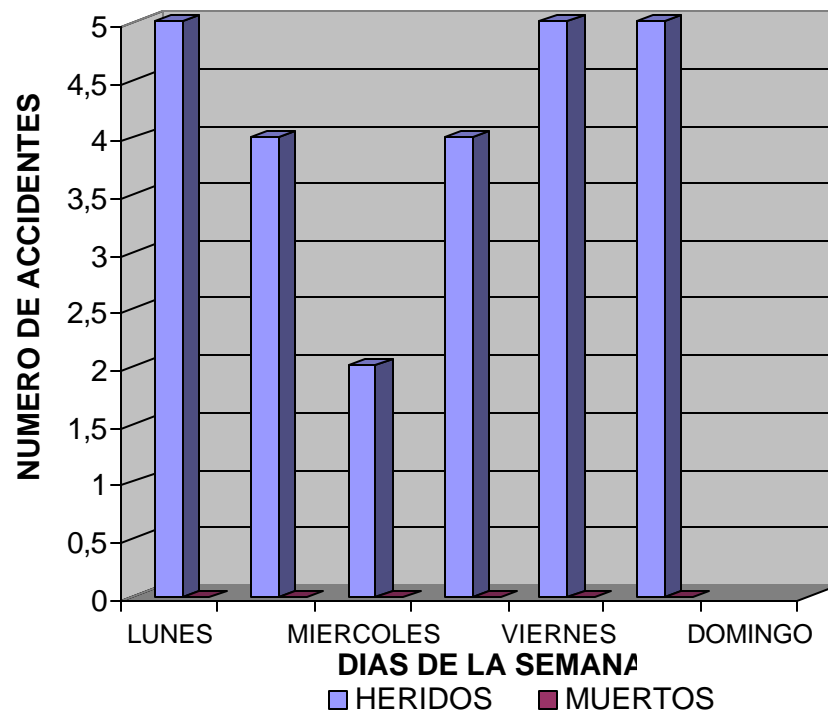
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Mayo del 2002

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR DÍA MAYO DEL 2002		
	HERIDOS	MUERTOS
LUNES	5	
MARTES	4	
MIERCOLES	2	
JUEVES	4	
VIERNES	5	
SABADO	5	
DOMINGO		

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por día en la ciudad de Pasto - Mayo del 2002



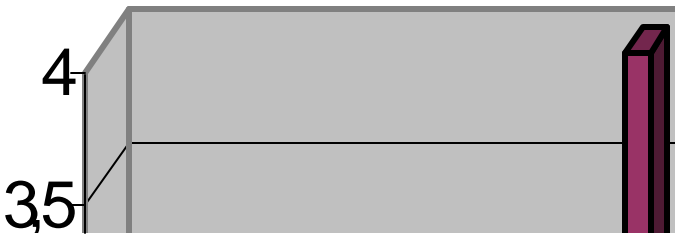
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Enero del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR HORAS ENERO DEL 2002		
HORAS	HERIDOS	MUERTOS
0	1	
1		
2		
3		
4		
5		
6	4	
7	1	
8		
9		1
10		
11	1	
12		
13		
14		
15	1	
16		
17		1
18		
19	4	
20		
21		
22		
23		

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Enero del 2002.



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Febrero del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR HORAS FEBRERO DEL 2002		
HORAS	HERIDOS	MUERTOS
0		
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7	3	
8		
9		
10	1	
11		
12		1
13		
14	1	
15		
16		
17	2	
18	5	
19	1	
20		
21	2	
22		
23		

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Febrero del 2002



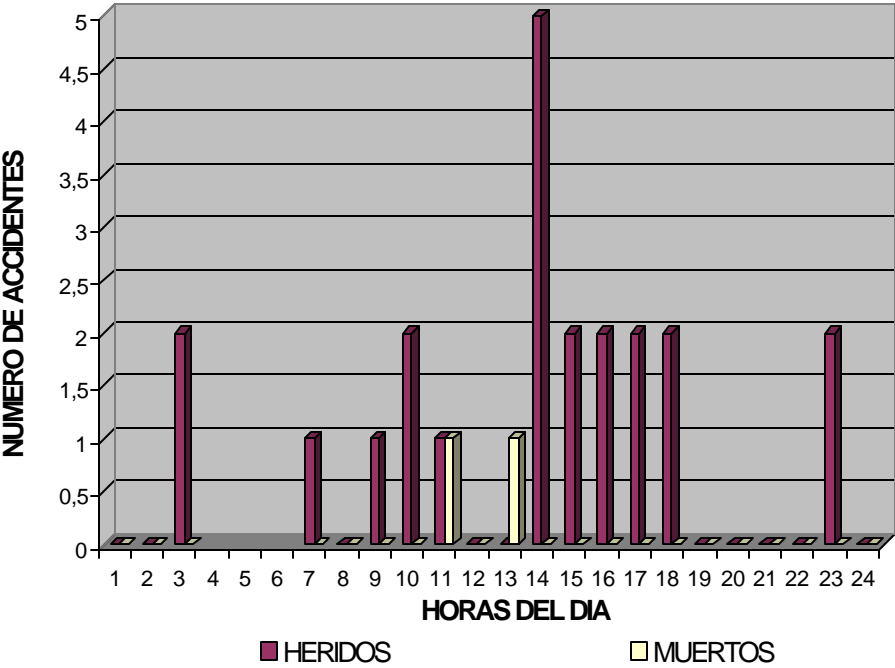
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Marzo del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR HORAS MARZO DEL 2002		
HORAS	HERIDOS	MUERTOS
0		
1		
2	2	
3		
4		
5		
6	1	
7		
8	1	
9	2	
10	1	1
11		
12		1
13	5	
14	2	
15	2	
16	2	
17	2	
18		
19		
20		
21		
22	2	
23		

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidental por horas en la ciudad de Pasto - Marzo del 2002

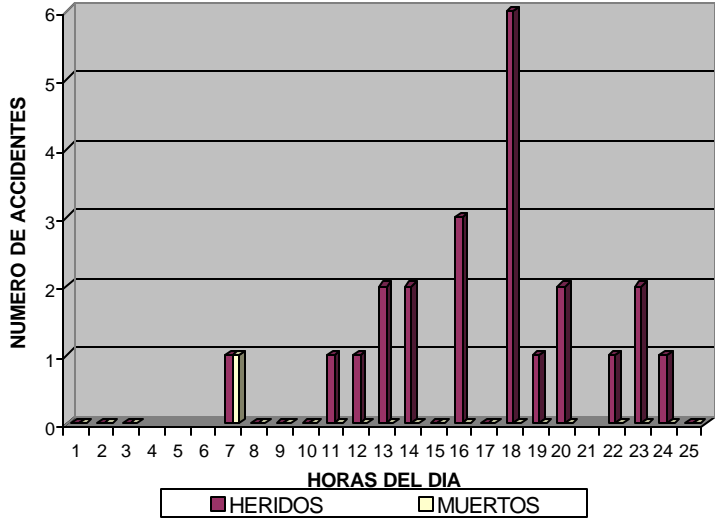


Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Abril del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR HORAS ABRIL DEL 2002		
HORAS	HERIDOS	MUERTOS
0		
1		
2		
3		
4		
5		
6	1	1
7		
8		
9		
10	1	
11	1	
12	2	
13	2	
14		
15	3	
16		
17	6	
18	1	
19	2	
20		
21	1	
22	2	
23	1	

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Abril del 2002



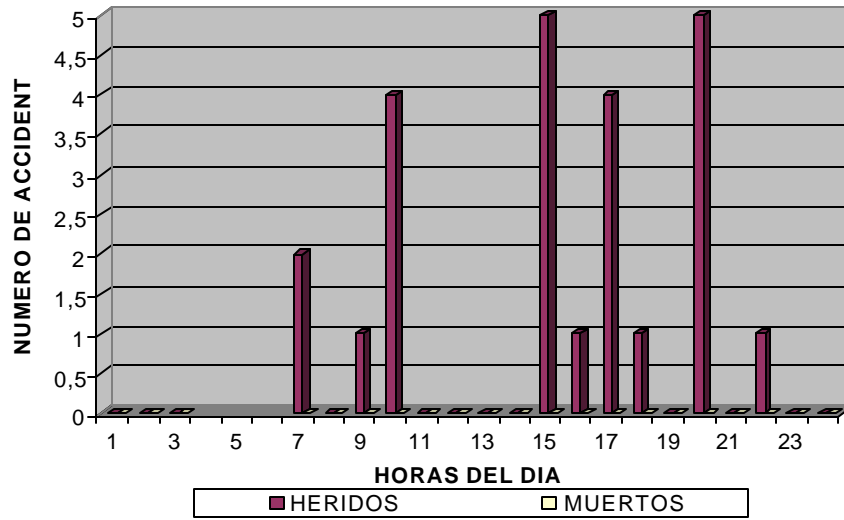
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Mayo del 2002.

GRAVEDAD DE ACCIDENTALIDAD POR HORAS MAYO DEL 2002		
HORAS	HERIDOS	MUERTOS
0		
1		
2		
3		
4		
5		
6	2	
7		
8	1	
9	4	
10		
11		
12		
13		
14	5	
15	1	
16	4	
17	1	
18		
19	5	
20		
21	1	
22		
23		

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Gravedad de accidentalidad por horas en la ciudad de Pasto - Abril 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

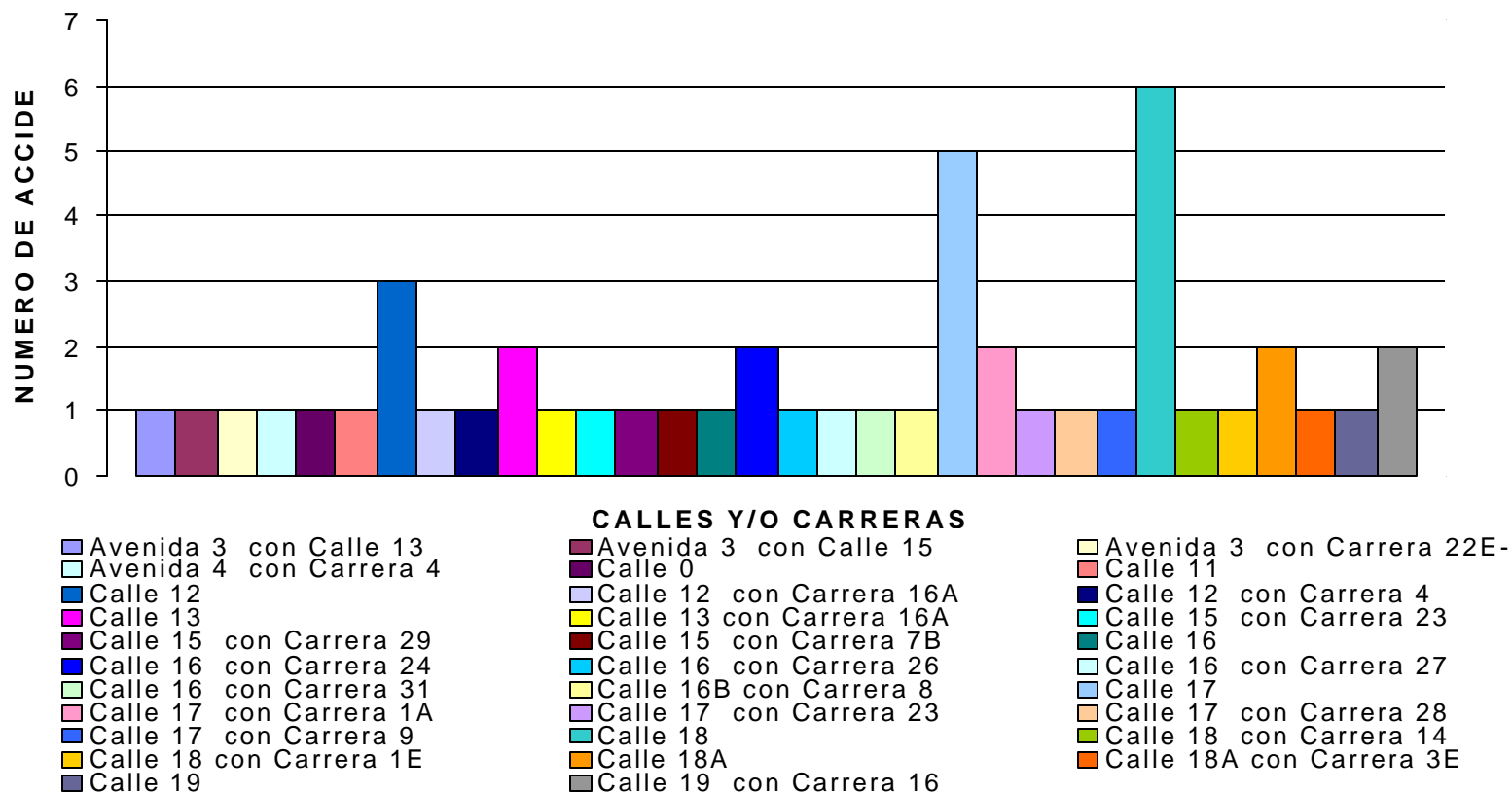
Sitios de accidentalidad en Pasto - Enero del 2002

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO ENERO DEL 2002	
Avenida 3 con Calle 13	1
Avenida 3 con Calle 15	1
Avenida 3 con Carrera 22E-	1
Avenida 4 con Carrera 4	1
Calle 0	1
Calle 11	1
Calle 12	3
Calle 12 con Carrera 16A	1
Calle 12 con Carrera 4	1
Calle 13	2
Calle 13 con Carrera 16A	1
Calle 15 con Carrera 23	1
Calle 15 con Carrera 29	1
Calle 15 con Carrera 7B	1
Calle 16	1
Calle 16 con Carrera 24	2
Calle 16 con Carrera 26	1
Calle 16 con Carrera 27	1
Calle 16 con Carrera 31	1
Calle 16B con Carrera 8	1
Calle 17	5
Calle 17 con Carrera 1A	2
Calle 17 con Carrera 23	1
Calle 17 con Carrera 28	1
Calle 17 con Carrera 9	1
Calle 18	6
Calle 18 con Carrera 14	1
Calle 18 con Carrera 1E	1
Calle 18A	2
Calle 18A con Carrera 3E	1
Calle 19	1
Calle 19 con Carrera 16	2
Calle 19 con Carrera 19	1
Calle 19 con Carrera 20	1
Calle 19 con Carrera 21B	1
Calle 2	1
Calle 2 con Carrera 32A	1
Calle 2 con Carrera 33	2
Calle 20	1
Calle 20 con Carrera 25	1
Calle 21 con Carrera 23	1
Calle 22	2

Calle 22 con Carrera 13	1
Calle 35 con Carrera 6	1
Calle 4 con Carrera 42	1
Calle 46 con Carrera 33	1
Calle 9	1
Carrera 15	1
Carrera 18	1
Carrera 19	1
Carrera 21	1
Carrera 22B	1
Carrera 28	1
Carrera 33	1
Carrera 4	1
Carrera 40	1
Carrera 6E	1
Carrera 8	1
Desconocida 01	1
Desconocida 102	1
Desconocida 151	1
Kilometro 9	1
Transversal 0	1

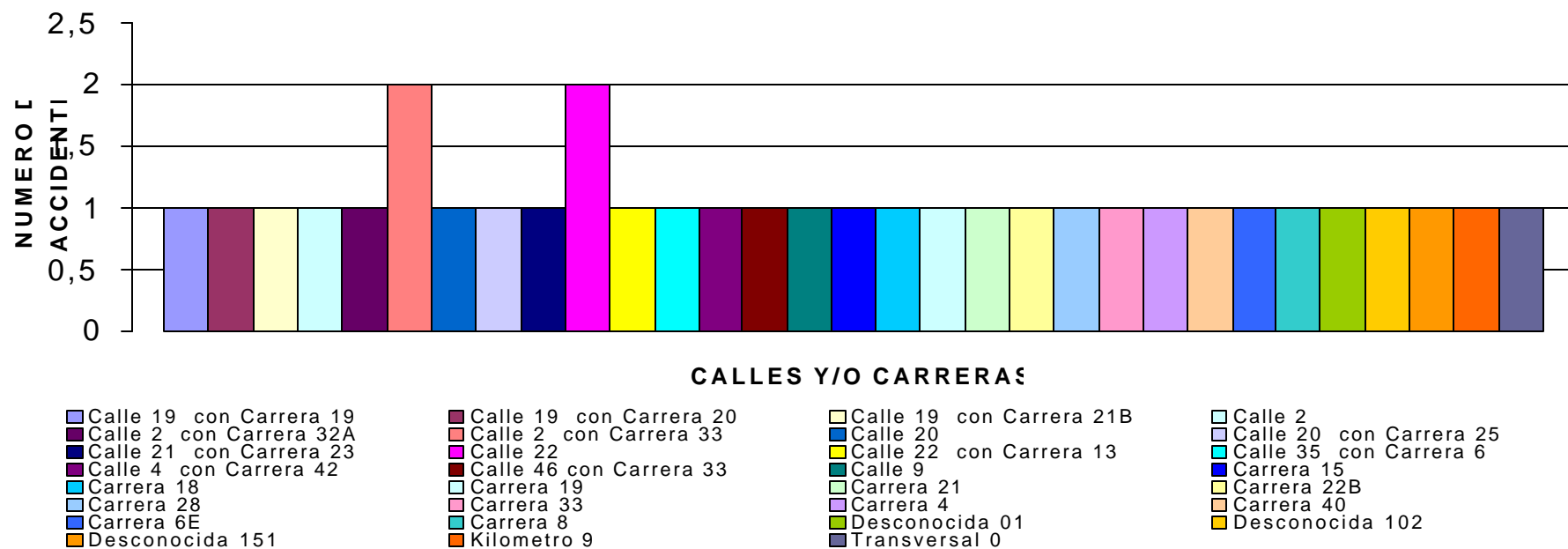
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidente en la ciudad de Pasto – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

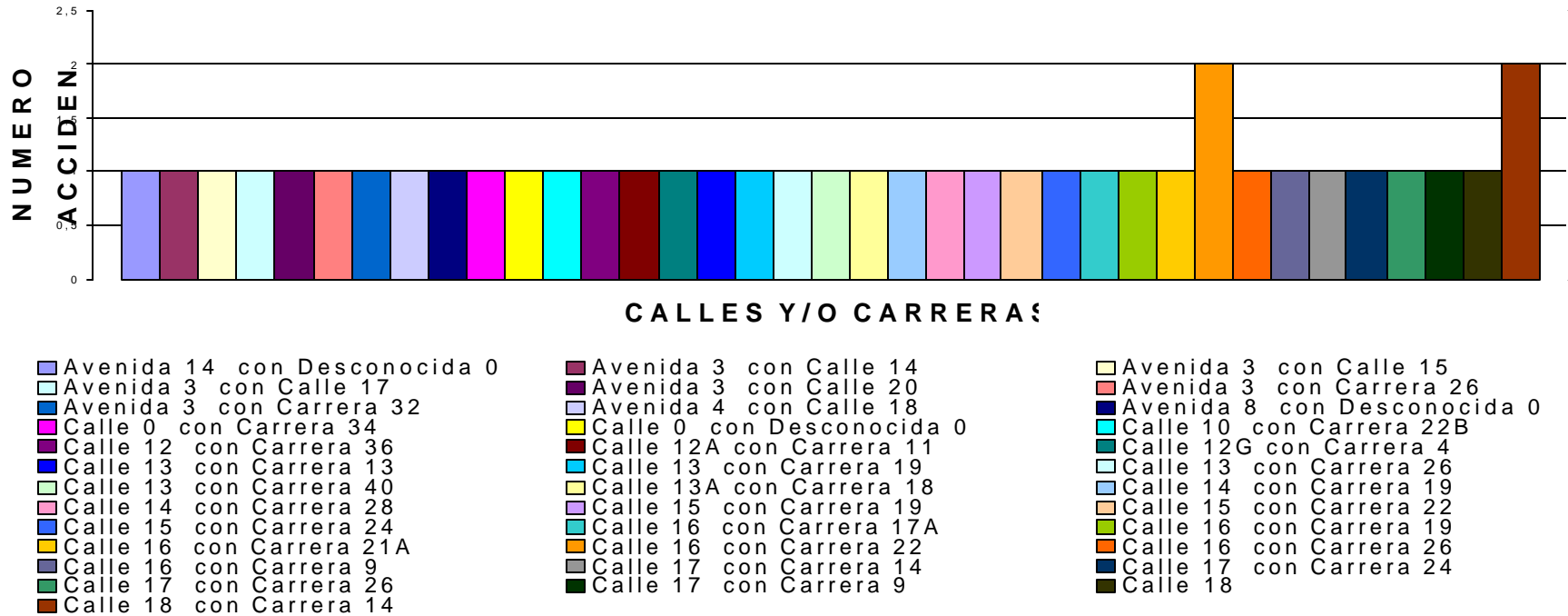
Sitios de accidentalidad en Pasto – Febrero del 2002

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO FEBRERO DEL 2002	
Avenida 14 con Desconocida 0	1
Avenida 3 con Calle 14	1
Avenida 3 con Calle 15	1
Avenida 3 con Calle 17	1
Avenida 3 con Calle 20	1
Avenida 3 con Carrera 26	1
Avenida 3 con Carrera 32	1
Avenida 4 con Calle 18	1
Avenida 8 con Desconocida 0	1
Calle 0 con Carrera 34	1
Calle 0 con Desconocida 0	1
Calle 10 con Carrera 22B	1
Calle 12 con Carrera 36	1
Calle 12A con Carrera 11	1
Calle 12G con Carrera 4	1
Calle 13 con Carrera 13	1
Calle 13 con Carrera 19	1
Calle 13 con Carrera 26	1
Calle 13 con Carrera 40	1
Calle 13A con Carrera 18	1
Calle 14 con Carrera 19	1
Calle 14 con Carrera 28	1
Calle 15 con Carrera 19	1
Calle 15 con Carrera 22	1
Calle 15 con Carrera 24	1
Calle 16 con Carrera 17A	1
Calle 16 con Carrera 19	1
Calle 16 con Carrera 21A	1
Calle 16 con Carrera 22	2
Calle 16 con Carrera 26	1
Calle 16 con Carrera 9	1
Calle 17 con Carrera 14	1
Calle 17 con Carrera 24	1
Calle 17 con Carrera 26	1
Calle 17 con Carrera 9	1
Calle 18	1

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO FEBRERO DEL 2002	
Calle 18 con Carrera 14	2
Calle 18 con Carrera 32A	1
Calle 18 con Carrera 37	1
Calle 18 con Carrera 40	1
Calle 18 con Carrera 44	1
Calle 18 con Carrera 59	1
Calle 18A con Carrera 1027	1
Calle 18A con Carrera 6E	2
Calle 19 con Carrera 14	1
Calle 19 con Carrera 16	1
Calle 19 con Carrera 21	1
Calle 19 con Carrera 27	1
Calle 19 con Carrera 32A	1
Calle 19 con Carrera 44A	1
Calle 19A con Carrera 40	1
Calle 19B con Carrera 5E	1
Calle 20 con Carrera 23	1
Calle 20 con Carrera 32	1
Calle 21 con Carrera 20	1
Calle 21 con Carrera 24	1
Calle 21 con Carrera 26	1
Calle 21E con Carrera 18E	1
Calle 22 con Carrera 12	1
Calle 22 con Carrera 2	1
Calle 23V con Carrera 1E-	1
Calle 26 con Carrera 19	1
Calle 26 con Carrera 24	1
Calle 3S con Carrera 22E	1
Calle 4 con Carrera 4	1
Calle 9 con Carrera 26	1
Carrera 19	1
Carrera 3A con Diagonal 11	1
Carrera 9	1
Desconocida 0 con Diagonal 0	1
Desconocida 0 con Kilometro 0	1
Desconocida 0 con Kilometro 2	1
Desconocida 0 con Kilometro 8	1

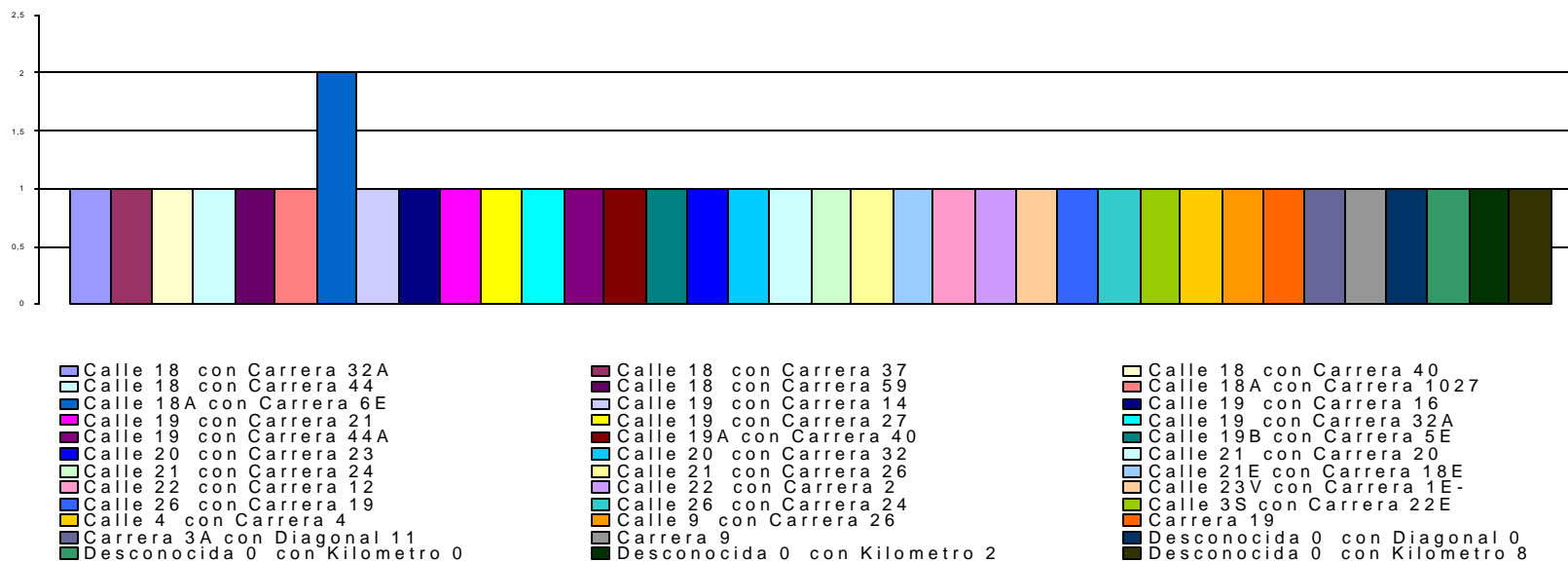
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentes en la ciudad de Pasto –año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentalidad en la ciudad de Pasto –año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentalidad en Pasto - Marzo del 2002

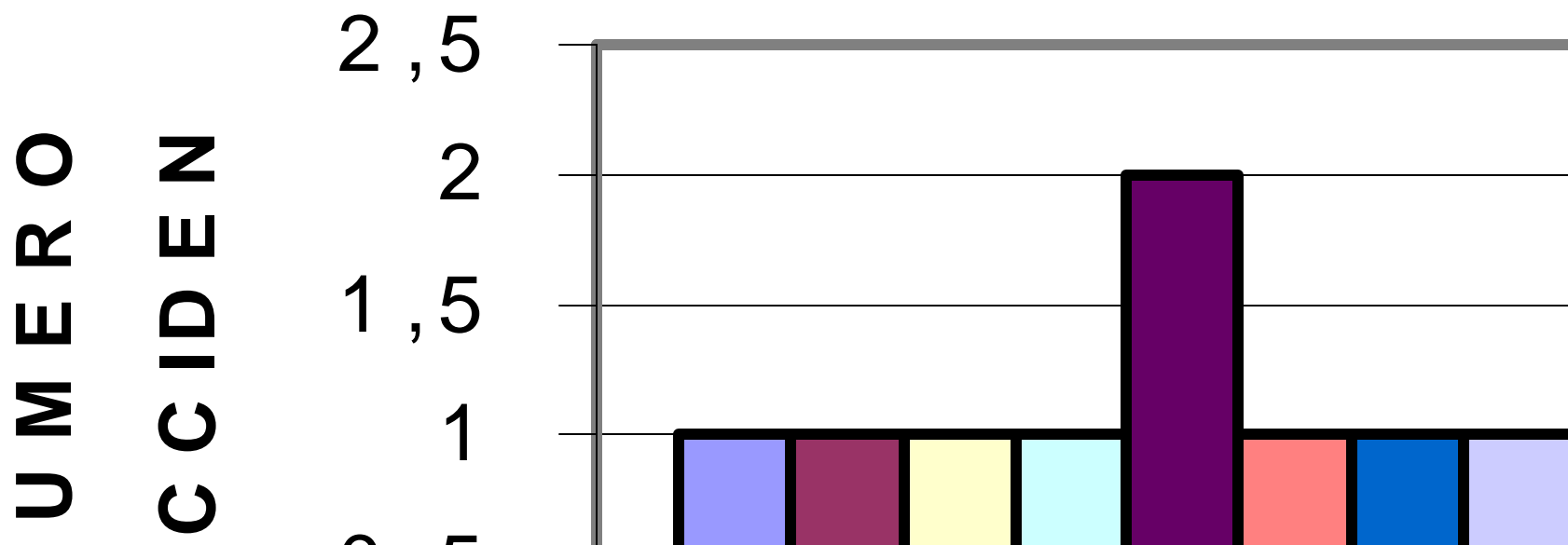
SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO MARZO DEL 2002	
Avenida 12 con Desconocida 0	1
Avenida 3 con Calle 10	1
Avenida 3 con Calle 13	1
Avenida 3 con Calle 15	1
Avenida 3 con Calle 16	2
Avenida 3 con Calle 17	1
Avenida 3 con Calle 18	1
Avenida 3 con Calle 18 ^a	1
Avenida 3 con Desconocida 0	2
Calle 0 con Desconocida 0	1
Calle 12 con Carrera 0	1
Calle 12 con Carrera 14	1
Calle 12 con Carrera 18	1
Calle 12 con Carrera 22B	1
Calle 12 con Carrera 4	1
Calle 12 con Carrera 8	1
Calle 13 con Carrera 6	1
Calle 13 con Carrera 8	1
Calle 13A con Carrera 16 ^a	1
Calle 13A con Carrera 21	1
Calle 14 con Carrera 27	2
Calle 14 con Carrera 7 ^a	1
Calle 15 con Carrera 21	1
Calle 15 con Carrera 23	1
Calle 15 con Carrera 27	1
Calle 16 con Carrera 11	1
Calle 16 con Carrera 22	1
Calle 16 con Carrera 24	2
Calle 16 con Carrera 30	1
Calle 16 con Carrera 40	1
Calle 16 con Carrera 9	1
Calle 16 con Desconocida 0	2
Calle 16A con Carrera 35	1
Calle 17 con Carrera 11	1

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO MARZO DEL 2002	
Calle 17 con Carrera 13	1
Calle 17 con Carrera 14	1
Calle 17 con Carrera 24	1
Calle 17 con Carrera 27	1
Calle 17 con Carrera 9	1
Calle 17A con Carrera 42 ^a	1
Calle 18 con Carrera 11	1
Calle 18 con Carrera 15	1
Calle 18 con Carrera 19	1
Calle 18 con Carrera 20	1
Calle 18 con Carrera 24	1
Calle 18 con Carrera 25	1
Calle 18 con Carrera 26	2
Calle 18 con Carrera 29	1
Calle 18A con Carrera 2	1
Calle 18A con Carrera 3	1
Calle 19 con Carrera 21	1
Calle 19 con Carrera 23	1
Calle 19 con Carrera 24	1
Calle 20 con Carrera 42	1
Calle 20 con Desconocida 0	1
Calle 21 con Carrera 23	1
Calle 21 con Carrera 24	2
Calle 21 con Carrera 4	1
Calle 22 con Carrera 22	1
Calle 22 con Carrera 24	2
Calle 22 con Carrera 25	1
Calle 22 con Carrera 8	1
Calle 22 con Desconocida 0	1
Calle 23 con Carrera 19	1
Calle 23 con Carrera 26	1
Calle 2A con Carrera 23	1
Calle 4 con Carrera 24 ^a	1
Calle 9 con Carrera 24	1
Carrera 13 con Desconocida 0	1
Carrera 26 con Desconocida 0	1
Carrera 4 con Desconocida 0	1
Desconocida 0 con Kilometro 68	1
Desconocida 0 con Kilometro 7	3

Desconocida 0 con Kilometro 81	1
--------------------------------	---

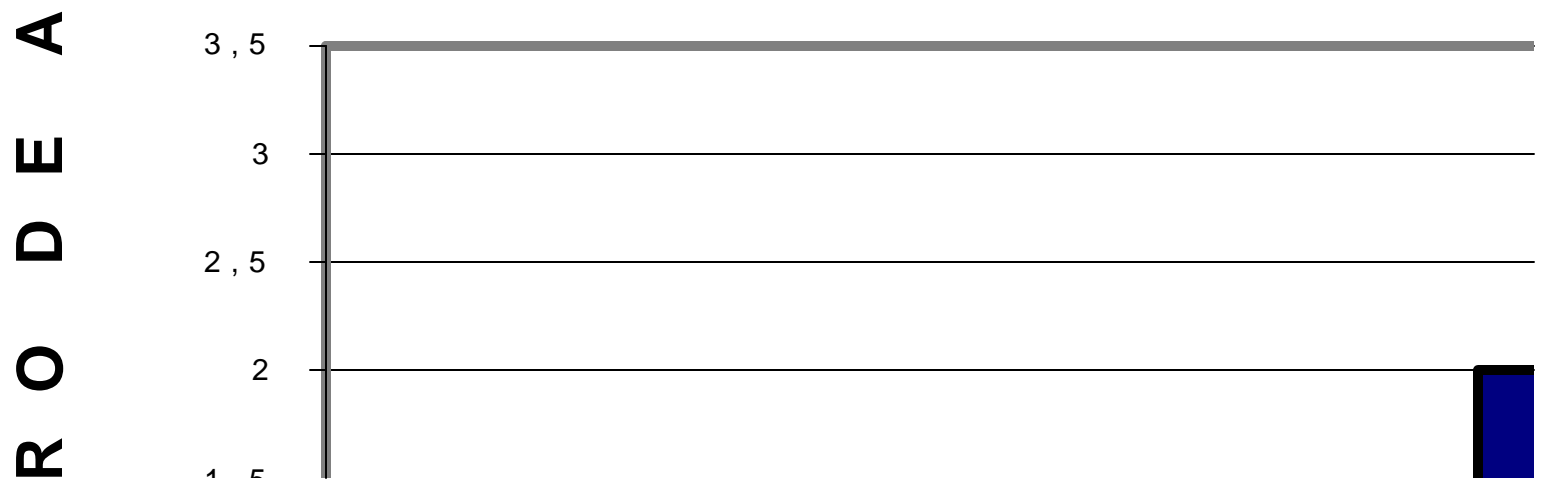
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

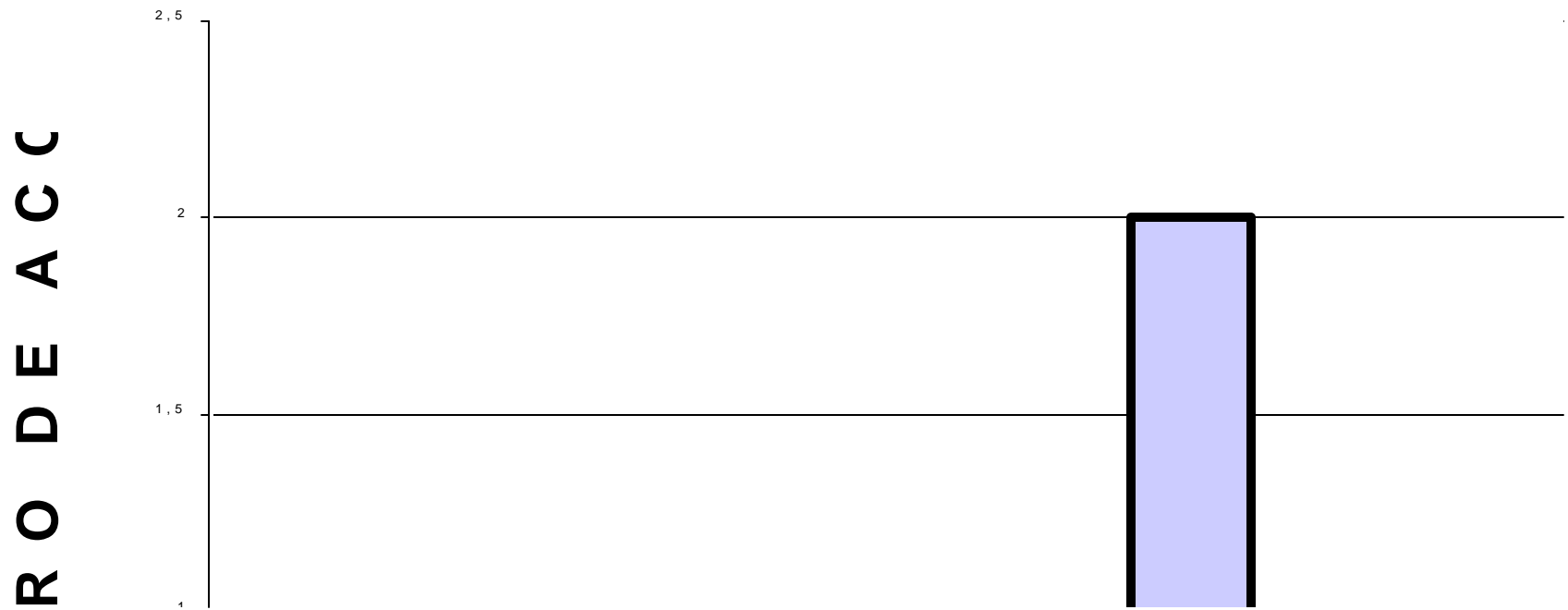
Sitios de accidentalidad en Pasto – Abril del 2002

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO ABRIL DEL 2002	
Avenida 2 con Carrera 10	1
Avenida 3 con Calle 12	1
Avenida 3 con Calle 15	1
Avenida 3 con Calle 17 ^a	1
Avenida 3 con Carrera 18 ^a	1
Avenida 3 con Carrera 23 ^a	1
Avenida 3 con Desconocida 0	1
Calle 0 con Desconocida 0	2
Calle 11 con Carrera 16	1
Calle 12 con Carrera 22B	1
Calle 12 con Carrera 22F	1
Calle 12 con Carrera 4	2
Calle 13 con Carrera 16	1
Calle 13 con Carrera 21	1
Calle 13 con Carrera 27	1
Calle 13 con Carrera 4	1
Calle 13 con Carrera 5	1
Calle 13 con Carrera 9	1
Calle 13A con Carrera 13	1
Calle 13A con Carrera 16	2
Calle 14 con Carrera 23	1
Calle 14 con Carrera 25	1
Calle 15 con Carrera 14	1
Calle 15 con Carrera 32 ^a	1
Calle 15 con Carrera 35	1
Calle 16 con Carrera 16	1
Calle 16 con Carrera 28	1
Calle 16 con Carrera 9	1
Calle 16 con Desconocida 0	1
Calle 16B con Carrera 43	1
Calle 17 con Carrera 11	1
Calle 17 con Carrera 15	1
Calle 17 con Carrera 19	1
Calle 17A con Carrera 6E	1
Calle 18 con Carrera 18	1
Calle 18 con Carrera 19	1
Calle 18 con Carrera 24	1
Calle 18 con Carrera 28	1
Calle 18 con Carrera 29	1
Calle 18 con Carrera 30	1

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO ABRIL DEL 2002	
Calle 18 con Carrera 31C	1
Calle 18 con Carrera 34	1
Calle 18 con Carrera 4	1
Calle 18 con Carrera 42	1
Calle 18A con Carrera 10	1
Calle 18A con Carrera 11	1
Calle 18A con Carrera 6E	1
Calle 19 con Carrera 16	1
Calle 19 con Carrera 21B	1
Calle 19 con Carrera 24	1
Calle 19 con Carrera 28	1
Calle 19 con Carrera 32	1
Calle 19 con Carrera 37	1
Calle 19D con Carrera 45	1
Calle 20 con Carrera 21B	1
Calle 20 con Carrera 22	1
Calle 20 con Carrera 38	1
Calle 20 con Carrera 9	1
Calle 21 con Carrera 6 ^a	1
Calle 21B con Carrera 4	1
Calle 22 con Carrera 17	1
Calle 22 con Carrera 24	1
Calle 22 con Carrera 27	1
Calle 22 con Desconocida 0	2
Calle 22A con Carrera 16	1
Calle 23 con Carrera 2	1
Calle 26 con Carrera 19	1
Calle 4 con Carrera 23	1
Calle 7 con Carrera 24 ^a	1
Calle 8 con Carrera 22F	1
Carrera 4 con Desconocida 0	2
Desconocida 0 con Kilometro 0	1
Desconocida 0 con Kilometro 23	1
Desconocida 0 con Kilometro 6	1
Desconocida 0 con Kilometro 7	2
Desconocida 0 con Kilometro 81	1

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

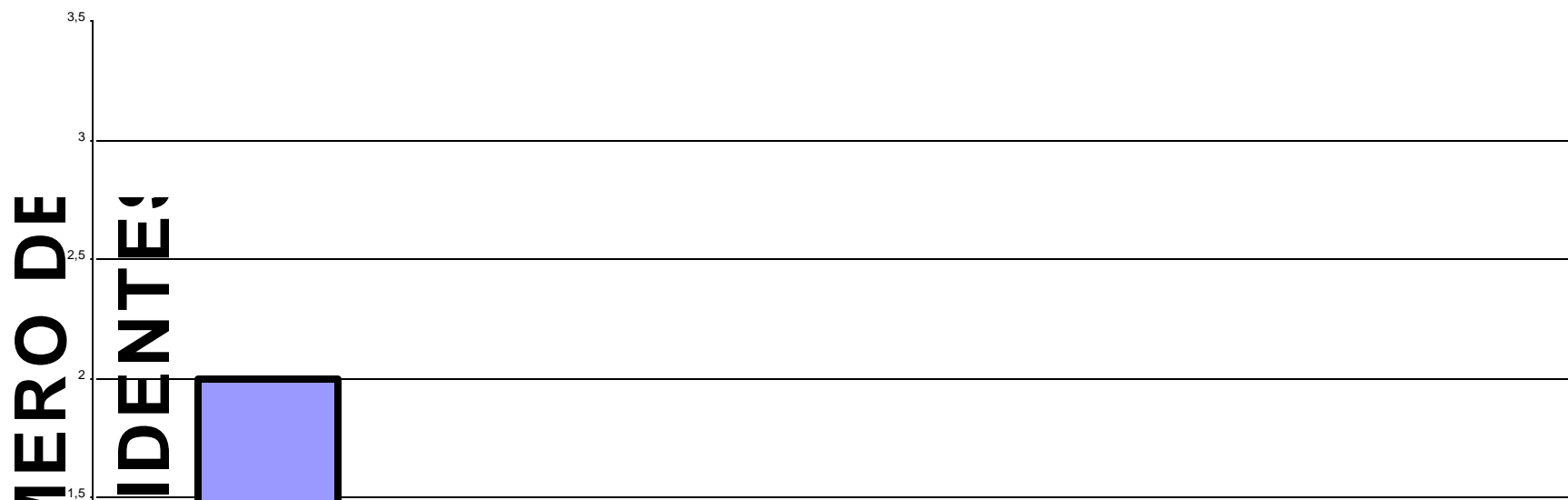
Sitios de accidentalidad en Pasto - Mayo del 2002

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO MAYO DEL 2002	
Avenida 3 con Calle 17	2
Avenida 3 con Carrera 22B	1
Avenida 9 con Calle 21A	1
Calle 11 con Carrera 11	1
Calle 11 con Carrera 16	1
Calle 12 con Carrera 20	1
Calle 12 con Carrera 21	1
Calle 12 con Carrera 30A	1
Calle 12B con Carrera 9	1
Calle 15 con Carrera 23	1
Calle 15 con Carrera 25	1
Calle 15 con Carrera 26	1
Calle 15 con Carrera 36	1
Calle 15A con Carrera 4	1
Calle 16 con Carrera 22A	1
Calle 16 con Carrera 27	1
Calle 16 con Carrera 9	1
Calle 17 con Carrera 13	1
Calle 17 con Carrera 24	2
Calle 17 con Carrera 30	1
Calle 18 con Carrera 14	1
Calle 18 con Carrera 17	1
Calle 18 con Carrera 18	3
Calle 18 con Carrera 21	1
Calle 18 con Carrera 21B	1
Calle 18 con Carrera 23	1
Calle 18 con Carrera 31C	1
Calle 18 con Carrera 41	1
Calle 18 con Carrera 67	1
Calle 18A con Carrera 10	1
Calle 18A con Carrera 18A	1
Calle 18B con Carrera 6	1
Calle 19 con Carrera 22	1
Calle 19 con Carrera 29	2

SITIOS DE ACCIDENTALIDAD EN PASTO MAYO DEL 2002	
Calle 19 con Carrera 30	1
Calle 19 con Carrera 32A	1
Calle 19 con Carrera 44B	1
Calle 19 con Carrera 5A	1
Calle 20 con Carrera 12	1
Calle 20 con Carrera 13	1
Calle 20 con Carrera 23	2
Calle 20 con Carrera 35	1
Calle 20 con Carrera 40	1
Calle 21A con Carrera 19	1
Calle 22 con Carrera 16	1
Calle 22 con Carrera 17	1
Calle 22 con Carrera 22	1
Calle 22 con Carrera 23	3
Calle 22 con Carrera 26	1
Calle 22 con Carrera 4	1
Calle 22 con Carrera 9	1
Calle 5 con Carrera 22E	1
Calle 6 con Carrera 33	1
Calle 6 con Carrera 34	1
Calle 6 con Desconocida 0	1
Calle 9 con Carrera 16	1
Carrera 2 con Diagonal 17	1
Carrera 4 con Desconocida 0	2
Carrera 7 con Desconocida 0	1
Carrera 8A con Desconocida 0	1
Carrera 9 con Desconocida 0	1
Desconocida 0 con Glorieta 0	1
Desconocida 0 con Kilometro 0	1
Desconocida 0 con Kilometro 5	1
Desconocida 0 con Kilometro 6	1

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Sitios de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



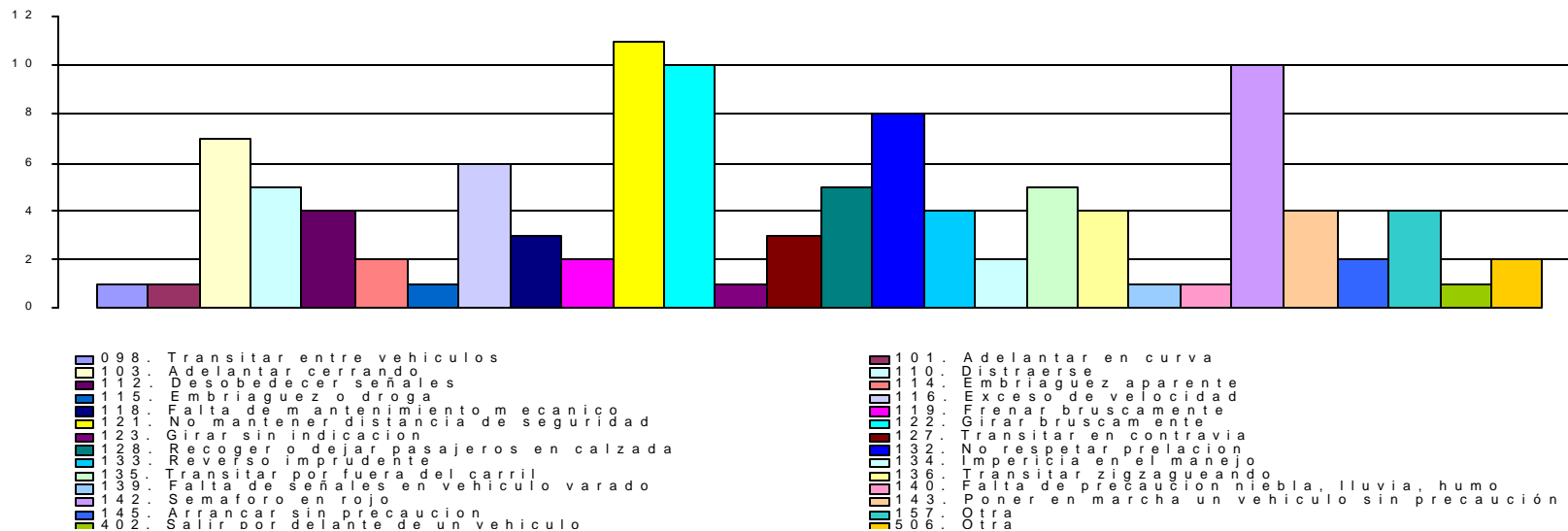
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Causas de accidentes en la ciudad de Pasto - Enero del 2002

ENERO DEL 2002	
CAUSAS DE ACCIDENTES	VECES
098. Transitar entre vehículos	1
101. Adelantar en curva	1
103. Adelantar cerrando	7
110. Distraerse	5
112. Desobedecer señales	4
114. Embriaguez aparente	2
115. Embriaguez o droga	1
116. Exceso de velocidad	6
118. Falta de mantenimiento mecánico	3
119. Frenar bruscamente	2
121. No mantener distancia de seguridad	11
122. Girar bruscamente	10
123. Girar sin indicación	1
127. Transitar en contravía	3
128. Recoger o dejar pasajeros en calzada	5
132. No respetar prelación	8
133. Reverso imprudente	4
134. Impericia en el manejo	2
135. Transitar por fuera del carril	5
136. Transitar zigzagueando	4
139. Falta de señales en vehículo varado	1
140. Falta de precaución niebla, lluvia, humo	1
142. Semáforo en rojo	10
143. Poner en marcha un vehículo sin precaución	4
145. Arrancar sin precaucione	2
157. Otra	4
402. Salir por delante de un vehículo	1
506. Otra	2

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Figura 37. Consolidado causas de accidentes en la ciudad de Pasto –año 2002



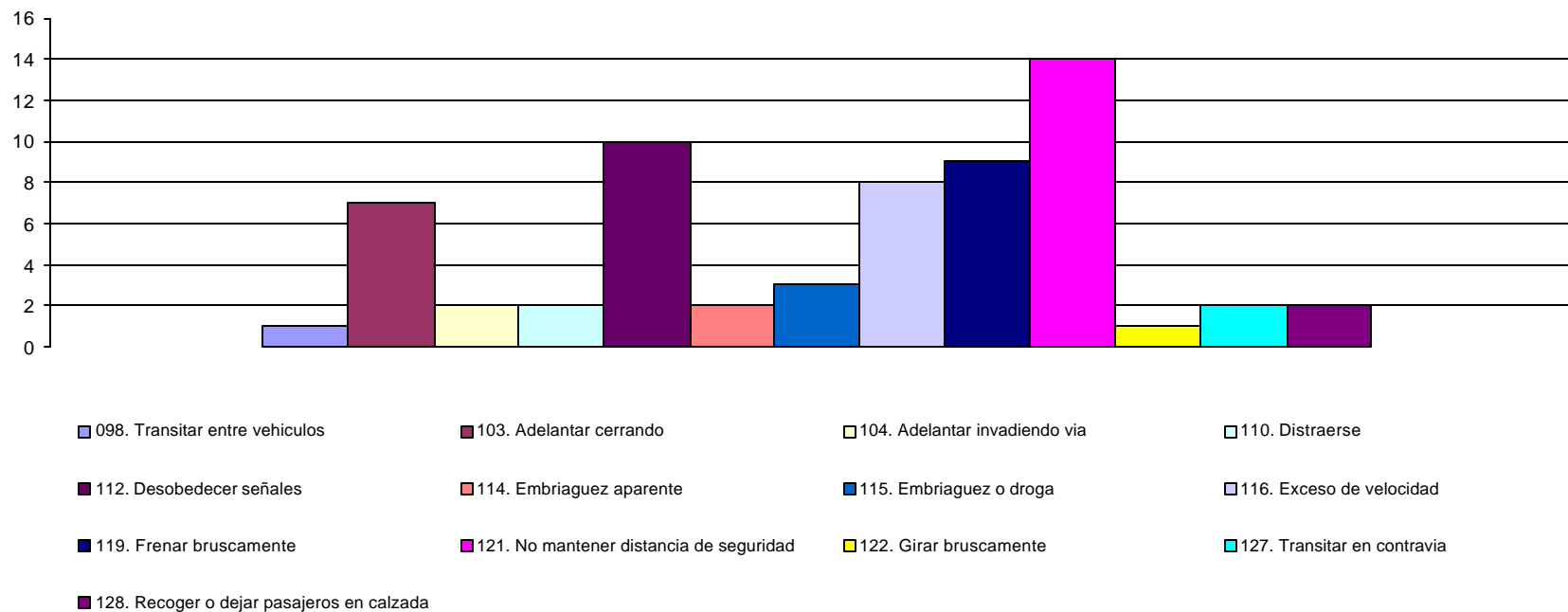
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Causas accidentes en la ciudad de Pasto - Febrero del 2002.

FEBRERO DEL 2002	
CAUSAS DE ACCIDENTES	VECES
098. Transitar entre vehículos	1
103. Adelantar cerrando	7
104. Adelantar invadiendo vía	2
110. Distraerse	2
112. Desobedecer señales	10
114. Embriaguez aparente	2
115. Embriaguez o droga	3
116. Exceso de velocidad	8
119. Frenar bruscamente	9
121. No mantener distancia de seguridad	14
122. Girar bruscamente	1
127. Transitar en contravía	2
128. Recoger o dejar pasajeros en calzada	2
132. No respetar prelación	9
134. Impericia en el manejo	3
135. Transitar por fuera del carril	3
142. Semáforo en rojo	3
143. Poner en marcha un vehículo sin precaución	4
145. Arrancar sin precaución	2
148. Exceso de peso	1
155. Cargue o descargue en horas/sitios prohib	1
157. Otra	9
203. Fallas en la dirección	1
217. Otra	1
303. Superficie lisa	1
405. Jugar en la vía	1

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Consolidado causas de accidentes en la ciudad de Pasto –año 2002



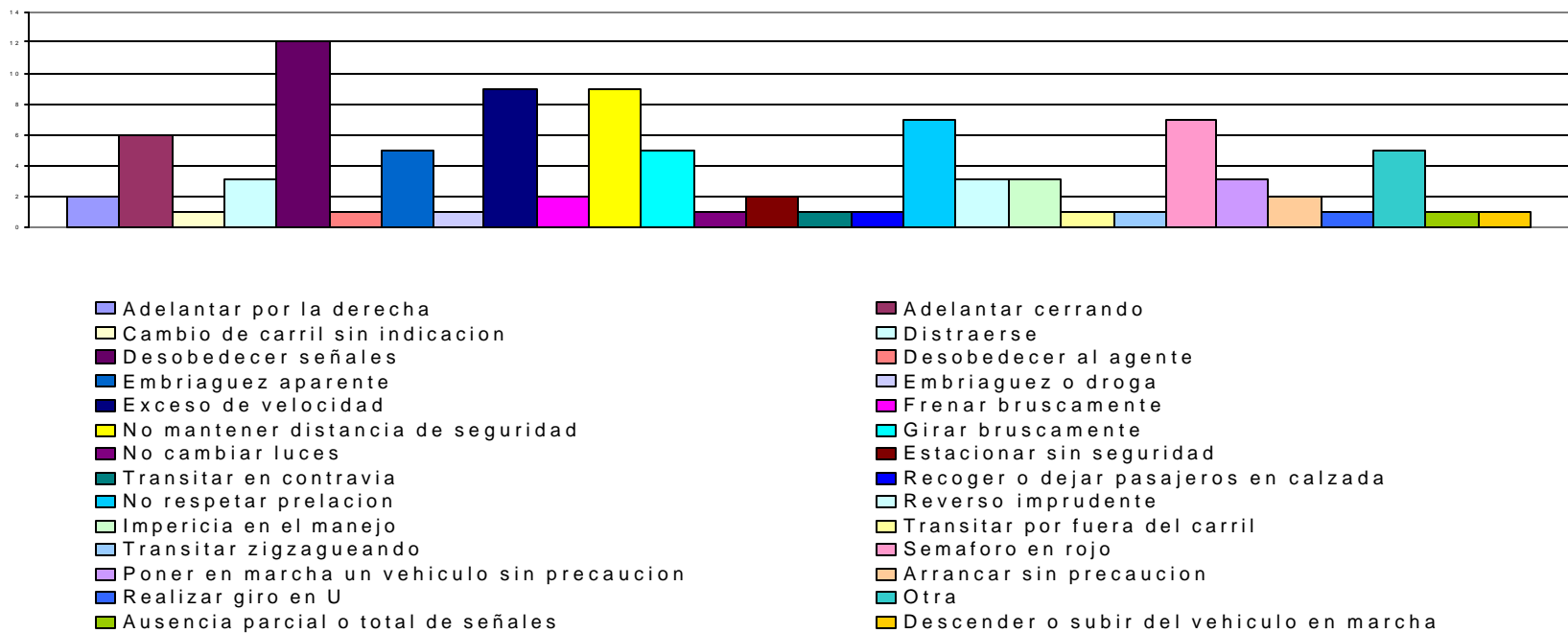
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Causa de accidentes en la ciudad de Pasto - Marzo del 2002.

MARZO DEL 2002	
CAUSAS DE ACCIDENTES	VECES
102 Adelantar por la derecha	2
103 Adelantar cerrando	6
107 Cambio de carril sin indicación	1
110 Distraerse	3
112 Desobedecer señales	12
113 Desobedecer al agente	1
114 Embriaguez aparente	5
115 Embriaguez o droga	1
116 Exceso de velocidad	9
MARZO DEL 2002	
CAUSAS DE ACCIDENTES	VECES
119 Frenar bruscamente	2
121 No mantener distancia de seguridad	9
122 Girar bruscamente	5
124 No cambiar luces	1
125 Estacionar sin seguridad	2
127 Transitar en contravía	1
128 Recoger o dejar pasajeros en calzada	1
132 No respetar prelación	7
133 Reverso imprudente	3
134 Impericia en el manejo	3
135 Transitar por fuera del carril	1
136 Transitar zigzagueando	1
142 Semáforo en rojo	7
143 Poner en marcha un vehículo sin precaución	3
145 Arrancar sin precaución	2
146 Realizar giro en U	1
157 Otra	5
301 Ausencia parcial o total de señales	1
502 Descender o subir del vehículo en marcha	1

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Consolidado causas de accidentes en la ciudad de Pasto –año 2002



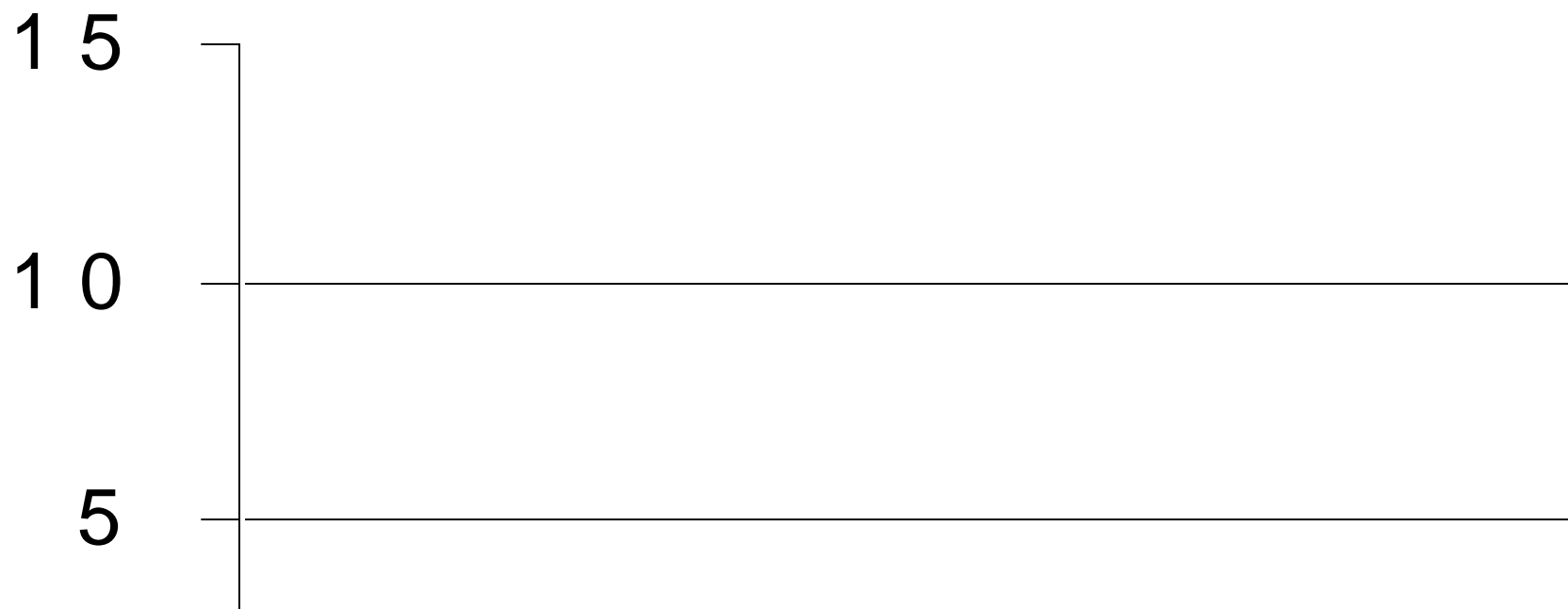
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Causas de accidentes en la ciudad de Pasto - Abril del 2002.

ABRIL DEL 2002	
CAUSAS DE ACCIDENTES	VECES
101. Adelantar en curva	1
103. Adelantar cerrando	3
107. Cambio de carril sin indicación	1
110. Distraerse	1
112. Desobedecer señales	13
114. Embriaguez aparente	3
115. Embriaguez o droga	3
116. Exceso de velocidad	9
118. Falta de mantenimiento mecánico	1
119. Frenar bruscamente	5
121. No mantener distancia de seguridad	7
122. Girar bruscamente	10
127. Transitar en contravía	1
128. Recoger o dejar pasajeros en calzada	2
131. Subirse al andén o vías peatonales	1
132. No respetar prelación	10
133. Reverso imprudente	7
134. Impericia en el manejo	5
136. Transitar zigzagueando	3
139. Falta de señales en vehículo varado	1
142. Semáforo en rojo	4
143. Poner en marcha un vehículo sin precaución	2
145. Arrancar sin precaución	1
146. Realizar giro en U	1
150. Impartir enseñanza automov. sin autoriz.	1
157. Otra	5
303. Superficie lisa	1
409. Cruzar sin observar	1

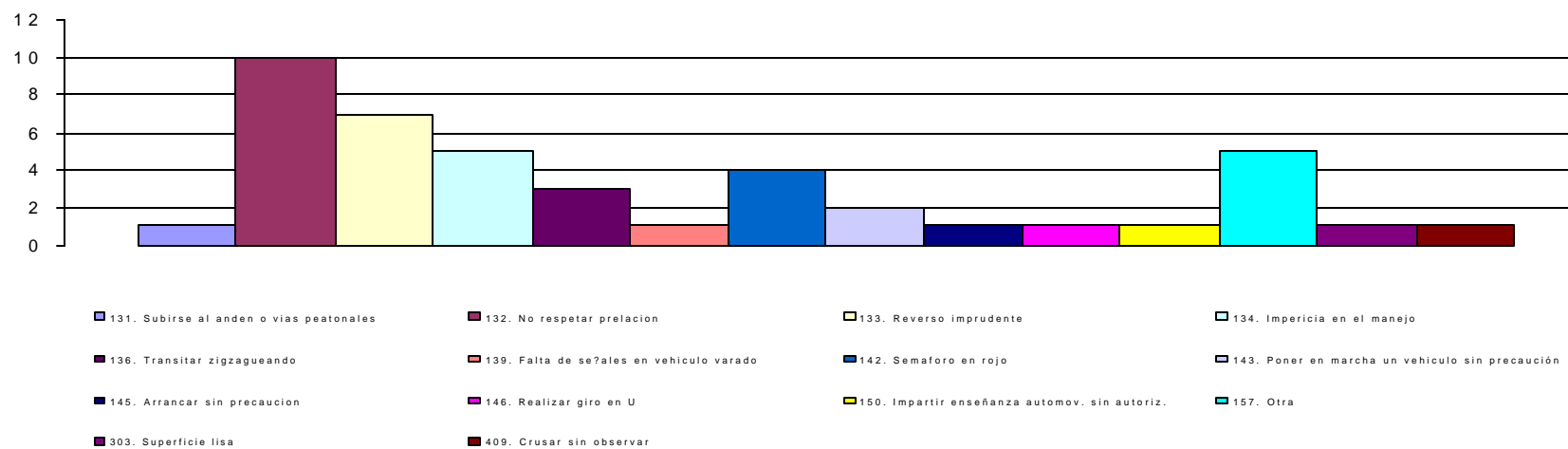
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Consolidado causas de accidentes en la ciudad de Pasto –año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Consolidado de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



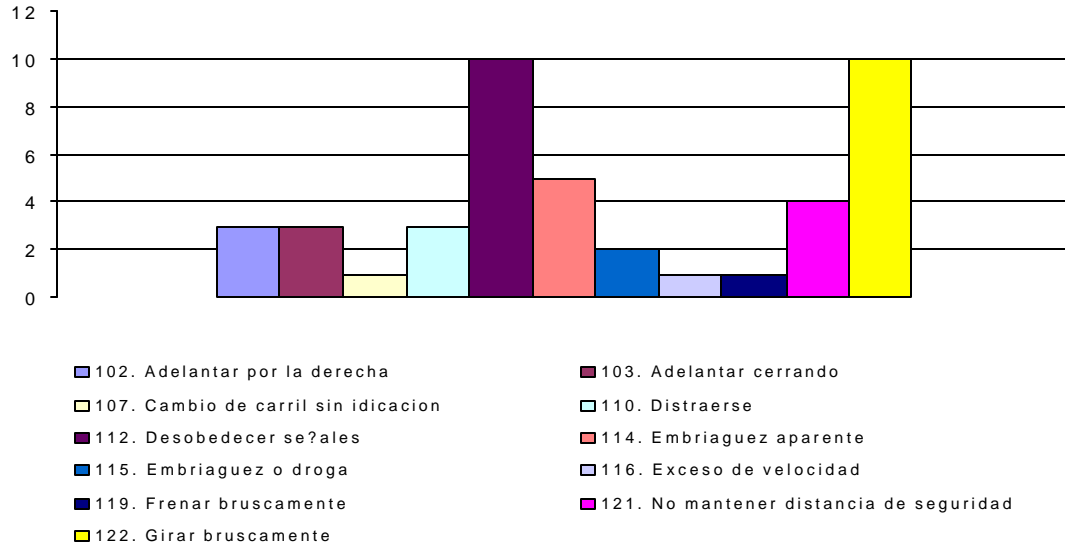
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Causas de accidentes en la ciudad de Pasto - Mayo del 2002

MAYO DEL 2002	
CAUSAS DE ACCIDENTES	VECES
102. Adelantar por la derecha	3
103. Adelantar cerrando	3
107. Cambio de carril sin indicación	1
110. Distraerse	3
112. Desobedecer señales	10
114. Embriaguez aparente	5
115. Embriaguez o droga	2
116. Exceso de velocidad	1
119. Frenar bruscamente	1
121. No mantener distancia de seguridad	4
122. Girar bruscamente	10
127. Transitar en contravía	1
128. Recoger o dejar pasajeros en calzada	1
131. Subirse al andén o vías peatonales	1
132. No respetar prelación	17
133. Reverso imprudente	4
140. Falta de precaución niebla, lluvia, humo	1
141. Vehículo mal estacionado	1
142. Semáforo en rojo	6
157. Otra	11
409. Cruzar sin observar	1

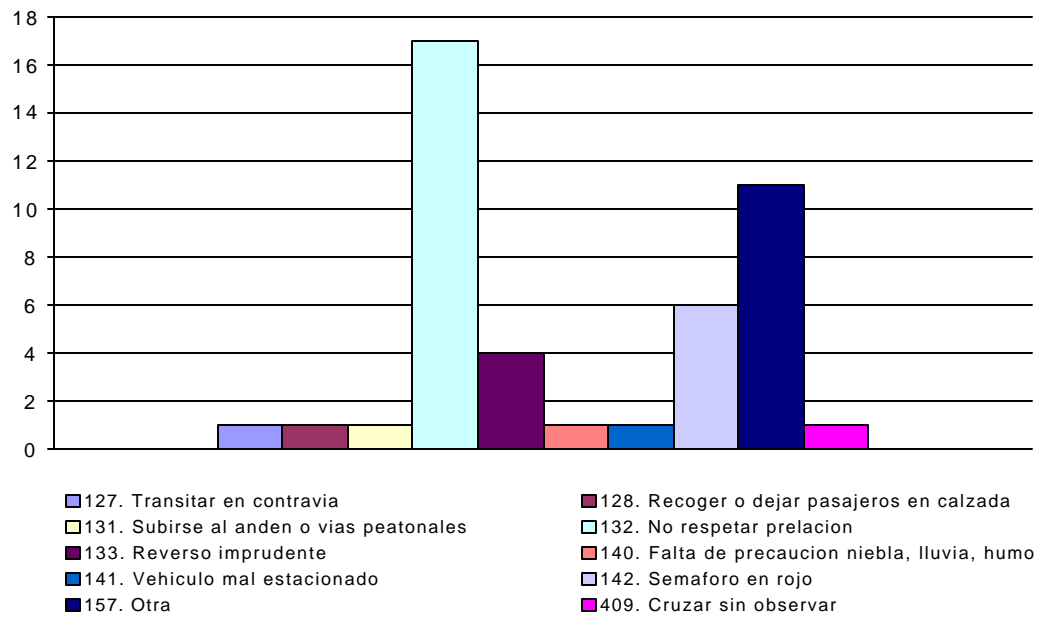
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Consolidado causas de accidentes en la ciudad de Pasto –año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Causas de accidentes en la ciudad de Pasto – año 2002



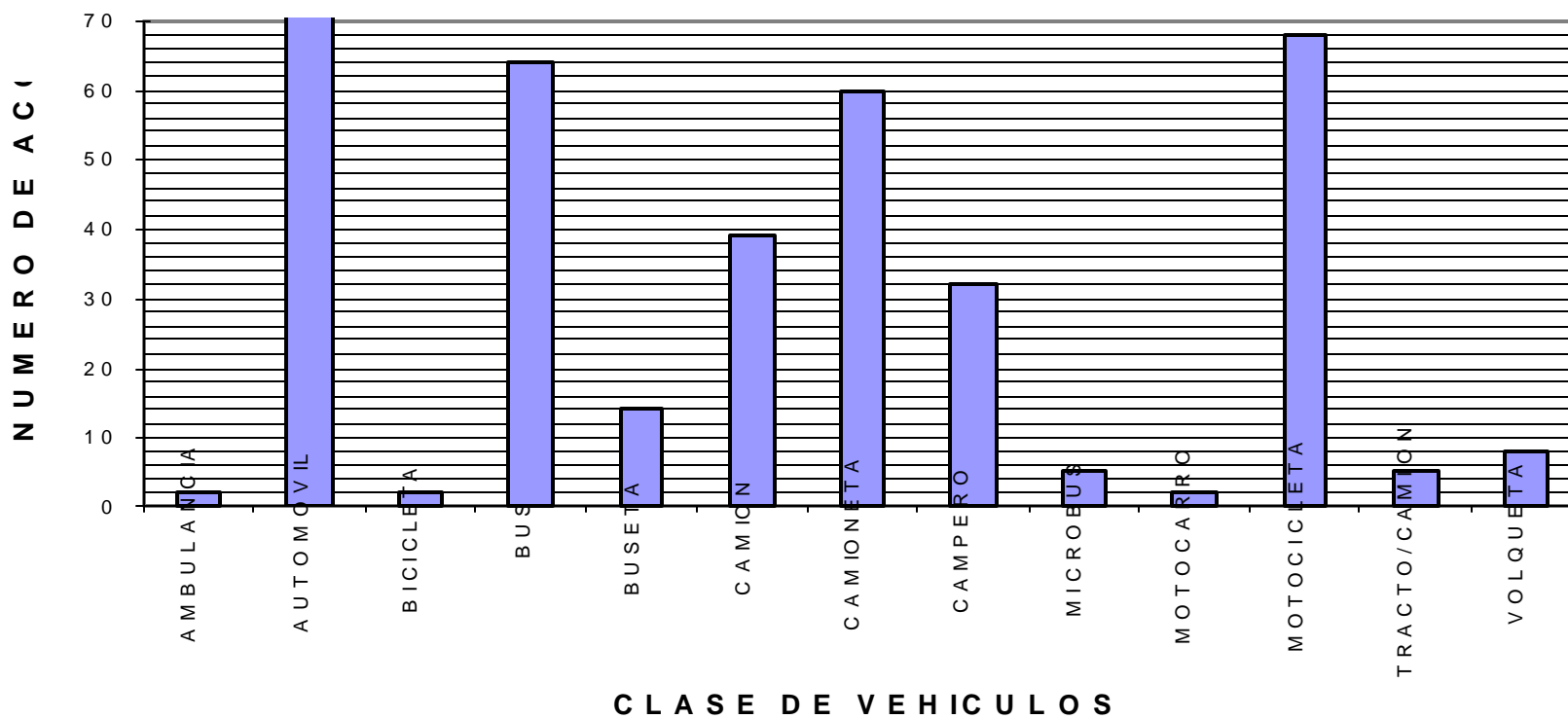
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en la ciudad de Pasto según clase de vehículo – año 2002.

CLASE VEHICULO	CANTIDAD
Ambulancia	2
Automóvil	488
Bicicleta	2
Bus	64
Buseta	14
Camión	39
Camioneta	60
Campero	32
Microbus	5
Motocarro	2
Motocicleta	68
Tracto/Camión	5
Volqueta	8

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en la ciudad de Pasto según clase de vehículos – año 2002



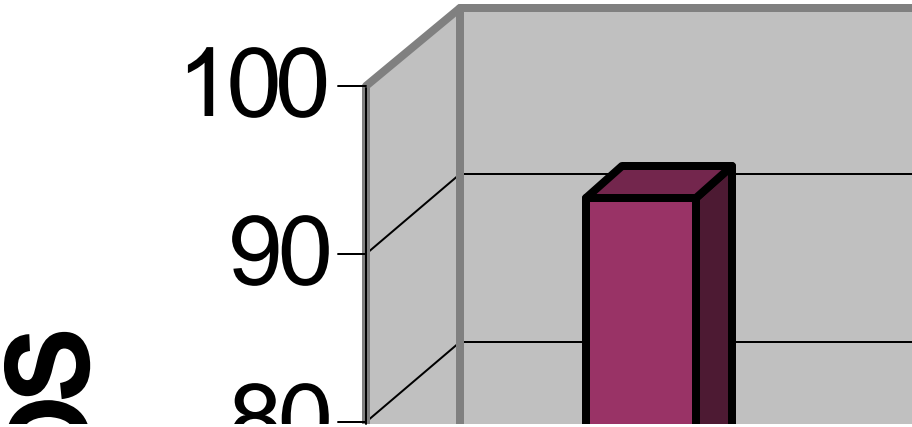
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en la ciudad de Pasto según tipo de vehículos – año 2002.

ACCIDENTALIDAD SEGÚN TIPO DE VEHICULOS		
	PARTICULAR	PUBLICO
ENERO	66	92
FEBRERO	66	82
MARZO	78	95
ABRIL	81	83
MAYO	72	74

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en la ciudad de Pasto según tipo de vehículo – año 2002



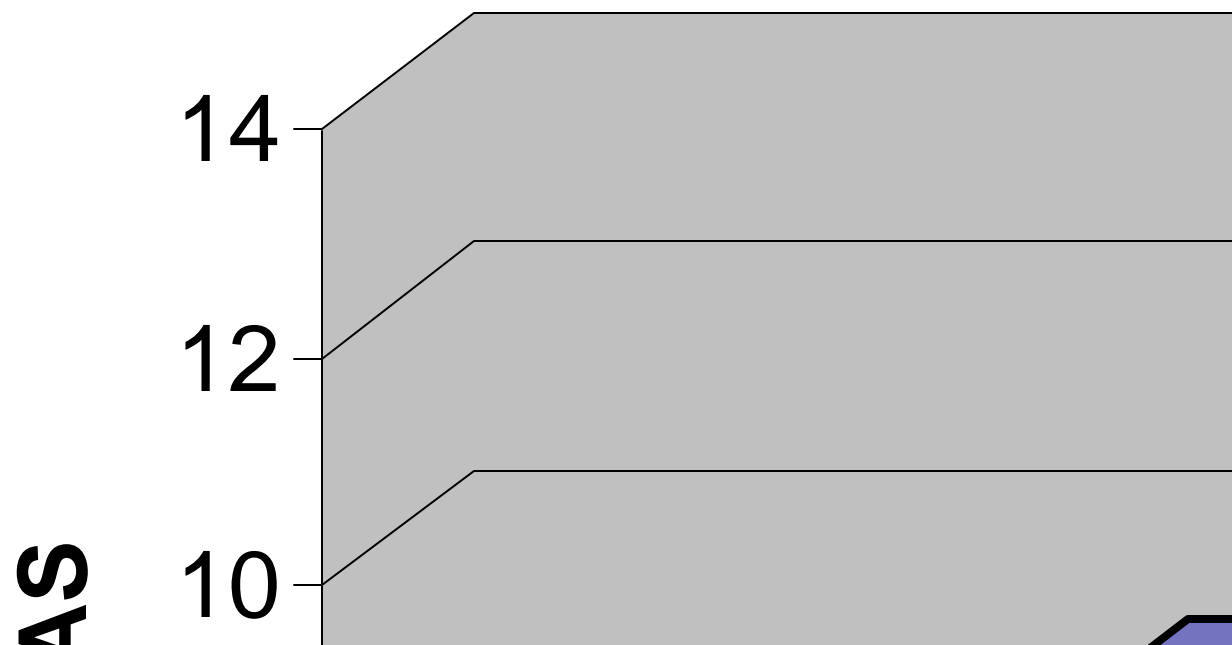
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Tabla de accidentalidad en la ciudad de Pasto según sexo – año 2002.

TABLA DE ACCIDENTALIDAD SEGÚN SEXO		
MES	VICTIMA FEMENINO	VICTIMA MASCULINO
ENERO	7	7
FEBRERO	9	10
MARZO	14	10
ABRIL	13	13
MAYO	13	14

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en la ciudad de Pasto según sexo – año 2002



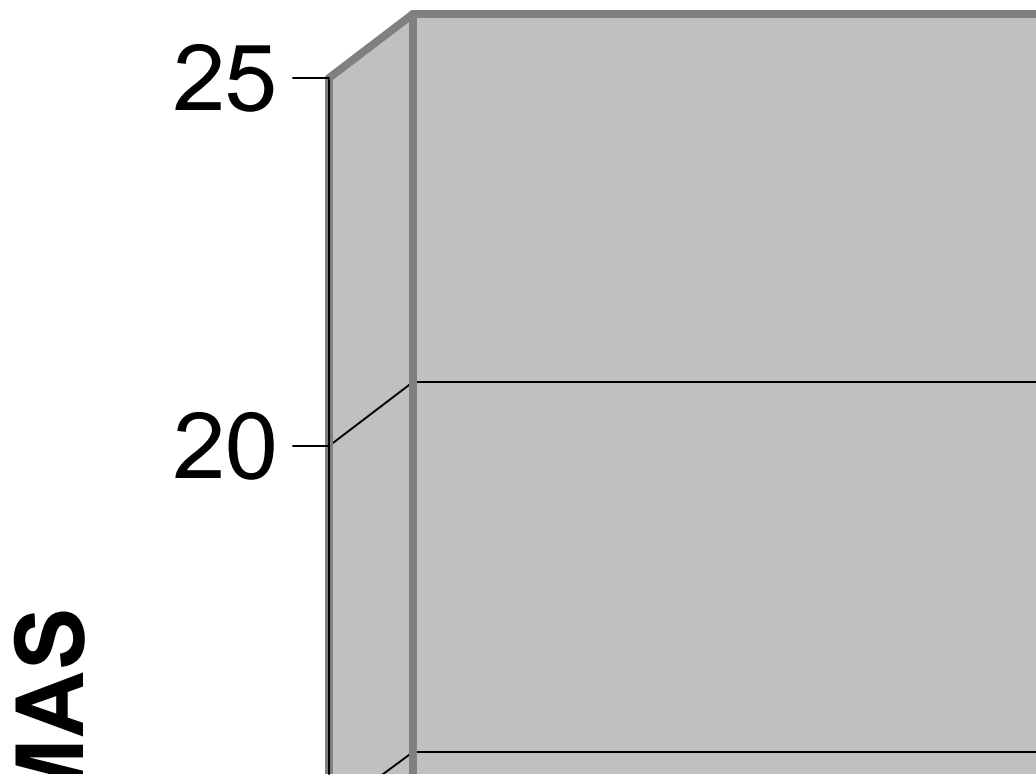
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Tabla de accidentalidad en la ciudad de Pasto según edad – año 2002

TABLA DE ACCIDENTALIDAD SEGÚN EDAD		
EDAD	HERIDOS	MUERTOS
1) Menores de 5	7	1
2) 5 - 14	14	1
3) 15 - 24	18	1
4) 25 - 34	14	1
5) 35 - 44	24	1
6) 45 - 59	8	0
7) Mayores de 59	6	2
N/A	6	1

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en la ciudad de Pasto según edad – año 2002



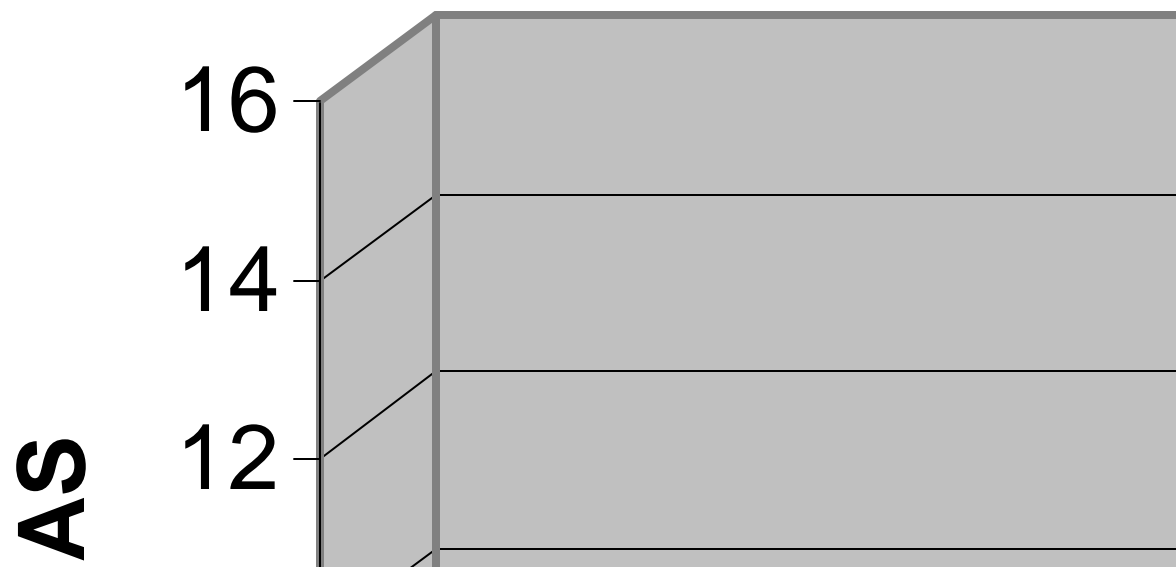
Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Tabla de accidentalidad en la ciudad de Pasto según tipo de víctimas, año 2002 .

TABLA DE ACCIDENTALIDAD SEGÚN TIPO DE VICTIMAS			
MES	PEATONES	PASAJEROS	CONDUCTORES
ENERO	2	6	6
FEBRERO	3	16	8
MARZO	3	12	9
ABRIL	3	14	9
MAYO	15	9	3

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Accidentalidad en la ciudad de Pasto según tipo de víctima, año 2002



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal

Anexo 2.

Propuesta 1. Cartilla educativa para el fortalecimiento de la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial

TITULO: “La accidentalidad vial”

Objetivo: Adelantar acciones encaminadas a reducir la accidentalidad vial en la ciudad en San Juan de Pasto.

INTRODUCCION

Los accidentes de tránsito se han convertido en uno de los problemas más grandes para la ciudad. Los factores de naturaleza física, técnica, ambiental, deficiencia de la calidad de la malla vial, aspectos de comportamiento, cognitivos y de formación cívica vial, son algunas de las causas de accidentes que se registran en la actualidad.

¿Que es un accidente?

Es un suceso eventual, fortuito, aleatorio o al azar en que involuntariamente resulta algún daño para las personas o las cosas involucradas en la acción.

Accidente de tránsito. Acontecimiento o falla de uno o varios de los elementos que intervienen en el tránsito que interrumpe una actividad normal, involucrando uno o más vehículos, personas, animales u objetos fijos, considerándose como objetos fijos los siguientes: Muro, Poste, Árbol, Baranda, Semáforo, Inmueble, hidrante, Valla, Señal, Vehículo, Estacionado, Bolardos.

Accidente evitable: Son las acciones que toma el conductor para evitar sufrir un accidente. Algunas sugerencias para evitarlos:

- Este atento a un posible peligro. Piense en lo que podría pasar, si hay niños jugando cerca de la carretera planee que hará si uno de ellos corre hacia la calle.
- Actúe a tiempo. Una vez que halla visto una situación peligrosa, actúe enseguida para evitar un accidente.

CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTES

Choque: es el impacto de un vehículo contra otros u otros que estén en movimiento, o contra u objeto fijo. Los accidentes se clasifican en:

Accidentes Leves. Choque de un vehículo contra uno o más de ellos u objeto fijo, si que se presenten víctimas (heridos o muertos).

Accidentes serios. Choque de un vehículo contra uno o más de ellos u objeto fijo que genera heridos.

Accidentes graves. Choque de un vehículo contra uno o más de ellos u objeto fijo, que genera heridos y/o muertos.

CLASES DE ACCIDENTES

Atropello. Es aquel accidente donde un peatón es inicialmente objeto de impacto por un vehículo.

Caída de ocupantes. Es cuando uno de los ocupantes del vehículo cae dentro o fuera de él.

Volcamiento. Es el hecho primario e el cual el vehículo pierde el control quedando volteado lateral o totalmente.

Incendio. Es el hecho casos en los cuales por falta de mantenimiento mecánico o por reparaciones sin las debidas medidas de seguridad, el vehículo se incendia sin que exista accidente previo.

Atropello a semovientes. Es cuando un animal es objeto de impacto por un vehículo.

Otros. Se refiere a aquel accidente no asimilable de las anteriores situaciones.

Accidente con homicidio. Es cuando u objeto fijo, resultando muerta una o más de las personas involucradas en el accidente. Es la mayor gravedad en un accidente de transito.

Propuesta 2. Cartilla educativa para el fortalecimiento de la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial

TITULO: “El papel de conductor en la vía”

OBJETIVO: Adelantar acciones encaminadas a reducir la accidentalidad vial en la ciudad en San Juan de Pasto.

CONDUCTOR

Definición. Es toda persona que está al frente o dirige el desplazamiento de un vehículo. Conductor de vehículo automotor es toda persona facultada por la autoridad competente de Tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad.

Condiciones al conducir: Conducir es una labor que requiere buenas condiciones físicas y mentales, es necesario tener presente los siguientes procesos:

- Percepción: Vista, oído, tacto y olfato.
- Intelección: Proceso de lo percibido con los conocimientos, experiencias y aprendizajes.
- Volición: Es el resultado del proceso de intelección, es decir debe tomarse una acción que corresponda a la voluntad del individuo.

Factores y actitudes que afectan la capacidad al conducir:

Algunas actitudes de la mente afectan su conducta, convirtiéndolo en un peligro al momento de manejar. Dentro de ellas podemos citar las siguientes:

- **El sueño.** El sueño no solo puede ser causado por fatiga, sino también por excesos en la comida, especialmente harina, o alimentos que la contengan, así como bebidas carbonadas. Aparte de las buenas condiciones físicas que debe observar el conductor también las buenas condiciones mentales son básicas.
- **El exhibicionismo.** Al conducir, los exhibicionistas tratan de demostrar habilidades poco corrientes, con las cuales quieren llamar la atención de otras personas como son: conducir con una mano, manejar a altas velocidades, hacer ruido con las bocinas, quitar el silenciador, etc.
- **Temeridad.** El conductor temerario es audaz, atrevido y se arriesga imprudente e irresponsablemente. También se encuentra con frecuencia estas características en el comportamiento de los jóvenes.

- **Negligencia.** Se presenta en los conductores descuidados y perezosos, quienes no revisan sus vehículos, no se concentran en la conducción, olvidándose que está prohibido conducir un vehículo sin las medidas necesarias de seguridad, desconociendo de esta manera los derechos de seguridad de los demás.
- **Cólera.** Un conductor colérico, sufre una alteración en su conducta normal, se torna impulsivo agresivo y peligroso, y se transforma en una maquina de muerte, como reacción, irrespeta las disposiciones de ley y reglamentos, así como la vida y derecho ajeno.
- **Distracción.** Es la fijación en la mente do una idea o cosa que la aparta del objeto a que debe aplicarse. Un buen conductor puede llevar su vista fija en la vía, y sus acompañantes tienen la sensación que esta muy atento a todo lo que esta sucediendo, pero en realidad su mente esta muy lejos de la carretera. El conductor distraído puede estar pensando en problemas, lo que constituye una desviación en su foco de atención. Abandona así la conducción con concentración mental y lo hace en forma automatizada, y cuando se requiere pensar y actuar, es tarde, porque su mente esta situada en otro asunto.

Reglas para mantener la atención

- Cuando el vehículo este en movimiento mantenga los ojos también en movimiento y atentos a cualquier reacción.
- En la ciudad debe mirar cuando menos 100 metros adelante, en carretera debe tratar de abarcar 300 metros adelante.
- Es necesario tener una buena visión de la parte trasera del vehículo y sus lados, para ello son los espejos.
- Los ojos deben estar moviéndose, pasando la mirada por el panel de instrumentos de medición, a los espejos, así como sobre la carretera.

EL PAPEL DEL CONDUCTOR

Debe conocer, cumplir y acatar las normas de tránsito; al conducir el vehículo debe respetar la prelación de los peatones, ciclistas y motociclistas.

RECOMENDACIONES PARA EL CONDUCTOR

- No obstaculice el tránsito estacionando en zonas prohibidas
- Respete la prelación de los demás vehículos

- Respete las formaciones de tropas, marchas de desfiles, procesiones, cortejos fúnebres, filas de estudiantes y manifestaciones públicas.
- Ceda el paso a los vehículos de la comitiva presidencial, ambulancias, vehículos de socorro o emergencia, cuerpo de bomberos, convoyes de ejército y Policía, cuando estos se anuncien con campanas, sirenas o cualquier señal óptica o audible.
- Asegúrese que su carga este bien amarrada, portando distintivos que indiquen peligro.
- Revise periódicamente las condiciones mecánicas del vehículo, esto le evitara contratiempos.
- Conduzca con el movimiento del trafico, conducir demasiado despacio puede ser tan peligroso como conducir muy rápido.
- Recuerde que los límites de velocidad máxima en zona rural es de 80 Km. y en zona urbana es de 60 Km. en autopistas y arterias, mientras que para las zonas escolares o residenciales es de 30 Km.
- Reduzca la velocidad gradualmente, evite acciones repentinas
- Utilice el cinturón de seguridad, recuerde que es de uso obligatorio
- Al conducir motocicleta, bicicleta y otro medio de transporte hágalo con las debidas normas de seguridad.
- Respete los semáforos, señales de tránsito y marcas viales.
- Mantenga una distancia prudencial con el vehículo que se encuentra delante evite un choque.
- No conduzca en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, estupefacientes o medicamentos que produzcan somnolencia.
- Ajuste el asiento de manera que pueda alcanzar todos los controles.
- Realice con anticipación las señales de doblar, parar y cambiar de carril.

Propuesta 3. Cartilla educativa para el fortalecimiento de la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial

TITULO: “El papel de pasajero en la vía”

OBJETIVO: Adelantar acciones encaminadas a reducir la accidentalidad vial en la ciudad en San Juan de Pasto.

PASAJERO

Definición. Persona que utiliza un vehículo pero que no es el conductor, ya sea cualquier tipo de vehículo particular o de servicio público.

Cuando utiliza vehículos de servicio público comparte esta actividad con otras personas, por lo que se requiere observar normas sobre disciplina y prevención para evitar afectarlas.

EL PAPEL DEL PASAJERO

Al abordar el vehículo:

- Ante todo, esperar en las zonas indicadas, o sea en los paraderos.
- Una vez allí, Ante todo, esperar en las zonas indicadas, o sea en los paraderos.
- Una vez allí, esperar sobre la acera, nunca bajarse de la calzada.
- Si hay una fila debe colocarse detrás de la última persona, respetando así el turno de los demás.
- Abstenerse de jugar en los paraderos.
- Cuando llegue el vehículo, esperar a que esté totalmente parado antes de subir.
- Para subir al vehículo, se debe hacer por la puerta que queda del lado de la acera.

Al descender del vehículo:

Cuando se llegue al final del viaje, se deben tener en cuenta las siguientes precauciones:

- Comprobar que el lugar donde se va a bajar es el indicado.
- Cuando se desplaza en un vehículo de transporte colectivo y se acerca al final del viaje, prepararse con anterioridad sin molestar a las demás personas, o de lo contrario es factible que el conductor lo deje lejos del sitio.
- Evitar hablar gritando o hacer acciones que puedan distraer al conductor.
- Esperar a que el vehículo esté completamente parado para descender, aunque las puertas se abran antes como en el caso de los buses.
- No descender en el centro de la vía.
- Cuando viaje en automóvil bajarse por la puerta que da a la acera o andén

Dentro del vehículo:

Es importante un adecuado comportamiento **dentro de los vehículos**, a fin de evitar percances o accidentes y compartir en la mejor forma el servicio de transporte, observando las siguientes recomendaciones, cuando realicen un viaje dentro o fuera de la ciudad:

- Una vez dentro del vehículo, ocupar alguno de los asientos o sillas disponibles.
- Si va de pie, sujetarse de las barras o manillas disponibles para tal fin o espaldares de las sillas.
- Ser cortés cediendo el puesto a señoras y ancianos.
- No sacar la cabeza, parte del cuerpo o brazos por las ventanillas; aunque parezca divertido, puede suceder que otro vehículo lo pase muy cerca y lo golpee.
- Abstenerse de jugar ya que se puede caer con facilidad cuando el vehículo esta en movimiento.
- Evitar apoyarse en las puertas y manipular las manijas o seguros; éstas pueden abrirse y caer fácilmente a la calzada.
- No botar basuras o desperdicios dentro del vehículo.
- Siempre pedir el favor al conductor que lo deje cerca de la acera o andén.
- Si el viaje se realiza en automóvil, procurar ir lo mas quieto que se pueda y utilizar el cinturón de seguridad.

- No botar basura u objetos por las ventanillas; además de dañar el medio ambiente pueden golpear a una persona o caer sobre el parabrisas de otro vehículo y ocasionar un accidente.

IMPRUDENCIAS MÁS FRECUENTES DEL PASAJERO

1. No esperar el bus en el lugar fijado como paradero.
2. No ceder el puesto a mujeres embarazadas y ancianos.
3. Abordar y descender del vehículo por el lado de la acera.
4. Abordar o bajarse cuando el vehículo aún esté en movimiento.
5. Sacar la mano o la cabeza por las ventanillas del vehículo.
6. Distraer al conductor.
7. Viajar antes de la registradora del bus.
8. Permitir que el conductor lo deje en la mitad de la calzada. No exigir que lo hagan en un lugar seguro.
9. No timbrar con anticipación antes de llegar a su destino
10. No hacer fila para abordar el bus.

SITUACIONES DE RIESGO DEL PASAJERO

- No esperar el bus en el lugar fijado como paradero.
- Abordar o bajarse cuando el vehículo aún este en movimiento.
- Sacar la mano o la cabeza por las ventanillas del vehículo.
- Distraer al conductor.
- Viajar antes de la registradora del bus.
- Permitir que el conductor lo deje en la mitad de la calzada. No exigir que lo haga en un lugar seguro.
- No Timbrar con anticipación antes de llegar a su destino.
- No hacer fila para abordar el bus.

NORMAS DE COMPORTAMIENTO DEL PASAJERO

- Utilice siempre que se desplace en un vehículo el cinturón de seguridad
- Aborde el vehículo por el costado derecho
- No distraer al conductor puede ocasionar un accidente poniendo en riesgo su vida y la de los demás.
- Aborde y descienda del vehículo solo cuando este se haya detenido completamente.
- Los niños menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero del vehículo
- No saque ninguna parte de su cuerpo u objetos por las ventanillas
- Los niños deben evitar jugar dentro del vehículo
- Aborde el bus en la acera, en los paraderos demarcados, esto agiliza mas la operación.
- Al bajar anuncie o timbre con la debida anticipación utilizando los paraderos

- Tomar las debidas precauciones al abordar un vehículo, esto con el propósito de proteger su integridad teniendo en cuenta las normas básicas de seguridad.
- No se permitirá abordar el vehículo en estado de embriaguez o sustancias no permitidas, como alucinógenas.
- Dentro del vehículo, ubiques correctamente en los asientos y sujétese con firmeza.
- Deje libre las salidas para facilitar la evacuación de los demás usuarios
- Ceda el puesto a las personas discapacitadas, ancianos y señoras embarazadas.

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DEL PASAJERO

Cinturón de seguridad. Correa instalada en los asientos de los vehículos con el fin de sujetar al pasajero, evitando que en casos de accidentes este sea lanzado fuera del auto o ser golpeado contra la parte interior del mismo.

Su función es la de disminuir los riesgos de daños que puede sufrir el conductor o pasajero en caso de colisión o desaceleración del vehículo.

- El cinturón de seguridad no solamente es eficaz en choques frontales, también protege en impactos de otra dirección.
- Cuando los pasajeros van atrás y llevan cinturón de seguridad, en casos de frenadas bruscas o choque frontales o laterales, los cuerpos permanecen en su sitios, pues se evita que las personas vayan de un lugar a otro sin control.

RECOMENDACIONES PARA EL PASAJERO

- Nunca fijar el cinturón de seguridad al asiento, pues cuando se presenta una frenada súbita o un accidente, la silla se desplaza con el cuerpo, los pesos de ambos se suman y el impacto es mayor.
- Los pasajeros que van atrás, si no llevan cinturón de seguridad, en el instante de la frenada brusca o de accidente se desplazan hacia delante y chocan contra las cabezas de los que van adelante, o contra el parabrisas, causando lesiones de cuidado.
- Los Niños que van en el asiento posterior, también están expuestos a impactos y lesiones si no llevan la protección del Cinturón de Seguridad, no importa cual sea su edad.
- Si los niños tienen entre 5 y 10 años no necesitan silla especial, pero si deben viajar atrás y sujetos con el cinturón de seguridad.

- En el asiento delantero únicamente pueden viajar los niños mayores de 10 años, usando cinturón de seguridad.

- Silla Para Niños. Asiento con espaldar especialmente diseñado para ser utilizado por niños menores a cinco años de edad cuando viajan en autos particulares.

- Bolsa de Aire. Saco o talega elaborada en material textil, que se encuentra alojada en el centro del volante, o frente a la silla del pasajero y que ante un impacto o una violenta desaceleración del vehículo, se infla en centésimas de segundo activada mediante sensores, impidiendo que la cabeza y el tronco impacten con las partes duras del vehículo. Generalmente se le conoce con el nombre de Air-Bag y es un complemento muy importante para la protección de los ocupantes junto con el cinturón de seguridad.

Propuesta 4. Cartilla educativa para el fortalecimiento de la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial

TÍTULO: “El papel de peatón en la vía”

OBJETIVO: Adelantar acciones encaminadas a reducir la accidentalidad vial en la ciudad en San Juan de Pasto.

PEATÓN

Definición. Persona que transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado, que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Son también a su vez quienes empujan o arrastran un coche de niño o cualquier otro vehículo de pequeñas dimensiones y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas con o sin motor.

NORMAS DE COMPORTAMIENTO DEL PEATÓN URBANO

- Mirar a izquierda y derecha, antes de cruzar una calzada, para comprobar que no vienen vehículos.
- No atravesar la calzada en forma diagonal.
- Obedecer las señales del semáforo o agente de tránsito.
- Utilizar obligatoriamente los puentes peatonales, cuando éstos existan
- No cruzar por detrás de un vehículo estacionado.
- Cruzar la calzada rápido pero sin correr.
- Transitar por la acera sin correr, jugar o empujar a las personas.
- Al transitar por la acera, estar atento en las salidas de garajes, entrada a parqueaderos y estaciones de servicio.
- No transitar por el borde de la acera.
- Al caminar por la acera desplazarse por la derecha.
- Si camina por la acera en compañía de otras personas, no formar corrillos que estorben la marcha de los demás.
- En caso de detenerse en la acera, no interrumpir el paso de otros peatones.

- Al caminar por la acera, el niño menor debe ir por el lado de las viviendas y no cerca de la calzada.
- En las intersecciones con semáforo vehicular, el cruce de la calzada debe hacerse por la cebra peatonal y cuando la luz del semáforo esté en rojo para los vehículos, es decir cuando éstos se detengan.
- En las intersecciones con semáforo peatonal, el cruce de la vía debe hacerse por la cebra peatonal y cuando el semáforo peatonal indique luz verde para el peatón.
- Si está cruzando la calzada y el semáforo cambia a amarillo, agilizar el paso para cruzar lo antes posible.
- Evitar realizar practicas de juego y otras actividades recreativas, en la calzada.
- No correr repentinamente sobre la calzada para alcanzar un objeto. (Balón, etc.).
- Si el piso esta mojado, cruzar con cuidado para evitar que se resbale en la calzada.
- Transitar por las aceras y no por la calzada.
- Cruzar por las zonas demarcadas o cebras peatonales.
- No cruzar la calzada distraído.
- En intersecciones sin semáforo, el peatón es la persona que decide el momento oportuno para cruzar la calzada; para hacerlo debe cerciorarse antes que no vienen vehículos próximos.

NORMAS DE COMPORTAMIENTO DEL PEATÓN RURAL:

- Caminar por la berma sin jugar, correr o empujar a las personas.
- No transitar por las calzadas.
- Antes de cruzar la carretera, de debe observar a lado y lado para cerciorarse que no vienen vehículos.
- La carretera se debe cruzar en línea recta, con paso ligero, pero sin correr.
- No se debe correr sobre la calzada para alcanzar un objeto.

- Se debe utilizar obligatoriamente el puente peatonal, cuando éste exista.
- Caminar por la berma, retirado de la calzada y de frente a los vehículos que vienen en sentido contrario.
- Si transitan varias personas por la berma, se debe hacer en fila, es decir uno detrás del otro.
- No cruzar la carretera en curvas o cerca de ellas, ya que no hay suficiente visibilidad para observare lo vehículos que se aproximan.
- No se debe cruzar la carretera distraído o jugando

Cuando llueve se consideran como los principales efectos de la lluvia en la seguridad del peatón los siguientes:

- La visibilidad del conductor se disminuye, debido a que la lluvia oscurece la luz del ambiente.
- La lluvia al caer sobre el parabrisas impide al conductor ver claramente los peatones y la vía.
- Al humedecerse, la calzada, se pone lisa haciendo difícil la frenada.
- Los peatones se vuelven imprudentes para evitar mojarse.
- Los peatones tienden a cruzar la calzada corriendo y sin cuidado.
- Cuando el peatón cruza la vía hay riesgo de resbalarse y caer

Precauciones que debe observar el peatón cuando llueve:

- Vestir ropa de colores claros, ya que estos facilitan su visibilidad.
- Llevar paraguas o impermeable preferiblemente de colores claros.
- No cubrirse la cabeza con objetos que le impidan ver hacia los lados.
- Caminar con cuidado para evitar resbalarse.
- Abstenerse de cruzar la calzada corriendo.

De noche se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

Comportamiento del peatón urbano:

- Caminar por las aceras.
- Mantener la derecha.
- No transitar por el borde de las aceras ni por las calzadas.
- Utilizar ropa clara.
- Antes de cruzar la calzada, verificar que no vienen vehículos.
- Cruzar únicamente en las esquinas y por las zonas peatonales si existen.
- No cruzar por detrás de un vehículo estacionado.
- Cruzar la calzada rápido pero sin correr.

Comportamiento del peatón rural:

- Caminar por la berma, manteniéndose lo mas lejos posible de la calzada.
- Caminar por la izquierda de frente a los vehículos que circulan en sentido contrario.
- Llevar puestas ropas de color blanco o claro.
- Llevar en la mano una linterna o farol encendido para alumbrar el camino y señalar su presencia en la vía.
- Si transitan varias personas hacerlo en fila, con la que lleva la linterna o farol adelante.
- Antes de cruzar la carretera mirar a ambos lados para cerciorarse que no vienen vehículos y mover la linterna o farol durante el tiempo de cruce.
- Abstenerse de cruzar la carretera en curvas, ya que los conductores no lo pueden ver con anticipación.
- Cruzar la carretera en línea recta y no en diagonal, con paso ligero y sin correr.

SITUACIONES DE RIESGO PARA EL PEATON

- Usar la vía pública para jugar.
- Correr repentinamente para alcanzar un objeto (Balón, aro, canica, etc.).
- Dejar los niños solos en la vía.
- Distraerse al atravesar la vía.
- Distraerse al atravesar una calle.
- Cruzar la calle corriendo.
- Cruzar por detrás de un vehículo que impida ser visto.
- Correr en la vía con el piso resbaloso o húmedo.

ACCIONES PREVENTIVAS

- Usar zonas adecuadas para jugar (parque, antejardín, potrero).
- Estar atentos al cruzar una calle y hacerlo por la parte normal: esquina, cebrada, paso o puente peatonal.
- Cruzar la vía solamente donde exista plena visibilidad.
- Salir y permanecer acompañados de adultos en las vías públicas
- Acampar en un sitio seguro cuando llueve.
- Prestar siempre mucha atención a los vehículos que se aproximan.
- Transitar lejos de la calzada.

PEATON Y PASAJERO IMPRUDENTES

Imprudencias más comunes del peatón:

- Invadir la zona destinada a los vehículos.
- Llevar sin precaución elementos que obstaculicen el tránsito (paraguas, tubos, etc.).

- Transitar en patines, patinetas o similares, en vías distintas a las permitidas para ello.
- Cruzar la calzada haciendo zig-zag.
- Transitar en grupos por las aceras.
- Realizar juegos en la calzada.
- Pasar corriendo la calzada.
- Cruzar la calzada leyendo o distraído.
- Cruzar por entre vehículos estacionados.
- Transitar en estado de embriaguez.
- Transitar muy cerca de la calzada.
- Cruzar por entre vehículos estacionados.
- Transitar en estado de embriaguez.
- Transitar muy cerca de la calzada.
- Cruzar por la mitad de la cuadra.
- No estar atento al paso de vehículos.
- No cerciorarse que los vehículos estén detenidos antes de atravesar la calzada.
- Esperar el bus en la calzada.
- No respetar las señales de tránsito, el semáforo o el agente de tránsito.
- No utilizar el puente peatonal.

NORMAS DE SEGURIDAD

Por su seguridad, y la de los demás, tenga presente las siguientes indicaciones:

- Antes de cruzar observe en ambos sentidos para comprobar que no viene ningún vehículo.
- Nunca cruce la vía por la mitad de la cuadra, por su seguridad utilice los puentes, túneles peatonales, las cebras y las esquinas.
- El alcohol y la calle no es una buena combinación, por eso nunca transite si ha tomado.

- Respete el semáforo peatonal, no cruce cuando esté en rojo.
- Tome el transporte en los paraderos y sobre el andén, nunca lo haga en las esquinas o en la subida y bajada de los puentes vehiculares.

REGLAMENTACIÓN

La seguridad del peatón depende en la mayoría de los casos de riesgo, del cumplimiento de normas de comportamiento que este debe observar cuando se desempeña como peatón urbano o rural, cuando se transita de noche y en situaciones de lluvia.

Propuesta 5. Cartilla educativa para el fortalecimiento de la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial

TÍTULO: “Los dispositivos reguladores del tránsito”

OBJETIVO: Adelantar acciones encaminadas a reducir la accidentalidad vial en la ciudad en San Juan de Pasto.

LOS DISPOSITIVOS REGULADORES DEL TRÁNSITO

Definición. Son elementos ópticos o acústicos utilizados para regular el uso de la vía por parte de vehículos y personas. Cumplen funciones diversas, como: informar, restringir, permitir, prevenir, demarcar, definir, etc.

Los dispositivos de control y seguridad en el tránsito se clasifican de la siguiente manera:

- Señalización Vertical: Preventiva, Reglamentaria e informativa.
- Señalización Horizontal o Marcas Viales: Semáforos y la de regulación del tránsito durante la ejecución del trabajo de construcción y mantenimiento en calles y carreteras.

SEÑALES VERTICALES DE TRÁNSITO

Las señales de tránsito me ayudan a prevenir las situaciones que puedo encontrar en la vía e informarme también de direcciones y sitios determinados que necesite.

Definición. Son dispositivos instalados a nivel de la vía o sobre ella, destinados a reglamentar el tránsito y a advertir o informar a los conductores mediante palabras o símbolos determinados. A este grupo pertenecen las señales preventivas o de prevención, reglamentarias e informativas.

SEÑALES PREVENTIVAS

Definición. Estas señales tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de esta. Estas señales se identifican por el código general SP, que van del 01 al 70 y las especiales SP-101 Y SP-102.

Son rombos con símbolos negros sobre un fondo amarillo. Si el fondo es anaranjado hay una zona de construcción vial.

Las flechas direccionales son rectángulos y los delineadores de curvas son cuadrados.

SEÑALES REGLAMENTARIAS

Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones o restricciones sobre su uso; su violación constituye una falta.

Estas señales tienen forma redonda, con fondo blanco, símbolos en negro y borde en rojo. Cuando prohíben algo, tienen una banda roja que las cruza.

Existen tres excepciones: El pare, que es octogonal; ceda el Paso que es un triángulo parado en una punta; y la Dirección de Circulación que es un rectángulo con una flecha blanca sobre fondo negro.

SEÑALES INFORMATIVAS

Definición. Sirven para guiar al usuario de la vía dándole la información necesaria en cuanto se refiere a la identificación de localidades, destinos, direcciones, sitios de interés especial, intersecciones y cruzamientos.

Me ayudan a identificar las vías y me proporcionan información para llegar a mi destino. Son rectángulos con marco azul y símbolos negros sobre fondo blanco.

La identificación de carreteras, nomenclatura urbana y geográfica, seguridad vial y señales elevadas tienen otras formas.

DEMARCACIONES: SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

Definición. La señalización horizontal (también denominada marcas viales) esta conformada por líneas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas así como por los objetos que se colocan sobre la superficie de rodamiento con el fin de regular o canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.

Función. Las marcas viales tienen como función complementar las reglamentaciones o informaciones de otros dispositivos de tránsito, o transmitir mensajes sin distraer la atención del conductor. Cada marca en particular deberá usarse, únicamente, para transmitir el respectivo mensaje. Especificaciones:

a. **Materiales.** Las marcas viales deben hacerse mediante el uso de pinturas. Sin embargo, puede utilizarse otro tipo de material, siempre que cumpla con las especificaciones de color y visibilidad en todo tiempo. Cuando se utilicen materiales diferentes a pinturas, es necesario que no presenten condiciones deslizantes, especialmente en los pasos peatonales y en las proximidades a éstos.

b. **Colores y letras.** Las marcas deben ser blancas o amarillas. El color blanco se empleará entre tránsito en el mismo sentido, y el amarillo entre tránsito de sentido opuesto. Letras: Las del alfabeto para marcas sobre pavimento.

c. **Flechas.** Son marcas en el pavimento que indican los sentidos de circulación del tránsito. Las flechas se utilizarán como señal de reglamentación para el conductor, cuando el movimiento en otro sentido este prohibido, se deberá agregar la palabra **SOLO**.

LÍNEAS LONGITUDINALES

Informan sobre las divisiones de la vía. Estas líneas son blancas o amarillas, continuas o segmentadas.

La línea blanca indica una vía en un solo sentido. La amarilla señala que la vía es de doble sentido.

Las líneas continuas indican que no se puede cambiar de carril: Las discontinuas permiten hacerlo con la debida precaución.

Línea blanca continua. Indica que se debe mantenerme en el mismo carril. La línea blanca también marca el borde de la calzada.

Línea blanca continua doble. Indica que no es debido cambiar de carril porque existe riesgo de un accidente, debido a las condiciones de la vía o al volumen del tránsito.

Línea blanca discontinua. Indica que existe la posibilidad de cambiar de carril para adelantar a otro vehículo o pasar a un carril de mayor o menor velocidad. El conductor debe ser cuidadoso al efectuar la maniobra y hacer las señales respectivas para informar a los otros vehículos.

Línea amarilla continua. Indica que la calzada tiene doble sentido y el conductor no puede cambiar de carril debido a las condiciones de la vía y al peligro de accidente para los demás actores en la vía.

Línea amarilla continua doble. Equivale a un separador. El conductor no debe cruzarla porque pone en grave peligro su vida y la de los otros conductores.

Línea amarilla discontinua. Indica que el conductor puede cruzarla para adelantar y regresar al carril. Sin embargo, si se mantiene en el carril contrario, puede generar un accidente.

Líneas amarillas mixtas. En ciertas ocasiones, la línea central se presenta continua en un lado y discontinua en el otro. Esto significa que el conductor puede traspasarla por el lado segmentado, con la debida precaución.

Flechas. Indican la dirección del carril hacia la que se dirige el conductor o el cruce que puede tomar.

Líneas antibloqueo. A veces, la parte central de una intersección está señalizada por una X con marco de pintura amarilla. En este caso, el conductor no debe entrar en la intersección si no alcanza a cruzarla totalmente, porque si queda detenido en la intersección, causa una congestión innecesaria.

Zonas peatonales. El peatón es quien tiene prelación sobre otros vehículos en la vía, en especial en zonas exclusivas que se construyeron para su seguridad.

Cebra. Es una zona exclusiva para el cruce de peatones. Son líneas gruesas blancas paralelas como la piel del animal que le da su nombre.

En la intersección de algunos sitios, sólo hay dos líneas paralelas blancas que indican la zona peatonal.

Cuando el conductor para ante una zona peatonal, no debe pisar la línea gruesa donde ella se inicia.

Para salvaguardar la vida de los peatones, se recomienda a los conductores mantener siempre despejadas las zonas peatonales.

OTRAS DEMARCACIONES

Existen líneas que delimitan lugares de parada de buses, carriles exclusivos para transporte público o estacionamiento de taxis. Líneas achuradas que indican ampliación o disminución de carriles o aproximación a un divisor de concreto. El conductor no debe circular sobre las áreas achuradas.

ELEMENTOS SOBRE EL PAVIMENTO

Tachas reflectivas. Son elementos pegados sobre el pavimento, que pueden ser usados para delimitar carriles o zonas de desaceleración. Pueden tener elementos reflectivos y no debo pasar sobre ellos. Si el conductor encuentra desaceleradores, debe disminuir la velocidad.

LOS SEMÁFOROS

Definición. Dispositivo de señalización, electrónico o electromecánico, que regula la circulación peatonal y vehicular mediante señales luminosas. Las señales luminosas de los semáforos son de uso universal, ya que en todos los países del mundo se utiliza la misma distribución de los colores y su significado es único e inequívoco, son de obligatorio cumplimiento y ayudan a preservar la vida de todos los usuarios.

COLORES

Verde fijo (solo). Significa vía libre.

Amarillo (fijo). Indica “atención” para un cambio de luces o señales y para que el cruce sea desalojado por los vehículos que se encuentren en él.

Rojo fijo (solo). Indica “detenerse”.

CLASIFICACIÓN DE SEMÁFOROS

Semáforos para control de vehículos. Tiene por objeto controlar y regular el tránsito de vehículos en las intersecciones. Está compuesto por tres (3) faros circulares: rojo, amarillo y verde.

Sirven para regular el movimiento de vehículos y peatones. Tienen tres luces diferentes:

- **Luz roja.** Indica que el conductor debe detenerse sin pisar la raya inicial de la zona de peatones.
- **Luz amarilla.** Indica que habrá un cambio inmediato a rojo. El conductor debe desacelerar y parar el vehículo sin pisar la zona peatonal.

Por ninguna razón el conductor debe acelerar o iniciar la marcha con la luz amarilla para ganarse unos segundos. Esta acción puede costarle la vida a alguien.

- **Luz verde.** Indica que el conductor puede pasar cuando la intersección esté libre. Así mismo, debe evaluar si alcanza a cruzar y no quedarse parado en la mitad del cruce, creando una congestión innecesaria.

Si el conductor dobla a la izquierda o a la derecha, debe ceder el paso a los peatones que están cruzando. Ellos tienen la prelación en la vía.

- **Luz roja intermitente.** Le indica al conductor que debe parar totalmente y ceder la vía a los vehículos y peatones que vienen en el otro sentido.
- **Luz amarilla intermitente.** Indica que el conductor puede cruzar con mucha cautela.
- **Flecha roja.** Indica al conductor que no puede cruzar en la dirección señalada
- **Flecha verde.** Le indica al conductor que puede cruzar en la dirección señalada.
- **Flecha amarilla.** Indica que inmediatamente habrá un cambio de luz. El conductor debe desacelerar y parar.

SEMÁFORO PARA PEATONES

Los semáforos peatonales pueden estar incorporados a un semáforo vial o ser independientes. En algunos países pueden ser operados directamente por el peatón para cruzar.

Tienen dos luces: una verde y otra roja con siluetas humanas.

- **Luz roja.** Ordena al peatón no cruzar la vía. Si está terminando de cruzar, debo permitir que lo haga sin asustarlo.
- **Luz verde.** Permite al peatón cruzar la vía. Por prelación, el peatón siempre tiene la vía.

Propuesta 6. Cartilla educativa para el fortalecimiento de la mentalidad educativa y disminuir la accidentalidad vial

TITULO: “El papel de los agentes de tránsito”

OBJETIVO: Adelantar acciones encaminadas a reducir la accidentalidad vial en la ciudad en San Juan de Pasto.

AGENTE DE TRANSITO

Persona autorizada para vigilar y controlar el cumplimiento de las normas que regulan el tránsito y transporte.

La función más común del agente es la de regular el cruce de vehículos en intersecciones que no tienen semáforo o cuando estos quedan fuera de servicio.

La espalda y el frente. Indican que el conductor debe detenerse

Brazos levantados y un pitazo. Indican que los conductores deben disminuir la velocidad porque el cruce se va a cerrar.

Los costados o lados. Indican que los vehículos pueden avanzar en el cruce

Similitud del Agente de Tránsito con el Semáforo:

El inusitado desarrollo de las vías de comunicación y los diferentes medios de transporte ha traído como consecuencia que el hombre se haya visto en la obligación de establecer unas normas y medios de control para hacerlo más seguro, especialmente en intersecciones donde el flujo de vehículos y personas es numeroso, requiriéndose la ubicación de semáforos o la presencia del agente de tránsito.

Agente de tránsito: Persona autorizada para vigilar y controlar el cumplimiento de las normas que regulan el tránsito y transporte.

La función más común del agente es la de regular el cruce de vehículos en intersecciones que no tienen semáforo o cuando estos están fuera de servicio.

Semáforo. Dispositivo óptico que funciona automáticamente, con el cual se regula el cruce de vehículos en las intersecciones, mediante el uso de señales luminosas.

Sus indicaciones son:

Luz roja. Los vehículos deben detenerse

Luz amarilla. Los vehículos deben disminuir la velocidad ya que se aproxima el cambio a la luz roja.

Luz verde. Los vehículos deben iniciar o continuar la marcha

La relación entre los anteriores indicaciones del semáforo y la posición del agente de tránsito pueden resumirse así.

SEMÁFORO	AGENTE	INDICACIÓN
Luz Roja	Espalda o Frente	El tránsito debe detenerse
Luz Amarilla	Brazos Arriba	alerta para arrancar o parar.
Luz Verde	Flanco o Costado	Vía libre se puede seguir

“CUANDO EL AGENTE DIRIGE EL TRANSITO, SUS INDICACIONES TIENEN PRELACIÓN SOBRE CUALQUIER OTRA SEÑAL”

AUTORIDADES DE TRANSITO

De acuerdo a su jerarquía son autoridades de tránsito:

1. El Ministerio de Transporte
2. Las secretarías, departamentos o direcciones de tránsito de carácter departamental, distrital, Intendencial y comisarial.
3. Los alcaldes municipales
4. Los inspectores de policía
5. La policía nacional en sus cuerpos especializados de policía de carreteras, policía urbana y policía aeroportuaria
6. El agente de transporte y tránsito

El control del tránsito corresponde a las autoridades del ramo, quienes con sus agentes de tránsito tienen como función cumplir actividades de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio para quienes infringen las normas del Código de Tránsito.

La función más común del agente de tránsito es regular el cruce de vehículos en intersecciones que no tienen semáforo o cuando estos han quedado fuera de servicio.

- La posición de su cuerpo y las indicaciones que haga el agente deben entenderse de la siguiente manera:
- Los costados o lados indican que la vía está libre y el conductor puede avanzar en el cruce.

- La espalda y el frente indican que está cerrada la circulación y el conductor debe detenerse.
- Dos pitazos indican que el conductor debe detenerse, porque ha cometido una infracción.
- Los brazos levantados y un pitazo indica que va a cambiar de dirección o de sentido.

Propuesta. 7. Creación de la patrulla escolar

LA PATRULLA ESCOLAR, ¿QUÉ ES?

Es un grupo de estudiantes, supervisados por un docente, que participa en la organización del tránsito en los alrededores del establecimiento educativo, a fin de prevenir los accidentes. Además, de ejercer una acción ejemplarizante entre los conductores y peatones.

FUNCIONES DE LA PATRULLA ESCOLAR

- Enseñar la manera de cruzar la calzada o vía en forma segura
- Indicar el comportamiento que se debe tener en las aceras y andenes
- Indicar el camino más seguro para transitar por las vías de acceso a la escuela o colegio
- Colaborar con las autoridades de tránsito
- Contribuir a la organización del tránsito en la comunidad
- Inculcar el respeto por las normas de comportamiento en el tránsito, enseñadas en el aula de clase.

CONDICIONES GENERALES

- La Patrulla estará conformada por alumnos de ambos sexos, cuya selección se hará entre los estudiantes de los cursos superiores, preferencialmente de grado 9,10 y 11.
- Para ser miembro de la Patrulla, se requerirá autorización de los padres de familia o sus representantes.
- El servicio que presta la patrulla es una acción cívica voluntaria.
- El funcionamiento y supervisión está a cargo del director del establecimiento, pudiendo este delegarlas en el docente, y en la Asociación de Padres de Familia.

SELECCIÓN DE PATRULLEROS

Las jóvenes que integren la patrulla serán escogidos entre aquellos que sobresalgan en:

- Capacidad de dirección.
- Sentido de responsabilidad.
- Interés por los temas de tránsito.

- Cooperación, cortesía y espíritu cívico.

DISTINTIVOS

Los elementos mínimos indispensables del patrullero son:

- **Chaleco con banda reflectiva grises.** Con la inscripción en color negro de PATRULLA ESCOLAR en el medio de las dos bandas.
- **Señal de pare (señal reglamentaria).** Conformada por una mango aproximadamente de 50 cm de largo, en cuyo extremo lleva una señal de PARE de aproximadamente 30 cm de diámetro, pintada por ambas caras
- **Cachucha o gorro.** Opcionalmente puede llevar la inscripción PATRULLA ESCOLAR en color negro por ambos lados
- **Cinta bicolor o lazo.** Mínimo de 10 metros y máximo de 30 metros de largo

SITIOS Y TIEMPOS DE SERVICIO

El director y profesor designado, con asesoría de las entidades competentes, serán los encargados de seleccionar los sitios donde se debe prestar el servicio.

Para tal caso hay que tener en cuenta circunstancias como: Intensidad del tránsito, ancho de la calzada o vía, condiciones de visibilidad, ubicación de intersecciones y semáforos, estacionamiento de vehículos y peligros especiales.

El tiempo de servicio se prestará en forma permanente en las horas que los escolares deben cruzar las vías para ir a la escuela y colegio y de regreso al hogar, generalmente 15 minutos antes de clases y 15 minutos después de concluidas.

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES

PERSONAL DIRECTIVO

1. **Director (a) del plantel.** Representa la máxima autoridad y principal organizador de la Patrulla Escolar de Tránsito en el establecimiento educativo.

Tendrá como funciones:

- Crear mecanismos para que los estudiantes puedan participar con entusiasmo en el desarrollo del programa.
- Efectuar reuniones con los miembros de la patrulla para escuchar informes y recomendaciones que permitan evaluar y adoptar las medidas que correspondan.
- Controlar su funcionamiento general y coordinar con las autoridades de tránsito su operatividad y apoyo.
- Determinar conjuntamente con el profesor y representante de la Asociación de Padres de Familia los sitios y tiempos de servicio.
- Compromiso como multiplicador en temas de tránsito.
- Responde por la sostenibilidad de los implementos que conforman la Patrulla Escolar de Tránsito.
- Nombrar uno o varios profesores designados, para supervisar la operatividad de la Patrulla.

2. **Profesor (a) designado (a).** Es el delegado del director, quien estará en permanente contacto con los miembros de la patrulla, siendo el principal apoyo del grupo.

Tendrá como funciones:

- Orientar todas las actividades y actuaciones de la patrulla .
- Distribuir el trabajo entre los miembros de la patrulla y mantener constante vigilancia y supervisión en su labor.
- Seleccionar los jefes de patrulla y sus respectivos patrulleros.
- Retirar del servicio al personal que falte a su deber o cuyo comportamiento afecte la seguridad de los educandos.

PERSONAL OPERATIVO

1. **JEFE DE PATRULLA:** Realizará las siguiente funciones:

- Velar por el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias.
- Dar la orden de iniciación y terminación del servicio.

- Verificar que todos los patrulleros se encuentren en su sitio de asignación antes de iniciar el servicio.
- Controlar la asistencia de los miembros de la patrulla.
- Llevará un libro de operaciones donde se registren las actividades.

2. **SUBJEFE DE PATRULLA:** Tendrá como responsabilidades las siguientes:

- Reemplazará al jefe en caso de ausencia temporal o definitiva.
- Llevará una bitácora de operación de la patrulla en la que se consignarán las infracciones cometidas por conductores y estudiantes y demás actividades de la semana.

3. **ENVIADOR**

- Se colocará siempre a la entrada y/o salida del colegio
- Organizará y guiará a los estudiantes para que transiten por el lugar indicado

4. **RECEPTOR**

Recibirá y colaborará en el paso de los estudiantes al otro lado de la calzada

5. **LAZO**

Tendrá como principales acciones

- Impedirá que los estudiantes bajen a la calzada antes que los automóviles se hayan detenido.
- Confirmará que en el momento en que se de la señal de PARE, los vehículos se hayan detenido.

ELEMENTOS A UTILIZAR:

PARE

Utilizará el PARE para detener el tráfico, previa autorización del jefe de patrulla sin bajar a la calzada, levantará la paleta de PARE, manejada en la mano izquierda o derecha y con el brazo estirada para hacerla visible.

FUNCIONAMIENTO

El jefe de la patrulla definirá el momento de hacer el cierre de la vía o dar paso para que los vehículos continúen su marcha normal. Las ordenes se darán de la siguiente manera:

Para el cierre de la vía, el Jefe de Patrulla levantará la mano izquierda indicando a los demás patrulleros alistarse a ejecutarse el operativo de cierre, cuando por la distancia de los vehículos considere oportuno cerrar la vía, levantará su mano derecha y en ese momentos se sacarán los PARES, los lazos darán paso a los estudiantes para cruzar la calzada. Una vez que el operativo esté en marcha bajarán los brazos.

Para llevar acabo el paso de vehículos, el Jefe de la Patrulla levantará de nuevo la mano izquierda, indicando a sus compañeros que deben alistarse a realizar el operativo de dar paso a los vehículos. En ese momento, los lazos cerrarán el paso de los estudiantes, el receptor estará atento a que crucen las personas que faltan para atravesar la calzada. Los PARES estarán atentos a bajar su señal. Cuando el Jefe de la Patrulla levante su mano derecha los PARE bajarán la paleta de PARE y se dará paso a los vehículos.

Operativo con semáforo. Los patrulleros deben observar los tiempos de éste, para poder coordinar de manera adecuada la salida y retirada de los PARES, en el momento de cerrar o abrir la vía. Los patrulleros estarán atentos a las órdenes de mano que ejecute el Jefe de Patrulla. Si la distancia entre jefe y subjefe, que son los coordinadores de PARES, es demasiado amplia, se puede utilizar el PITO. Con un Pitazo corto, se levantaría la mano izquierda par alistar PARES y con dos pitazos, se dará la orden para sacar la paleta de Pares.

FALTAS Y SANCIONES

El Coordinador designado para el programa, recibirán las quejas, oirán los descargos del patrullero y tomarán la determinación sobre la correspondiente sanción.

Se consideran fallas operativas entre otras:

- Intentar dirigir el tráfico cuando dicha acción no está debidamente autorizada por las autoridades docentes o de tránsito.
- Jugar mientras se encuentra prestando el servicio
- Acciones que atenten contra la seguridad propia y de sus compañeros
- Falta de puntualidad y ausencia injustificada en el servicio
- Maltrato de personas y compañeros y el no uso del uniforme o su inadecuada presentación

LIBRO DE CONTROL

El Jefe de Brigada llevará un libro donde registraran las actividades, tales como: sitios de servicio, personal asignado, horas de atención, inventario de dotaciones, rotación del personal, faltas y sanciones y demás novedades del servicio. El libro será revisado por el profesor designado y por el director del plantel.

Propuesta 8. Creación del parque infantil del tránsito

EL PARQUE INFANTIL DE TRANSITO

En el parque infantil podemos hacer un recorrido, en el cual observamos muchas cosas sobre el funcionamiento de tránsito en general. En este parque entraremos en contacto con personas, calles y dispositivos de tránsito que hacen posible que la ciudad funcione.

También aprenderemos, el comportamiento adecuado de los ciudadanos, como conductores y peatones, esto facilitará la labor, que vienen desempeñando las autoridades de tránsito para lograr una ciudad mejor.

Después de entender todo esto entraremos a la ciudad en las que las señales de tránsito, las marcas viales y los semáforos, nos servirán de guía, con los cuales ampliaremos nuestros conocimientos, aprendiendo para que sirve y lo que significan los elementos que encontramos en nuestro entorno.