

PROYECTO DE GRADO

CAUSAS DE LA INSEGURIDAD VIAL ASOCIADAS A LA CULTURA CIUDADANA EN
LOS MOTOCICLISTAS COMO ACTORES DE LA VÍA ENTRE LOS 18 Y 35 AÑOS DE
EDAD DEL MUNICIPIO DE GIRARDOTA, ZONA RURAL (ANTIOQUIA, COLOMBIA)

MARYI ANDREA LEAL

SARA ISABEL HENAO

YESENIA YEPES ESPINOSA

ASESORA

GLORIA MONTOYA

CORPORACION UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, HUMANAS Y DE SALUD

TRABAJO SOCIAL

BELLO

2015

INTRODUCCION.

El presente proyecto de investigación tiene el fin de indagar la responsabilidad y concientización que se debe tener al momento de adquirir un medio de transporte, en este caso de la investigación una motocicleta y sus normas.

En las causas de los accidentes en los motociclistas es necesario conocer la imprudencia, las infracciones, la falta de cultura ciudadana que involucra conductor, pasajero o usuario de este medio de transporte, la motocicleta es nuestro objeto de investigación ya que es muy grande la demanda y la facilidad para obtenerla aparte de que suele ser muy económica y veloz también representa mayor peligro que un automóvil o bicicletas.

Reflejado en las estadísticas de los últimos cuatro años, donde en promedio mueren por año 5.610 personas, según el informe de centro de referencias nacionales sobre la violencia colombiana 2015, del Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses, calificó la accidentalidad vial como la segunda causa de muerte violenta en el país 2012-2014.

Se recomienda a las autoridades incrementar la vigilancia y las sanciones basadas en las normas de tránsito y a las entidades gubernamentales como secretaria de tránsito hacer un mayor seguimiento sobre la implementación de señales de tránsito, hábitos, comportamientos conductas en la vía y estructurar de forma pertinente una base de datos sobre las causas de accidentalidad.

Y para finalizar el reto del trabajador social frente a la problemática de la accidentabilidad en dicha comunidad es la prevención y el acompañamiento durante la concientización de la cultura ciudadana.

Tabla de contenido.

1. SELECCIÓN DEL TEMA	5
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
2.1 Contexto:	5
GRAFICO N°5 MORTALIDAD DE ACTORES EN LA VIA	10
2.2 Problemática.....	11
GRAFICO N°6 DATOS DE ACCIDENTALIDAD POR AÑO	13
GRAFICO N°7 ACCIDENTES POR RANGO DE EDAD	15
GRAFICO N°8 ACCIDENTE POR SEMANA	15
GRAFICO N°9 ACCIDENTE POR HORA	16
GRAFICO N°10 GRAVEDAD DE ACCIDENTE	17
2.3 Justificación de la investigación.....	22
GRAFICO N°11 COMPORTAMIENTO HUMANO	26
2.4 Pregunta Problematicadora.....	29
2.5 Delimitación de la investigación	29
2.6 Tipo de búsqueda.....	31
3. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS	32
3.1 Objetivo general	32
3.2 Objetivos específicos.....	32
3.3 Categorías de análisis	32
4. MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN	33
4.1 Antecedentes	33
4.2 Marco filosófico-antropológico.....	37
GRAFICO N°12 MATRIZ DE NECESIDADES	42
4.3 Marco legal.....	44
4.4 Marco histórico.....	53
4.5 Componente conceptual	60
GRAFICO N°13 SEÑALES VERTICALES REGLAMENTARIAS	68
GRAFICO N°14 SEÑALES VERTICALES INFORMATIVAS	69
GRAFICO N°15 SEÑALES VERTICALES PREVENTIVAS	69
GRAFICO N°16 MUERTES POR INCIDENTES DE TRANSITO EN PORCENTAJE POR CONDICION DE LA VICTIMA EN COLOMBIA 2011	70

5. DISEÑO METODOLÓGICO	73
5.1 Matriz para la construcción de la ruta metodológica.....	73
5.2 Metodología de la investigación.....	76
5.2.1 Categoría de análisis.....	77
5.2.2 Selección de la población	78
5.2.3 Criterios de muestreo.....	78
5.2.3.1 Diseño de la investigación: Investigación documental.....	78
5.2.3.2 Nivel de investigación: Investigación exploratoria	79
5.2.3.3 Población y Muestra.....	81
5.2.3.4 Tipo de muestreo.	81
5.3 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.	81
5.4 Método	82
6. SÍNTESIS Y RESULTADOS	83
CUADRO N°17 ACCIDENTALIDAD PRESENTADAS EN DIFERENTES AREAS DEL MUNICIPIO.	88
GRAFICO N° 18	88
GRAFICO N°19 ACCIDENTABILIDAD PRESENTADAS POR RANGO DE EDAD EN EL MUNICIPIO	89
GRAFICO N°19 CLASIFICACION POR TIPO DE INCIDENTES	90
7. CONCLUSIONES	93
8. RECOMENDACIONES	95
9. BIBLIOGRAFÍA.	97

1. SELECCIÓN DEL TEMA

La Accidentabilidad vial en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota (Colombia), en la zona rural.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 Contexto:

Los accidentes de tránsito son resultado de los avances de un mundo moderno-capitalista, donde “la globalización se presenta como un fenómeno de relaciones mercantiles, que está a la base del capitalismo” (Beck, Ulrich, 1998) es decir, consumo libre.

Por ello dice (Amín, Samir, 1957)

Todo lo que sería nuevo no es más que la consumación de convertirnos en consumidores de nuevos productos haciendo que ese consumo sea global y manifestado a través de una homogeneización que se consuma en una especie de unificación que va a construir el estilo de vida americano como el modelo de ser humano y su propuesta de desarrollo como el único camino para ir hacia un destino mejor.

La globalización es hecha a la manera y semejanza de sus intereses y necesidades que se presentan al resto del mundo como la única propuesta del mundo posible.

De acuerdo al concepto de globalización y a lo que este representa en un proceso histórico y social, la moto se ha convertido en un objeto de consumo masivo en una sociedad consumista e insatisfecha, fruto de políticas capitalistas en las que la necesidad de producir y consumir hace que el ser humano viva en una carrera contra reloj por optimizar el tiempo y la producción, no es ajeno que muchas familias y/o empresas de la zona rural han convertido la moto en su medio de sustento, de transporte rápido para transportarse por las veredas ya que sus vías son en carretera destapada y por esto los automóviles no suben, se utilizan las llamadas moto-taxis y es un medio de transporte ágil y económico.

Como lo indica-Max.(N,M.)(2013). *desarrollo a escala humana*.p.98“El desarrollo debe entenderse como un proceso de transformación que persigue el mejoramiento de las condiciones de vida para lograr mejor calidad de vida y alcanzar mantener la dignidad de la persona humana en la sociedad. Esta transformación exige la participación de la población” Según su punto de vista, “las necesidades humanas son las mismas en todas las culturas y en todos los períodos históricos, lo que cambia es la manera o los medios utilizados para satisfacer esas necesidades, es decir, los satisfactores. (Neef,Max, 2013 p.34).

Y los bienes materiales son objetos y artefactos que permiten afectar la eficiencia de los satisfactores, positiva o negativamente”. Debido a las necesidades que se han generado para reducir la distancia y el tiempo como por ejemplo del lugar de vivienda al lugar laboral o ya sea con sus familiares y/o amigos las personas han optado por adquirir un medio de transporte más asequible sin primero instruirse o concientizarse de la responsabilidad que implica tener en este caso de la investigación, una motocicleta.

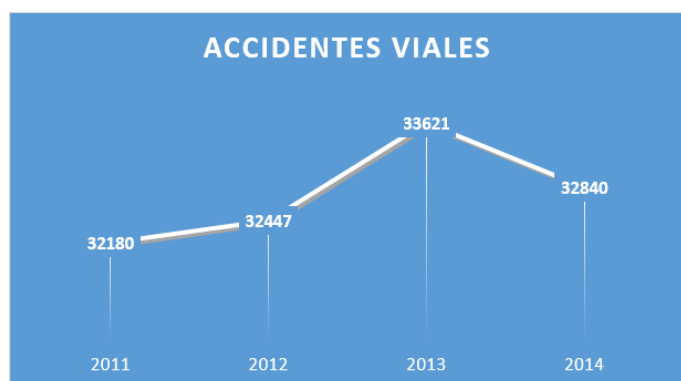
Ya que el trabajo investigado es sobre las causas en los accidentes de los motociclistas es necesario conocer las funciones de la (Secretaria de Transporte y Transito del municipio de Girardota 2012-2015) quienes actúan y toman medidas ante un accidente de la vía:

- La Secretaría de Tránsito y Transportes del municipio de Girardota 2012-2015 es la encargada de regular la circulación de las vías por parte de sus usuarios, a través de controles realizados por el cuerpo de agentes de tránsito y campañas educativas, así como la actuación y procedimientos derivados por los accidentes de tránsito con su atención en el lugar de los hechos y el respectivo trámite a través de las audiencias.
- Es la encargada, también, de la señalización vial, de vigilar, controlar y autorizar a las empresas de transporte público de pasajeros en sus diferentes modalidades que se encuentran asentadas en el Municipio. Cuenta además con un servicio sistematizado, para los diversos trámites que tienen que ver las matrículas de vehículos y la expedición de licencias de conducción.

La motocicleta es un medio de transporte que año tras año es causante de cobrar muchas vidas, los daños y secuelas que generan los accidentes de tránsito sea cual sea su forma pueden ser mortales o dejan grandes lecciones físicas y psicológicas.

Según datos actuales del informe de la reunión anual de comités regionales de la OMS, *Organización Mundial de la Salud*, (2015) en nuestro país se presenta la accidentalidad vial como segunda manera de muerte violenta. Las estadísticas a nivel mundial dicen que cerca de 6 millones de personas fallecen por este evento, convirtiéndose así la accidentalidad vial en la primera manera de muerte a nivel mundial.

De acuerdo a estadísticas del informe anual del estado de las vías en Antioquia, Policía Nacional, (2013) marcó un pico en la tendencia de los últimos años frente a accidentalidad vial; se presentaron 33.621 accidentes, aumentando en un 3.34% con respecto al año anterior. Para el año 2014, disminuyeron un 2.32% el número de accidentes viales en el país.



Secretaria de tránsito y movilidad alcaldía del municipio de Girardota (2015)

Reflejado en las estadísticas de los últimos cuatro años, donde en promedio mueren por año 5.610 personas, el informe de centro de referencias nacionales sobre la violencia colombiana, el Instituto Nacional de Medicina Legal (2015) calificó la accidentalidad vial como la segunda causa de muerte violenta en el país.

En los años 2013 y 2014 se reportaron el mayor número de fatalidades con 5.964 y 5.632 respectivamente, siendo 2013 el año con mayor reporte de accidentes viales, con un aumento del 7% respecto al año anterior.



En el 2014, 11,8 de cada 100.000 habitantes sufrieron un accidente vial. El año 2012 y 2013 presentan picos ascendentes, ya que sus tasas fueron de 11% y 12% respectivamente.

Del 100% de los accidentes con resultados fatales, el 80% de los que mueren son hombres y el 20% son mujeres, manteniendo la tendencia de mortalidad por género en los últimos cuatro años. Es decir, que diariamente en promedio ocurren 90 accidentes, 16 de ellos son mortales, en los cuales mueren 13 hombres y 3 mujeres. Informe anual sobre el estado de la vías, Secretaria de Transporte y Transito del municipio de Girardota 2012-2015)



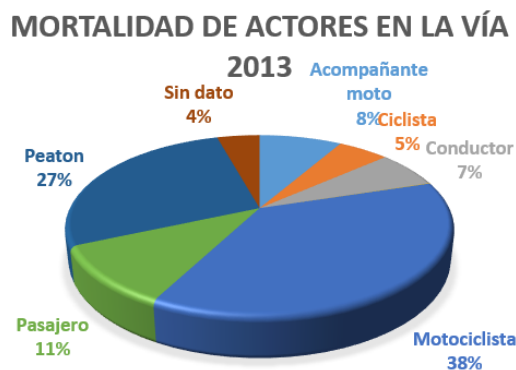
Otro aspecto importante a analizar es la edad de las personas que fallecen en accidentes en las vías. Desde el año 2011 al 2014, el rango de edad promedio está entre los 20 a 25 años con 749 eventos, seguido por personas de 25 a 30 años con 694 eventos y de 30 a 35 años con 604

eventos Informe anual sobre el estado de la vías,Secretaria de Transporte y Transito del municipio de Girardota 2012-2015)



Frente a los actores de las vías con mayor accidentalidad ocupan el primer lugar los motociclistas (38%) seguidos por los peatones (27%), tendencia que se mantiene constante en los años 2013 y 2014.. Informe anual sobre el estado de la vías,Secretaria de Transporte y Transito del municipio de Girardota 2012- 2015)

GRAFICO N°5 MORTALIDAD DE ACTORES EN LA VIA



Fuente: Concejo Colombiano de Seguridad

2.2 Problemática

Los accidentes de tránsito son uno de los problemas que se presentan frecuentemente hoy en día en el municipio de Girardota, lo cual afecta directa o indirectamente a los motociclistas en su contexto social.

Según el informe mundial sobre prevención en traumatismos causados por el tránsito, Organización mundial de la salud (OMS), del año 2004, “los traumatismos causados por el tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, por lo que las estadísticas indican que para el año 2020 este tipo de accidente será la tercera causa de morbilidad en el mundo”

Los principales causantes de los accidentes de tránsito son los motociclistas, esto se presenta principalmente por el desconocimiento, desacato y negligencia de las autoridades competentes y de los mismos motociclistas.

La siniestralidad que se observa en el municipio de Girardota se presenta en su gran mayoría por transgredir las normas de tránsito como pueden ser:

- pasar el semáforo en rojo
- alta velocidad de los motociclistas
- estacionar en lugares prohibidos
- adelantamientos en la vía

- Distracciones, un ejemplo claro de este es prestar más atención a los aparatos tecnológicos como el celular y recibir llamadas mientras se conduce

- Alcholemia

- fallas de infraestructura vial y mala señalización detectadas en distintos sectores de dicho municipio

-carencia de conocimiento en los habitantes sobre las sanciones que se generan al cometer faltas de transito, informa la Administración Municipal del municipio de Girardota, Fondo de Prevención Vial(2015)

Por estos motivos, la empresa de SEGURVIAL (Asesorías y Servicios en Seguridad Vial S.A.S) planteo un informe realizado en el año 2014 en el municipio de Girardota en cual indica que al mes se presentan al alrededor de 10 muertos y 58 heridos lo que trae como consecuencias problemas de ámbitos familiares, económicos, éticos, políticos, educativos, ambientales, salud pública, social, transito...

La problemática ha generado que a nivel mundial se haya declarado el periodo **2011-2020 como la “década de la seguridad vial”**, que busca impulsar acciones que permitan en los países obtener disminuciones del 50% en las muertes por causa de la violencia vial

En dicho municipio se presentan las siguientes estadísticas de accidentes del año 2012 al 2015:informa el fondo de prevención vial. La Administración Municipal (2015).

GRAFICO N°6 DATOS DE ACCIDENTALIDAD POR AÑO

ACCIDENTALIDAD POR AÑO

AÑO 2011				AÑO 2012				AÑO 2013				AÑO 2014				AÑO 2015				
MES	MUERTOS	DAÑOS	HERIDOS	TOTAL MES	MUERTOS	DAÑOS	HERIDOS	TOTAL MES	MUERTOS	DAÑOS	HERIDOS	TOTAL MES	MUERTOS	DAÑO	HERIDOS	TOTAL MES	MUERTOS	DAÑO	HERIDOS	TOTAL MES
Enero	0	5	30	35	0	14	42	56	1	9	47	57	1	21	57	79	2	26	63	91
Febrero	0	14	33	47	0	13	37	50	1	19	50	70	0	13	62	75	1	17	52	70
Marzo	0	8	37	45	1	13	55	69	0	19	61	80	0	22	59	81	0	27	72	99
Abril	0	13	32	45	0	16	57	73	2	20	53	75	0	16	55	71	0	72	13	85
Mayo	0	10	49	59	0	16	45	61	0	9	51	60	0	23	53	76	0	24	65	94
Junio	0	11	37	48	0	9	60	69	0	10	51	61	0	21	48	69	0	16	68	85
Julio	1	11	34	46	5	17	56	78	0	15	55	70	0	16	56	72	1	18	59	78
Agosto	0	16	50	66	1	20	69	90	0	14	55	69	0	21	60	81	0	0	0	0
Septiembre	0	15	49	64	2	16	50	68	1	14	48	63	0	10	54	64	0	0	0	0
Octubre	0	13	46	59	2	13	59	74	1	11	43	55	2	14	42	58	0	0	0	0
Noviembre	0	5	43	48	1	12	64	77	0	14	60	74	1	15	51	67	0	0	0	0
Diciembre	0	22	48	70	1	15	54	70	0	17	45	62	0	17	50	67	0	0	0	0
TOTAL	1	143	488	632	13	174	648	835	6	171	619	796	4	209	647	860	4	200	392	602

La base de datos de la Secretaría se conforma a partir del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) levantados en los diferentes hechos viales ocurridos en el municipio, estas son las estadísticas de accidentes en motociclistas:

GRAFICO N°7 ACCIDENTES POR RANGO DE EDAD

Accidentes por rango de edad				
	2012	2013	2014	2015-8
Menores de 18	85	46	42	51
Entre 18 y 35	389	407	455	314
Entre 35 y 60	134	143	165	119
Mayores de 60	1	2	4	2

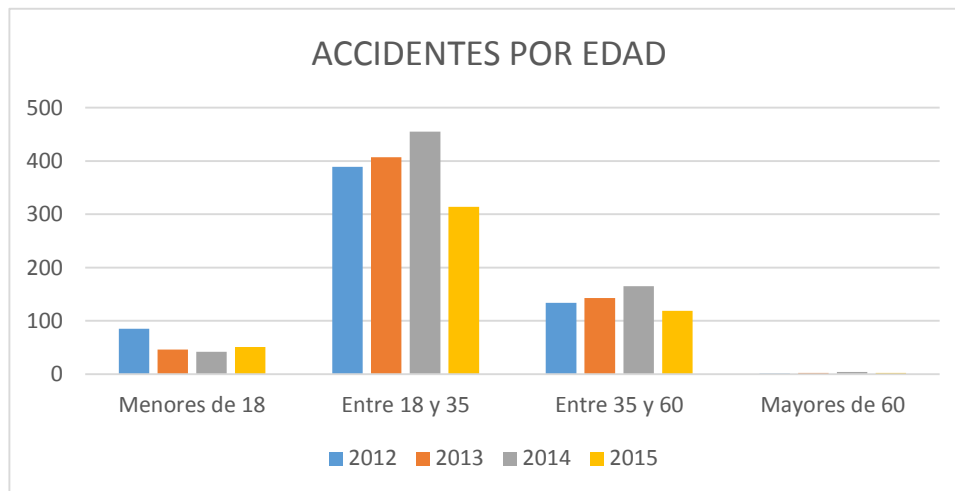
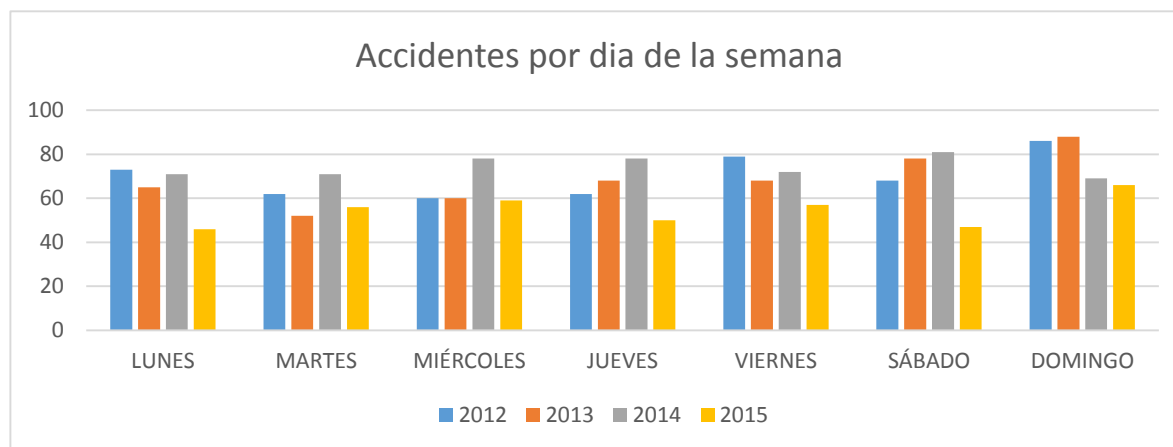


GRAFICO N°8 ACCIDENTE POR SEMANA

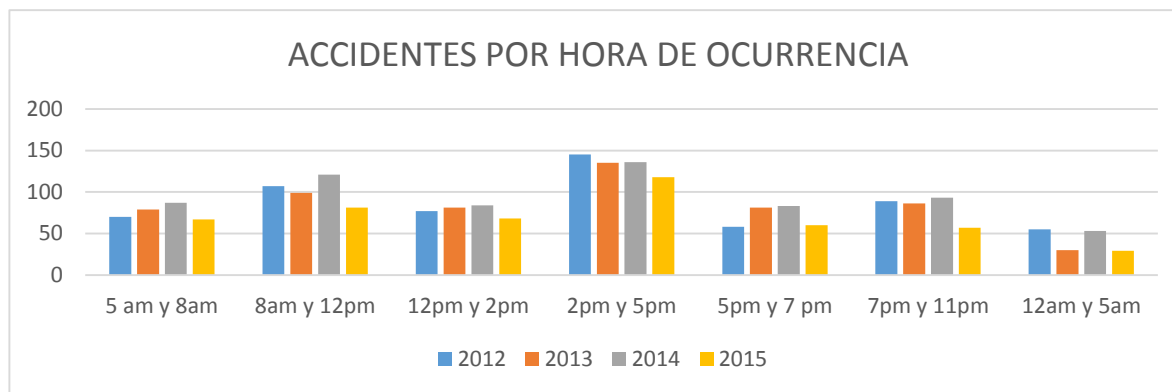
ACCIDENTE POR DIA DE LA SEMANA				
	2012	2013	2014	2015-8
LUNES	73	65	71	46
MARTES	62	52	71	56
MIÉRCOLES	60	60	78	59
JUEVES	62	68	78	50
VIERNES	79	68	72	57
SÁBADO	68	78	81	47
DOMINGO	86	88	69	66



Ocurren más accidentes sábados, domingos y lunes, ya que son días que se prestan para tener comportamientos no adecuados por parte de los conductores como conducir bajo efectos del alcohol.

GRAFICO N°9 ACCIDENTE POR HORA

ACCIDENTES POR HORA DE OCURRENCIA				
	2012	2013	2014	2015-8
5 am y 8am	70	79	87	67
8am y 12pm	107	99	121	81
12pm y 2pm	77	81	84	68
2pm y 5pm	145	135	136	118
5pm y 7 pm	58	81	83	60
7pm y 11pm	89	86	93	57
12am y 5am	55	30	53	29

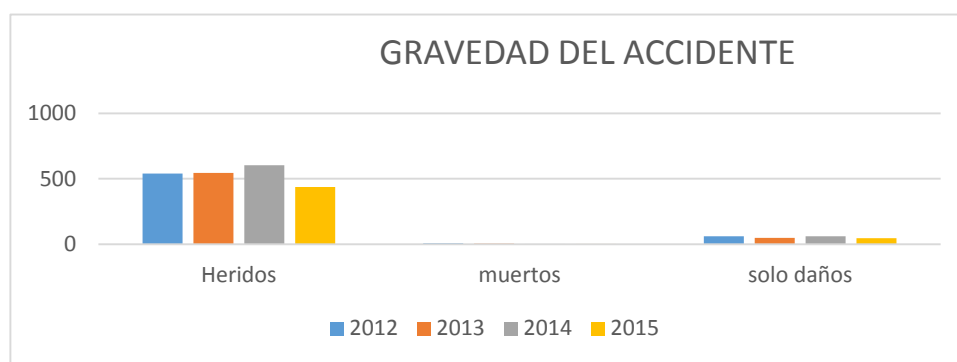


Se evidencia que la accidentalidad se presenta en horas picos o más transcurridas por las personas en la vía, los servicios de urgencias reciben al mayor número de accidentados por vehículo de motor, de las 6:00 a las 9:00 y de las 18:00 a las 21:00 horas, cuando las personas se dirigen a desarrollar sus diferentes actividades, o bien cuando regresan de haberlas realizado.

GRAFICO N°10 GRAVEDAD DE ACCIDENTE

Gravedad de accidente

	2012	2013	2014	2015-8
Heridos	770	774	829	596
muertos	11	9	5	6
solo daños	342	314	422	266



De los 4364 accidentes en aproximadamente el 68% se tuvieron personas lesionadas y el 1% resultaron muertos, es importante aclarar que estos datos dan cuenta de las consecuencias levantadas en el momento y lugar propios de accidentes y no reportan situaciones o consecuencias posteriores al momento del evento, los datos y estadísticas son suministrados por el fondo de prevención. Secretaria de Tránsito y Transporte de la alcaldía de Girardota (2012-2015)

La empresa SERGURVIAL Asesorías y Servicios en Seguridad Vial S.A.S. tiene un contrato con el municipio de Girardota Secretaria de tránsito y transporte donde brinda un servicio de estudios y planes de movilidad municipal que tiene como objetivo principal disminuir el índice de

accidentalidad en la vía, por esto se realizó el mapa de siniestralidad de dicho municipio el cual arrojó los puntos de mayor accidentabilidad en la zona urbana y rural.

Los mayores accidentes de dicho municipio se presentan en su gran mayoría en la zona rural, es decir en la veredas como por ejemplo Portachuelos, Jamundí, Manga Arriba, Paraíso, entre otras. En general se tiene que aproximadamente el 76% de los hechos de tránsito reportados ocurrieron en la zona rural del municipio, mientras que el 24% ocurrieron en la zona urbana

En la zona urbana los accidentes se presentan en las calles:

- carrera 10 con calle 10
- carrera 10A con calle 5
- carrera 10b con calle 10
- carrera 12 con calle 5
- carrera 13 con calle 5b
- carrera 13 con calle 5AA
- carrera 14 con calle 5b
- carrera 14 con calle 5A
- carrera 14 con calle 6
- carrera 14 con calle 7
- carrera 14 con calle 8
- carrera 14 con calle 9
- carrera 14 con calle 10
- carrera 14 con calle 12A

- carrera 16 con calle 7
- carrera 16 con calle 6
- carrera 16 con calle 10
- carrera 16 con calle 11
- carrera 17 con calle 6
- carrera 17 con calle 7
- carrera 17 con calle 10
- carrera 17 con calle 11
- carrera 17 con calle 12
- carrera 18 con calle 6
- carrera 18 con calle 5b
- carrera 18 con calle 7
- carrera 18 con calle 10
- carrera 20 con calle 7
- carrera 21 con calle 6
- carrera 22 con calle 6^a

Estas cifras presentadas son alarmantes y las cuales generan el interrogante como investigadoras del por qué se presentan más accidentes en la zona rural destacando que el municipio de Girardota ha realizado varias campañas con el objetivo de concientizar y disminuir las causas de los accidentes viales.

La Administración Municipal le preocupan los accidentes que se presentan con las motos. Según cifras del Fondo de Prevención Vial

Según cifras del Fondo de Prevención Vial, la administración municipal de Girardota (2015) el 42 por ciento de los accidentes de tránsito que ocurre en el país, está involucrada una moto. En el año 2013 murieron cerca de 1.800 motociclistas y más de 16.000 resultaron heridos. De acuerdo con un estudio del Ministerio de Transporte, los accidentes de tránsito le representan a la economía cerca de 1,5 por ciento del PIB.

Partiendo de esta realidad y con el objetivo de concientizar sobre los riesgos a los que están expuestos al conducir los motociclistas que circulan por las diferentes calles de Girardota, Tu Periódico Girardota amable y ecológica, julio de 2015 hace referencia que la Secretaria de Tránsito y Transporte realizo durante el 17 y el 18 de junio una jornada de sensibilización.

Esta campaña la adelantamos para mejorar las condiciones de seguridad vial y minimizar los riesgos en las calles. La actividad se realizó durante dos días, en los que participaron 191 motociclistas” explica Johny Andrés Gonzales Saldarriaga, secretario de Transporte y Transito quien nos acompaño en la salida de campo que realizamos en las zonas rurales del municipio de Girardota en la semana de la movilidad vial.

Dentro de las actividades programadas se dictó una capacitación de una hora de duración a los motociclistas. En esta, el educador vial de la Secretaria de Transporte y Transito hablo sobre el comportamiento en las vías, el manejo seguro y las normas de Tránsito.

Los bomberos de Girardota se unieron a esta jornada de sensibilización con recomendaciones sobre primeros auxilios básicos para la atención de incidentes de tránsito.

“a los participantes también se les ilustro sobre la importancia de realizar la revisión Técnico Mecánica. Al finalizar la charla los motociclistas pasaron una prueba teórica con la empresa AKT Motos, con la que probaron su pericia y habilidad para conducir” señaló Gonzales Saldarriaga. (2015)

A cada uno de los motociclistas se le entrego un manual de deberes y derechos como conductores, bono de descuentos para las revisiones Técnico Mecánicas y asesoría personalizada de AKT Motos.

Para Johny Andrés Gonzales Saldarriaga, secretario de Transporte y Transito de Girardota, esta es una estrategia desarrollada con el objeto de convertir a Girardota en un Municipio sin accidentes y con mejor movilidad en las vías. (2014).

2.3 Justificación de la investigación

Según el Plan de seguridad vial de motociclistas y ciclomotores. Secretaría de tránsito y transporte del municipio de Girardota (2000-2010) motocicleta es el único medio de transporte cuyo número de víctimas mortales y heridos graves está aumentando. En 2003 se produjeron 367 muertos en motocicleta y en 2006 se alcanzó la cifra de 481. Lo mismo ocurre si analizamos los datos de los heridos graves que pasaron de 2.161 en 2003 a 3.149 en 2006. Se puede afirmar que esta tendencia, en lugar de invertirse en los últimos años ha continuado agravándose. Según datos de 24 horas, en el periodo enero – julio de 2006 las víctimas mortales en motocicleta llegaron a 191 en carretera, y en el mismo periodo de 2007 esa cifra aumentaba un 28% (243)

teniendo en cuenta el gran índice de accidentalidad que se presenta en el periodo 2012-2015 del municipio de Girardota, decidimos realizar el trabajo de grado acerca de los accidentes de tránsito en los motociclistas, este tema se ha convertido en un problema porque afecta a las personas directa o indirectamente como: pérdida de capacidad laboral, problemas legales, psicológicos económicos familiares y sociales, por consiguiente el trabajador social debe ejercer una labor de orientación y prevención de accidentes de tránsito ,desarrollando planes, proyectos y programas que faciliten información clara, precisa y contextualizada acerca de las consecuencias que acarea un accidente de tránsito.

Con base a la resolución 2273-2014 reforma Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), este cuenta con cinco (5) pilares estratégicos, programas y acciones para implementar y ejecutar en el PNSV 2011- 2021:

1. Pilar estratégico sobre el comportamiento humano:
2. Pilar estratégico de gestión institucional
3. Pilar estratégico de Atención y Rehabilitación a víctimas:
4. Pilar estratégico sobre la infraestructura
5. Pilar estratégico de vehículos

A continuación, se encuentran las gráficas del pilar número uno (1) ya que si tenemos en cuenta la constitución política Colombiana el primer derecho fundamental es la vida, y todo el esfuerzo que se haga como país debe estar orientados a dicho derecho. Uno de los aspectos en los que más se pierden vidas se presentan en los accidentes de tránsito, pues no se cumplen las normas básicas de seguridad, ni como peatón, ni como conductor. En conclusión escogimos el pilar

número uno porque hay que partir de lo básico que es el comportamiento humano que se debe tener frente a la vida propia y a la vida de otros, comportamientos asociadas a la cultura ciudadana dentro de una sociedad.

La justificación da cuenta de los siguientes aspectos:

Conveniencia La investigación sirve para identificar el impacto en la población hombres entre los 18 y 35 años de edad, los cuales tienden a incumplir las normas de tránsito y se exponen más a factores de riesgos para accidentes, como son manejar bajo el efecto del alcohol o sustancias alucinógenas, manejar a altas velocidades, entre otros y de allí fomentar la cultura ciudadana en cuanto a la accidentabilidad.

Relevancia social: el diseño de políticas públicas dirigidas a la prevención de los accidentes por diversas causas, realizando una intervención profunda en la comunidad de Girardota, en la cual participen los diversos actores implicados, es decir, la población, las autoridades, las empresas de la región, encaminando esfuerzos a la concientización sobre la cultura vial en motociclistas y de la cual tendrá como proyección social la Pedagogía Social y la educación Social, es que la primera aspira a consolidarse como matriz disciplinar de una formación más realista en nosotros como futuros educadores sociales, por tanto, se añade a la función investigadora y formativa de la Universidad, mientras que la Educación Social como profesión y practica social busca la promoción y prevención en un campo de servicios que se desprende de las políticas sociales del Estado de Derecho y Bienestar en este caso de una realidad social que está afectando silenciosamente más a la población.

Valor teórico: No cabe duda que es todo un desafío para el gobierno responsable de la creación de políticas y controles en pro de la movilidad y la seguridad de los ciudadanos. No se trata de

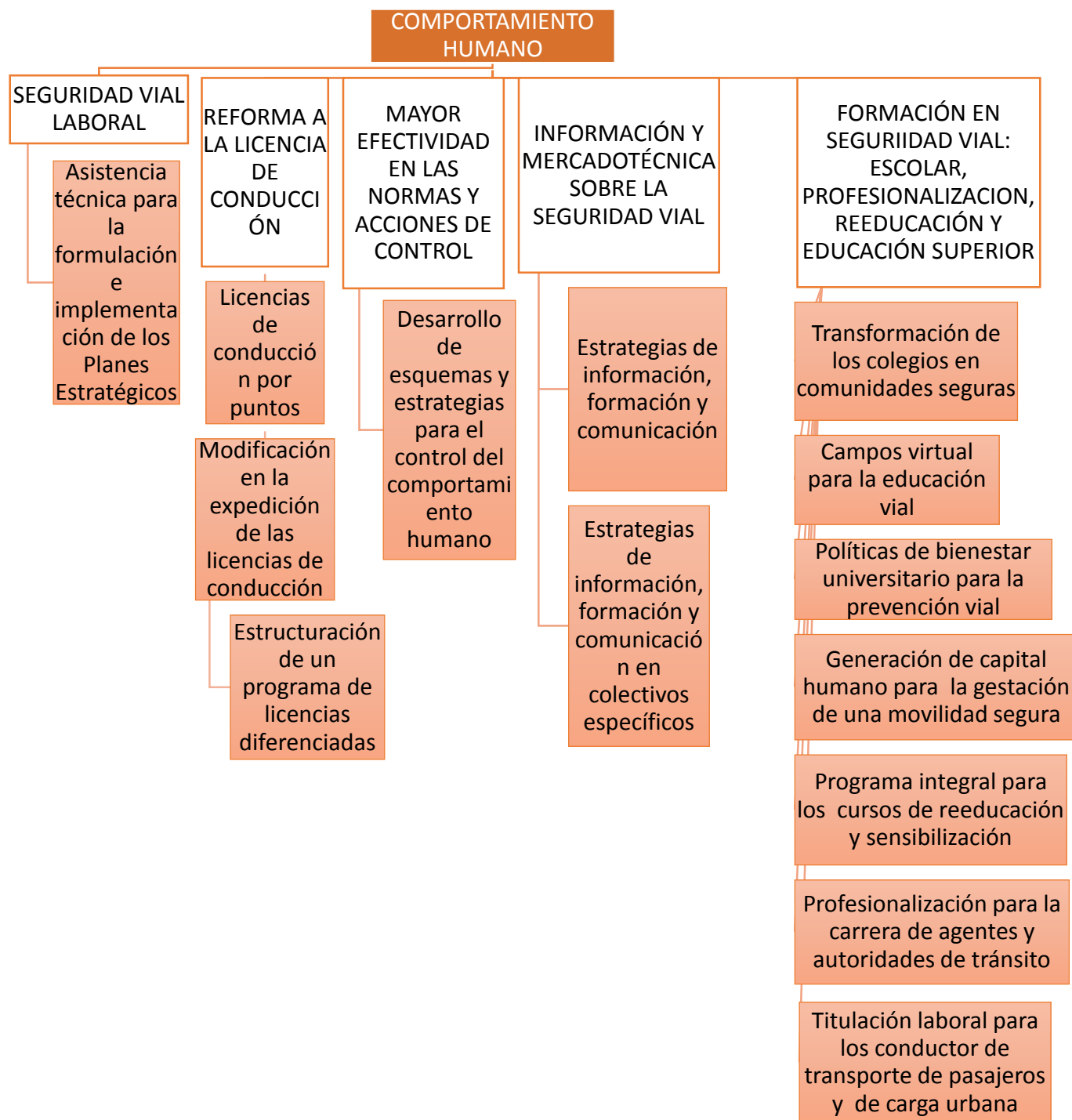
desincentivar la venta de motos como lo planteó el Viceministro de Transporte, Enrique José Nates en días pasados, pues esta industria además de generar empleo y pagar impuestos, entrega una alternativa no solo de trabajo, sino de movilidad a muchas familias, pero si podemos inculcar mas responsabilidad social, en la que la seguridad del propio ser se convierta en un habito y no en un riesgo.

Utilidad metodológica: la mayoría de los adolescente de instituciones educativas son la población mas vulnerable ya que no tienen una pedagogía social y no están relacionados a los peligros en la vía por que están segados por la adrenalina que les puede producir una moto.

Viabilidad de la investigación: se planea que el diagnostico social seria a corto plazo para de allí detectar y comprender esta realidad social, junto con la comunidad se establecería a corto y media plazo pero un poco siendo mas constantes e insistentes.

Consecuencias de la investigación. La gobernabilidad sobre el problema, es decir las condiciones favorables o el grado de dificultad ante la accidentabilidad, que tiene el actor principal y demás actores responsables, para actuar con éxito sobre los factores de riesgo más relevantes. De igual manera, se incluye en este caso la acción de los demás actores que tienen gobernabilidad sobre el problema. Es claro que en el ámbito nacional quien tiene la mayor gobernabilidad sobre el problema es el jefe de Estado o el presidente de la república y es a él a quien se le facilita más resolver el problema. Cuando está en cabeza solo de un ministro o de una autoridad de menor rango, se hace supremamente difícil alcanzar resultados esperados

GRAFICO N°11 COMPORTAMIENTO HUMANO



1. *Pilar estratégico sobre el comportamiento humano*: cuenta con programas de formación y educación en seguridad vial, medidas y acciones de control efectivas, información y mercadotécnica social sobre seguridad vial, La licencia de conducción como privilegio, responsabilidad social empresarial con la seguridad vial.

Es decir, podemos potenciar el desarrollo de las capacidades y facultades de los motociclistas para que se puedan concientizar sobre futuros incidentes e integrarse satisfactoriamente a la vida social, atribuir a una sociedad más segura, ayudando a disminuir la pérdida de vidas y/o limitaciones por causa de los accidentes de tránsito en motociclistas y a la vez a la corroboración de diseños de políticas sociales que favorezcan la creación y reajustes de servicios y recursos adecuados para las necesidades sociales.

Informa plan de seguridad local y regional del municipio de Girardota. Ministerio de transporte (2012). Por medio de este proyecto se busca dar a conocer más sobre la conciencia ciudadana y seguridad vial a través de la educación, pedagogía social y planes estratégicos de movilidad ciudadana, por lo tanto se abarcan temas fundamentales como:

- Responsabilidad de la educación vial en la familia, escuelas, colegios, centros de enseñanza escuelas de conducción y universidades entre otros.
- medidas de señalización e infraestructura de las vías
- medidas sobre la conducción segura en los motociclistas
- Educación como sujetos de derechos y deberes de los motociclistas en la vía pública.

El trabajador social define acciones de cambio para los motociclistas afectados directa e indirectamente de la seguridad vial, apoyándonos de políticas públicas de las cuales involucra a todos los actores de la vía, tal como determina la ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y sus modificaciones, así mismo respondiendo a lo determinado en la ley 1503 de 2011 " por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vías y se dictan otras disposiciones" reglamentada por el decreto 2851 del 2013 de movilidad segura, con el fin de reducir los fallecimientos causados por accidentes de tránsito y disminuir la severidad de estos mismos, por medio de un trabajo integral de seguridad vial que consiste en analizar de manera participativa todo lo relacionado con la seguridad de motociclistas. Utilizando todos los recursos técnicos, tecnológicos y humanos que sean necesarios para llevar a cabo los diferentes proceso y proyectos viales.

Como futuras trabajadoras sociales adquirimos un proceso metodológico basado en descubrir, describir, interpretar, aplicar y valorar una realidad a través de un trabajo sistematizado de recolección de datos empleados para las técnicas profesionales, a fin de contextualizar una adecuada futura intervención o acción social planificada en el trabajo de campo.

2.4 Pregunta Problematizadora

¿Cuáles son las causas asociadas a la cultura ciudadana por las que se presenta la inseguridad vial en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015.?

2.5 Delimitación de la investigación

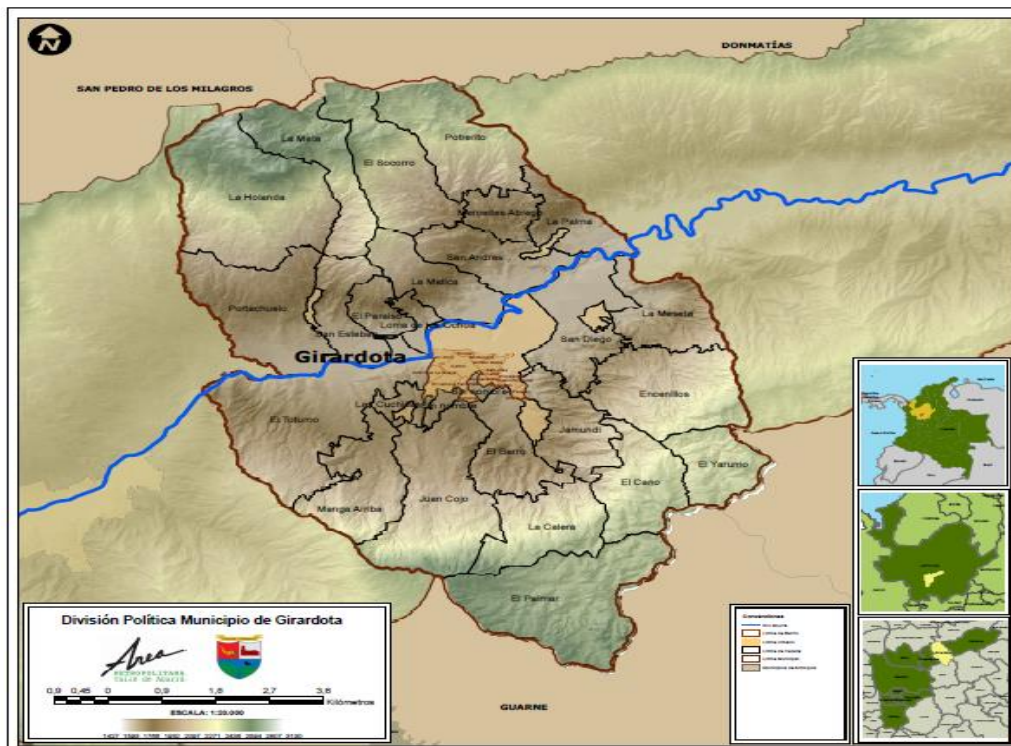
Delimitación de población: motociclistas en un rango de edad entre 18 y 35 años.

Delimitación de tiempo: entre el año 2012 al 2015

Delimitación geográfica: esta investigación es realizada en el municipio de Girardota, donde su plan de desarrollo 2012-2015 especifica:

Dicho municipio está ubicado al occidente del Departamento de Antioquia y al norte del Área Metropolitana del Valle de Aburra a una distancia de Medellín de 26 kilómetros, lo que se traduce a 30 minutos aproximadamente; con coordenadas geográficas 06°22'32" latitud Norte y una longitud Este 75°27'08". Limita por el norte con el Municipio de Barbosa; por el oriente con los Municipios de Guarne y San Vicente; por el occidente con los Municipios de San Pedro y Don Matías y por el sur con el Municipio de Copacabana.(Secretaria de Transito y Transporte Municipio de Girardota)

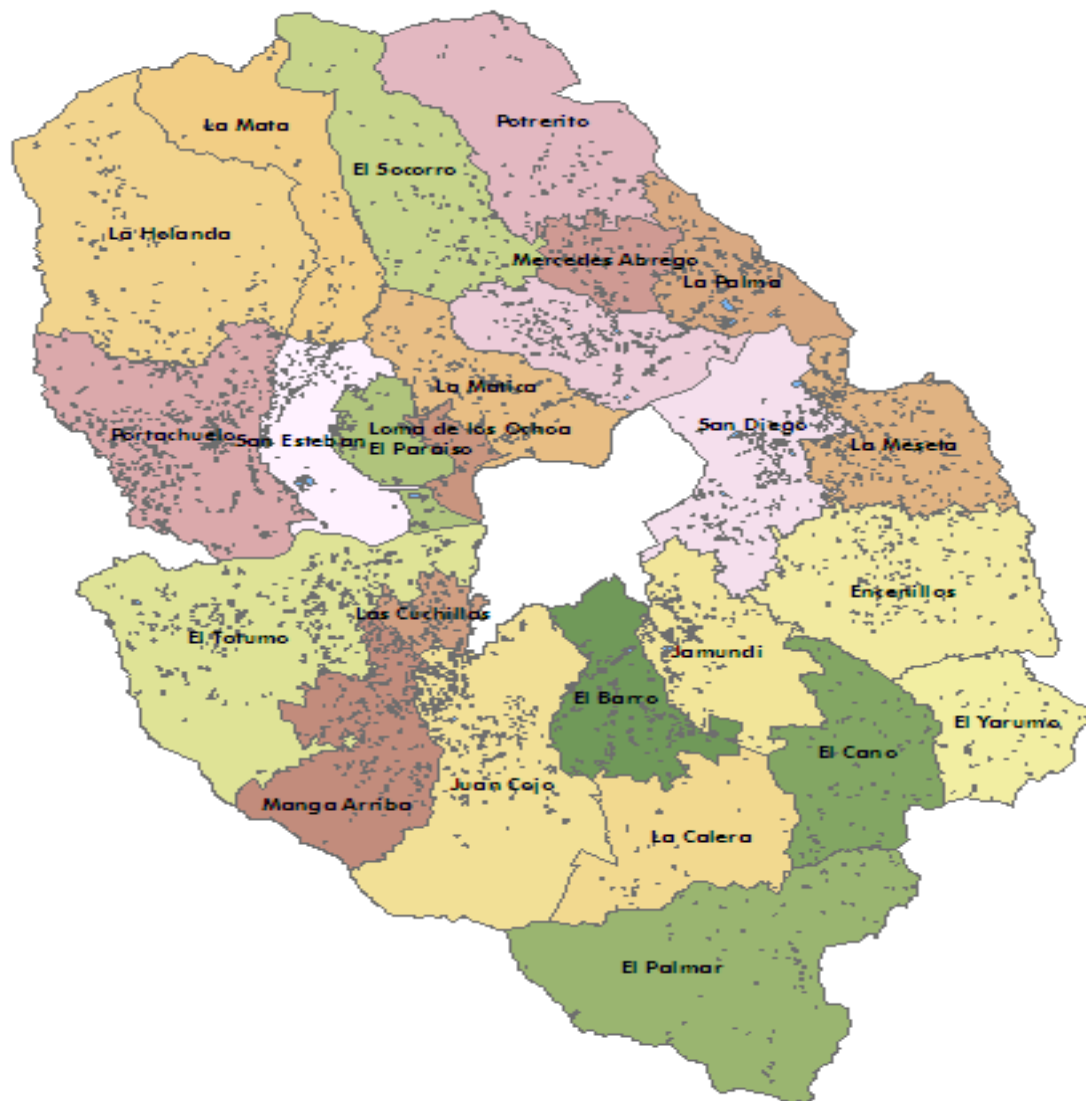
Plano y Ubicación geográfica del Municipio de Girardota



Fuente: Área Metropolitana

Específicamente en la zona rural

1. Vereda El Barro	13. Vereda El Cano
2. Vereda El Palmar	14. Vereda El Paraíso
3. Vereda El Socorro	15. Vereda El Totumo
4. Vereda El Yarumo	16. Vereda Encenillos
5. Vereda Jamundí	17. Vereda Juan Cojo
6. Vereda La Mata	18. Vereda La Calera
7. Vereda Las Cuchillas Arriba	19. Vereda La Holanda
8. Vereda Mercedes Abrego	20. Vereda La Matica
9. Vereda Portachuelo	21. Vereda La Meseta
10. Vereda San Andrés	22. Vereda La Palma
11. Vereda San Diego	23. Vereda Loma de los
12. Vereda San Esteban	Ochoa
	24. Vereda Manga Arriba
	25. Vereda Potrerito



Fuente: plan de desarrollo 2012-2015

2.6 Tipo de búsqueda

El trabajo es realizado a partir de la investigación documental, es decir, la recopilación de libros, leyes, artículos, revistas, tesis, conferencias, seminarios, publicaciones periódicas de la especialidad, folletos, entre otros donde el tema son los accidentes viales en los motociclistas.

3. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS

3.1 Objetivo general

Indagar sobre las causas asociadas a la falta de cultura ciudadana por las cuales se presenta la inseguridad vial en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015

3.2 Objetivos específicos

- Establecer a través del rastreo documental cuáles son las causas de la accidentalidad en moto asociadas a la cultura ciudadana.
- Recolectar e identificar por medio de información secundaria los tipos de accidentes en moto que se presentan en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015.
- Determinar las causas de los accidentes asociadas a la cultura ciudadana que se presentan en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015.

3.3 Categorías de análisis

Las categorías son: cultura ciudadana, inseguridad vial, derechos y deberes en los motociclistas, normas de tránsito, vida y accidentes

4. MARCO DE REFERENCIA DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Antecedentes

La investigación es estructurada con los antecedentes en el tema de la seguridad vial, la cual consta de diferentes marcos metodológicos, en especial el marco legal de planeación como el prioritario, ya que son los llamados a implementar estrategias para la disminución de accidentes de tránsito como: el plan Mundial, el Plan Nacional, el Plan de Desarrollo del municipio de Medellín y el plan de Desarrollo municipal. Por consiguiente, a partir del rastreo documental que laboramos abordamos trabajos similares que trabajan sobre este tema como lo es la OMS, Fondo de Prevención Vial, tres (3) tesis de grados, entre otros.

Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte en el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, La Organización mundial de la salud (2013).

contribuye a la manifestación explícita y expresa del gobierno colombiano, de cambiar la mirada y portar desde la institucionalidad pública a elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores de tránsito sean estos peatones, ciclistas, motociclistas conductores o pasajeros. Informa el establecimiento de el Plan Nacional de Seguridad Vial. Ministerio de transporte (2012-2014).

Consiguiente al Plan Nacional, la alcaldía del municipio de Medellín en el Plan de Desarrollo de Medellín 2008 – 2011 y en el Plan Estratégico de Movilidad: Movida Urbana 2008 – 2011 se trazó como meta “la reducción en la tasa por cada 10.000 vehículos, de la siniestralidad con muertos, de tres a dos víctimas”, quien a su vez como ciudad principal del departamento hace participe al resto de municipios aledaños de Antioquia al sur con caldas y la estrella, al occidente con san Félix y san pedro de los milagros santa fe de Antioquia y Sopetran , al oriente con la ceja, Rionegro, y Guarne y al Norte con Copacabana , Girardota y Barbosa. En ciudades principales de Colombia se han aplicado con resultados exitosos copiando el modelo original del plan estratégico a nivel gubernamental del departamento de Antioquia por esto el comité de políticas públicas de motociclistas han planteado diferentes estrategias de tipo educativo como el evento llamado festivia.

La Secretaria de Transportes y Tránsito de Medellín explica:

Festivia es un evento creado desde el 2008 para ejecutar diversas estrategias educativas y fomentar así, el compromiso social de los conductores de este tipo de vehículos. Las campañas educativas son encaminadas a la erradicación de los tres comportamientos de riesgo más comunes entre los motociclistas: el uso de casco que no cumplen con los reglamentos y sin abrochar; la utilización inadecuada de los carriles; y el exceso de velocidad.

El objetivo de Festivía es sensibilizar a los motociclistas en relación con el cumplimiento de las normas de tránsito. (P.32,2008)

El fondo de prevención vial comenta que para la reducción de la accidentalidad de todos los usuarios de las vías es necesario lograr “respaldar los cambios de comportamiento de los ciudadanos y complementarlos con las acciones que en todos los frentes afectan la seguridad vial: por eso la importancia de tener infraestructura urbana y rural que proteja a los usuarios; contar con transporte público de buena calidad para desincentivar el transporte individual; promover mejor calidad en equipo y vehículos; masificar el control y vigilancia al cumplimiento en las normas de tránsito, y perseverar en el cambio cultural” (Rojas. 2007,P.08) para el comportamiento humano en las vías aplican dos factores importantes, los cuales son:

Aplicar el control. Una de las prácticas que contribuyen a disminuir los índices de accidentalidad es la aplicación sostenida y creíble del control en las calles y carreteras del país por parte de las autoridades de tránsito. El control cuida a los ciudadanos.

Hacer pedagogía y fomentar cambios de comportamiento. El Fondo de Prevención Vial se propuso incentivar un cambio cultural, que motive a las personas a adquirir comportamientos seguros y responsables en las vías; así nace la Inteligencia Vial, una propuesta que busca consolidar una nueva forma de vivir en las calles y carreteras de Colombia, con el fin de salvar vidas y proteger la integridad de los usuarios de las vías. (Fondo de Prevención Vial, 2014, P.9)

La sociedad, entidades públicas y privadas deben apostar en “Promover hábitos, comportamientos y conductas seguras entre los motociclistas, Sensibilizando a los motociclistas sobre los hábitos y comportamientos adecuados para la conducción segura” (2013/. Movilidad y educación vial)

Yuleimy Grisales Ortiz y María Alejandra Robayo Falla, 2013 identifican en su trabajo de grado como principal causa de los accidentes en los motociclistas el desconocimiento de las normas.

Se identifica desconocimiento y falta de entendimiento del Régimen Nacional de Tránsito por parte de los motociclistas, por falta de regulaciones en los procesos legales más no por deficiencias técnicas de mismo. Factores como conducir a las velocidades adecuadas, reconocer las señales de tránsito, realizar un curso teórico práctico antes de obtener una licencia de conducción y la forma de transitar sobre la vía son factores que influyen de alguna manera en la accidentalidad de los motociclistas de la ciudad de Medellín (P.170,2013)

Luis Guillermo Lascarro y Jorge Mario Carrascal Villalba, 2010 como hallazgos en su tesis mencionan que las causas de accidente son el incumplimiento de las normas de tránsito.

Cabe destacar el importante impacto en la población de adultos jóvenes, los cuales tienden a incumplir las normas de tránsito y se exponen más a factores de riesgos para accidentes, como son manejar bajo el efecto del alcohol o sustancias alucinógenas, sobrecupo en el vehículo, manejar a altas velocidades, entre otros.

Las autoridades deben incrementar la vigilancia y las sanciones basadas en las normas de tránsito, sobre todo aquellos infractores que no utilizan los elementos de protección establecidos por la ley.

(Montoya, 2012, p38) enfatiza como resultado de su investigación los accidentes son caracterizados por ser eventos involuntarios y que ocurren de forma inesperada que generan en algunos de los casos lesiones o daños a las víctimas que están involucradas. En

el mismo sentido, el afán, la intolerancia y el desconocimiento de las normas de tránsito por parte de algunos usuarios de las vías públicas son factores que influyen a tal eventualidad dejando a algunas víctimas en un estado de discapacidad. (P. 104)

4.2 Marco filosófico-antropológico

El tema investigado permite referenciar a TOURAINE, FREIRE Y RAPPAPORT con la concepción del hombre por Xavier Ucar, 2009

- El sujeto de Touraine

La comunidad es un sujeto colectivo. Está constituida por una agrupación de personas que son también, a su vez, sujetos. Utilizó el concepto de sujeto en el sentido definido por Touraine (2005) a partir de tres elementos

A. El sujeto es portador de derechos fundamentales por lo que no existen otros referentes más allá de sí mismo.

B. El sujeto se construye a partir de su posicionamiento frente a los poderes hegemónicos sean del tipo que sean que le imposibilitan, le niegan o le obstaculizan la posibilidad de ser sujeto.

C. Ser sujeto es desarrollar un proceso de autocreación continua.

- La *concienciación* o *concientización* de Freire

La *concienciación* o *concientización* es, al mismo tiempo, un concepto, un medio y un proceso que tomamos de la teoría de Freire (1974) y es uno de los pasos metodológicos que él pensó y utilizó en su método de alfabetización de adultos. Es un buen ejemplo de concepto híbrido, en el sentido de que es, a la vez, educativo y político. Se refiere a la toma de conciencia de la situación sociocultural en la que una persona, grupo o comunidad se encuentran. Pero es algo más que eso:

esta toma de conciencia, este ser consciente de lo que está sucediendo, se produce como resultado del análisis crítico de la situación sociocultural que envuelve a dicha persona, grupo o comunidad. Y aún hay un tercer elemento, que es el que culmina un proceso en espiral siempre impulsado hacia delante: tanto el análisis crítico, como la toma de conciencia suponen un compromiso con la acción que busque y provoque el cambio de aquella situación sociocultural.

Teoría y praxis interrelacionadas de un modo que se hace difícil decir cuando acaba una y comienza la otra. Freire ilustra de manera clara este proceso cuando afirma que *la concientización implica que, cuando el pueblo advierte que está siendo oprimido, también comprende que puede liberarse a sí mismo en la*

medida en que logre modificar la situación concreta en medio de la cual se percibe como oprimido (Freire, 1974: 25).

Se puede afirmar que la *concientización* y, en general, la teoría de Freire ha sido y es uno de los puntales sobre los que se fundamenta y sostiene buena parte del conocimiento teórico y metodológico desarrollado y aplicado en el campo de la acción comunitaria a lo largo de los últimos años.

- El *empoderamiento* de Rapaport, Zimmerman y otros

El empoderamiento es un concepto, un medio y un proceso que se refiere directamente al poder. Al igual que en el caso de la comunidad éste es también un *concepto normativo* que, al decir de Cornwall, encarna ideales sobre cómo deberí a ser la sociedad y la política y sobre el papel que la gente debería jugar en el gobierno (2008:19). Checkoway sintetiza las diferentes aportaciones de los autores al señalar que el empoderamiento es un *proceso multinivel* a través del cual las personas perciben que tienen el control de sus propias vidas. Se refiere tanto a personas como a organizaciones o a comunidades. Los procesos de empoderamiento posibilitan que las primeras sientan que controlan sus vidas. Es necesario enfatizar las dimensiones educativas del empoderamiento. Se podría decir que no es un concepto tan distinto, en esencia, del de educación, aunque resulta evidente que las connotaciones de ambos son absolutamente diferentes.

Los dos persiguen que las personas se doten de recursos que las empoderen, esto es que las habiliten y las hagan competentes para la toma de decisiones y para launción de responsabilidades en la temática concreta de la que se trate.

Lo más interesante del empoderamiento es que busca ubicar a las personas y comunidades en el centro de lo social y las convierte más allá de los estatus, las clases o las culturas en protagonistas y responsables de las acciones en las que están involucradas y por las que se ven afectadas. (P.12)

Cada individuo, ser humano es un ser de necesidades que conforman la comunidad, por esto referenciamos a Maslow y Max-Neef

Características generales de la teoría de Maslow

- Sólo las necesidades no satisfechas influyen en el comportamiento de todas las personas, pues la necesidad satisfecha no genera comportamiento alguno.
- Las necesidades fisiológicas nacen con la persona, el resto de las necesidades surgen con el transcurso del tiempo.
- A medida que la persona logra controlar sus necesidades básicas aparecen gradualmente necesidades de orden superior; no todos los individuos sienten necesidades de autorrealización, debido a que es una conquista individual.
- Las necesidades más elevadas no surgen en la medida en que las más bajas van siendo satisfechas. Pueden ser concomitantes pero las básicas predominarán sobre las superiores.

- Las necesidades básicas requieren para su satisfacción un ciclo motivador relativamente corto, en contraposición, las necesidades superiores requieren de un ciclo más largo.

Ciclo de proceso

Maslow definió en su pirámide las necesidades básicas del individuo de una manera jerárquica, colocando las necesidades más básicas o simples en la base de la pirámide y las más relevantes o fundamentales en la cima de la pirámide, a medida que las necesidades van siendo satisfechas o logradas surgen otras de un nivel superior o mejor. En la última fase se encuentra con la «autorrealización» que no es más que un nivel de plena felicidad o armonía.

Max-Neef, Elizalde & Hopenhayn. (1994, p. 26) se refieren al ser humano como:

[...] un ser de necesidades múltiples e interdependientes. Por ello las necesidades humanas deben entenderse como un sistema en que las mismas se inter relacionan e interactúan. Simultaneidades, complementariedades y compensaciones (trade-offs) son características de la dinámica del proceso de satisfacción de las necesidades. Las necesidades humanas pueden desagregarse conforme a múltiples criterios, y las ciencias humanas ofrecen en este sentido una vasta y variada literatura. En este documento se combinan dos criterios posibles de desagregación: según categorías existenciales y según categorías axiológicas. Esta combinación permite operar con una clasificación que incluye, por una parte, las necesidades de Ser, Tener, Hacer y Estar; y, por la otra, las necesidades de subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio, creación, identidad y libertad.

Max-Neef indica “El mejor desarrollo al que podemos aspirar (...) será el desarrollo de países y culturas capaces de ser coherentes consigo mismas.”

Las claves para un desarrollo a escala humana son:

- la participación colectiva y transdisciplinaria desde el principio, para garantizar la satisfacción de las aspiraciones reales de las personas
- la autodependencia para impulsar el proceso de desarrollo
- la construcción de una relación coherente y consistente de interdependencia equilibrada entre: seres humanos, naturaleza y tecnología, lo global y lo local, lo personal y lo social, la planificación con la autonomía y la sociedad civil con el Estado.

GRAFICO N°12 MATRIZ DE NECESIDADES

MATRIZ DE NECESIDADES Y SATISFACTORES

NECESIDADES SEGÚN CATEGORÍAS AXIOLÓGICAS	NECESIDADES SEGÚN CATEGORÍAS EXISTENCIALES			
	SER	TENER	HACER	ESTAR
Subsistencia	Salud física, salud mental, equilibrio, solidaridad, humor, adaptabilidad	Alimentación, abrigo, trabajo.	Alimentar, procrear, descansar, trabajar.	Entorno vital, entorno social.
Protección	Cuidado, autonomía, adaptabilidad, equilibrio, solidaridad.	Sistemas de seguros, ahorro, seguridad social, sistemas de salud, legislaciones, derechos, familia, trabajo.	Cooperar, prevenir, planificar, cuidar, curar, defender.	Contorno vital, contorno social, morada.
Afecto	Autoestima, solidaridad, respeto, tolerancia, generosidad, humor, receptividad, pasión, voluntad, sensualidad.	Amistades, parejas, familia, animales domésticos, plantas, jardines.	Hacer el amor, acariciar, expresar emociones, compartir, cuidar, cultivar, apreciar.	Privacidad, intimidad, hogar, espacios de encuentro.
Entendimiento	Conciencia crítica, receptividad, curiosidad, asombro, disciplina, intuición, racionalidad.	Literatura, maestros, método, políticas educacionales, políticas comunicacionales.	Investigar, estudiar, experimentar, educar, analizar, meditar, interpretar.	Ámbitos de interacción formativa, escuelas, universidades, academias, agrupaciones, comunidades, familias.
Participación	Adaptabilidad, receptividad, solidaridad, disposición, convicción, entrega, respeto, pasión, humor.	Derechos, responsabilidades, obligaciones, atribuciones, trabajo.	Afiliarse, cooperar, proponer, compartir, discrepar, acatar, dialogar, acordar, opinar.	Ámbitos de interacción participativa: cooperativas, asociaciones, iglesias, comunidades, vecindarios, familias.
Ocio	Curiosidad, receptividad, imaginación, despreocupación, humor, tranquilidad, sensualidad.	Juegos, espectáculos, fiestas, calma.	Divagar, abstraerse, soñar, añorar, fantasear, evocar, relajarse, divertirse, jugar.	Privacidad, intimidad, espacios de encuentro, tiempo libre, ambientes, paisajes.
Creación	Pasión, voluntad, intuición, imaginación, audacia, racionalidad, autonomía, inventiva, curiosidad.	Habilidades, destrezas, método, trabajo.	Trabajar, inventar, construir, idear, componer, diseñar, interpretar.	Ámbitos de producción y retroalimentación, talleres, ateneos, agrupaciones, audiencias, espacios de expresión, libertad temporal.
Identidad	Pertenencia, coherencia, diferencia, autoestima, asertividad.	Símbolos, lenguaje, hábitos, costumbres, grupos de referencia, sexualidad, valores, normas, roles, memoria histórica, trabajo.	Comprometerse, integrarse, confundirse, definirse, conocerse, reconocerse, actualizarse, crecer.	Socio-ritmos, entornos de la cotidianidad, ámbitos de pertenencia, etapas madurativas.
Libertad	Autonomía, autoestima, voluntad, pasión, asertividad, apertura, determinación, audacia, rebeldía, tolerancia.	Igualdad de derechos.	Discrepar, optar, diferenciarse, arriesgar, conocerse, asumirse, desobedecer, meditar.	Plasticidad espacio-temporal.

Fuente: Libro “Desarrollo a escala humana” de Manfred Max-Neef, pág.58 (1993)

la movilidad es una necesidad, es una REALIDAD que nos involucra a TODOS los Actores de la vía, sea como peatones, pasajeros, acompañantes o conductores, Es un TEMA que nos afecta

directa e indirectamente todos los días, Es un HECHO que marca o determina parte de nuestro diario vivir y ES PARTE CONSTITUTIVA de nuestra existencia

4.3 Marco legal

La Declaración Universal de Derechos Humanos (1948), estableció: “Artículo 13. 1. Toda persona tiene derecho a circular libremente”

La Constitución Política de Colombia, dispone: “ARTICULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

LEY 769/2002 ART. 55

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer a las indicaciones que les den las autoridades de tránsito

LEY 1503 29 DIC 2011 "Por la cual se promueve la formación de HÁBITOS, COMPORTAMIENTOS, CONDUCTAS seguros en la vía " busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de

critérios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública

LEY 769/2002. Artículo 56. Obligatoriedad de Enseñanza. “Se establecerá como obligación en la educación:

> Preescolar

> Básica Primaria

> Básica Secundaria

> Medía Vocacional

Impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.

ACCIONES DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

- 1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
- 2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
- 3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
- 4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

- 5. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
- 6. Conocer y difundir las normas de seguridad vial

EL PLAN MUNDIAL DECENAL ha generado que a nivel mundial se haya declarado el periodo 2011-2020 como la “década de la seguridad vial”, que busca impulsar acciones que permitan en los países obtener disminuciones del 50% en las muertes por causa de la violencia vial.

Sus objetivos son Estabilizar y posteriormente reducir a la mitad las proyecciones de accidentes mortales de tránsito para el año 2020, salvando aproximadamente cinco millones de vidas por medio de: formulación y ejecución de programas de seguridad vial,

- Fijación de una meta ambiciosa de reducción.
- Reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión.
- Recopilación de datos.
- Seguimiento de avances y desempeños.
- Fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial.

El Plan Mundial estableció como objetivo estabilizar y posteriormente reducir a la mitad los fallecimientos ocurridos por accidentes de tránsito para el año 2020. Así mismo, el Decenio de Acción da indicaciones claras sobre la estructura necesaria para abordar de manera eficiente la gestión de la seguridad vial, proponiendo medidas a ser implementadas, basado en los siguientes

cinco pilares: 1) Gestión de la seguridad vial, 2) Vías y movilidad más seguras, 3) Vehículos más seguros, 4) Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5) Respuesta tras los accidentes.

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

Pilar 2 Vías de tránsito y movilidad más seguros

Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

Pilar 3 Vehículos más seguros

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas

de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Pilar 4 Usuarios de vías de tránsito más Seguros

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Pilar 5 Respuesta tras los accidentes

Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2013 – 2021 (PNSV)

Su objetivo es Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana.

Objetivos específicos:

- Reducir la tasa de mortalidad en 2.4 por cada cien mil habitantes del usuario tipo peatón por hechos de tránsito para el año 2021.
- Reducir la tasa de mortalidad en 2.7 por cada cien mil habitantes del usuario tipo motociclista por hechos de tránsito para el año 2021.
- Reducir las víctimas por hechos de tránsito con alcoholemia positiva a 0% para el año 2021.

El plan estratégico de seguridad vial es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia.

Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Sus objetivos son: definir las acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los hechos de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas

Según el Plan de Seguridad Vial de Motociclistas y Ciclomotores los objetivos generales del plan estratégico son dos, complementarios, y dirigidos a que el patrón de siniestralidad de las motos se asemeje, de forma progresiva, al de los turismos:

Invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves usuarios de motocicletas y ciclomotores en nuestras carreteras, pueblos y ciudades.

Conseguir que el número de muertos por millón de motocicletas inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

El plan está orientado por tanto a reducir el número de motoristas muertos y heridos graves y no contempla, entre sus objetivos, el número de víctimas heridos leves.

Además, el plan es ambicioso en sus objetivos en tanto en cuanto se hace eco tanto de variables absolutas (número de muertos y heridos graves) como relativas (número de muertos por millón de vehículos del parque)

A través de la Ley 1450 de 2011 - Plan Nacional de Desarrollo, el Estado colombiano definió la seguridad vial como Política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional, establecido en el artículo 92 que el Gobierno Nacional establecerá un programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas, que tendrá en cuenta, además de las motocicletas; a los actores de la vía; la adecuación de la infraestructura para la seguridad vial y el fortalecimiento de la educación como herramienta fundamental para disminuir los indicadores de mortalidad y morbilidad asociados a los siniestros de tráfico, como elementos mínimos.

En el Plan de Desarrollo del Municipio de Girardota 2012-2015 “**GESTIÓN Y PROGRESO PARA VOLVER A CREER**” tienen programas como:

GIRARDOTA CON SEGURIDAD

Programa: **CONVIVENCIA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA**, Fortalecer procesos de concertación con la comunidad, que permitan generar mayores grados de convivencia ciudadana y puesta en marcha de mecanismos alternativos de solución de conflictos efectivos como forma de descongestión judicial.

Programa: **EDUCACIÓN Y CULTURA VÍAL**, Implementar prácticas en el Municipio que permitan sensibilizar a la comunidad en el respeto a la norma de tránsito y transporte

COMPONENTE ACCESIBILIDAD VIAL

Programa: **OPTIMIZAR MALLA VIAL**, Disminuir la congestión vehicular en las vías arterias del Municipio

Programa: **MOVILIDAD PEATONAL**, Mejorar la red de movilidad peatonal, mediante la adecuación de la infraestructura existente, la ejecución de las obras necesarias para satisfacer el déficit y la promoción de su adecuada utilización.

Programas: **CONECTIVIDAD REGIONAL**, Mejorar la conectividad del Municipio de Girardota con los equipamientos de orden regional y otras

Programas: **CONECTIVIDAD INTERNA**, Mejorar la conectividad en algunas zonas del Municipio, garantizando la continuidad de la malla vial

La Iniciativa de Seguridad Vial Banco Interamericano de Desarrollo: la ONU declaró a 2011-2020 como la Década de Acción en Seguridad Vial destinada a salvar 5 millones de vidas y prevenir lesiones graves en 50 millones de personas, En 2012, el BID estableció una estrategia de trabajo en materia de seguridad vial dentro de un marco de integración regional y multisectorial, con actividades diseñadas en base a las necesidades de cada país y que involucren acciones concretas y generen resultados medibles. En colaboración con la Universidad de los Andes (Colombia), el BID realizó en el 2010 un estudio sobre costo-beneficio de las inversiones en seguridad vial para zonas urbanas a través de la medición del impacto generado en los sistemas de “tránsito rápido de autobuses” (BRT) en Bogotá. Los resultados revelaron una reducción de 35% en la siniestralidad vial a lo largo de una de las líneas principales del BRT, evidenciando los beneficios de invertir en este tipo de medida

PRINCIPIOS BÁSICOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Los principios que deben considerarse como fundamentales para mejorar sustancialmente la seguridad vial son:

- No debería aceptarse socialmente un sistema vial de transporte que afecte la vida y la salud de las personas.
- El sistema vial de transporte debería adaptarse a las necesidades, errores y vulnerabilidad de los usuarios como seres humanos.

4.4 Marco histórico

ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA MOTOCICLETA

En este marco se menciona la evolución y desarrollo del objeto de estudio, desde diferentes puntos de vista. Se lleva a cabo una descripción de la evolución histórica del objeto de estudio, desde su origen hasta nuestro día.

Motocicleta es un nombre propio, depositado en 1897 por los hermanos Eugene y Michel Werner, fabricantes instalados en Levallois - Perret, luego vuelto nombre genérico.

La motocicleta, o moto, es un vehículo motorizado de dos ruedas (las ruedas son una detrás del otro). Se sienta al piloto a trasero, las manos tienen el manillar y los pies están sobre reposapiés. Un pasajero puede tenerse a trasero detrás del piloto. Llama a una persona que conduce este tipo de vehículo motociclista o "motociclista (e)". Se puede agregar sobre el lado de la moto una cesta y el vehículo se convierte en un sidecar, sostenido por una rueda suplementaria, para permitir el transporte de uno o dos pasajeros suplementarios.

Louis-Barbilla Perreaux inventó la moto oficialmente con la primera patente registrada en 1868 y modificada hasta 1885. Esta primera moto funcionaba al vapor. En realidad, no era más que un prototipo y nunca ha circulado de una manera autónoma: se volvía se fijaba en un eje vertical y en redondo, dado que demasiado se ocupó a su conductor a hacer funcionar el motor.

El estadounidense Sylvester Howard Roper (1823-1896) inventó un motor de cilindros a vapor (accionado por carbón) en 1867. Ésta puede ser considerada la primera motocicleta, si se permite que la descripción de una motocicleta incluya un motor a vapor.

Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna en 1885. Su velocidad era de 18 km/h y el motor

desarrollaba 0,5 caballos. Gottlieb Daimler usó un nuevo motor inventado por el ingeniero Nikolaus Augusto Otto. Otto inventó el primer motor de combustión interna de cuatro tiempos en 1876. Lo llamó "Motor de Ciclo Otto" y, tan pronto como lo completó, Daimler (antiguo empleado de Otto) lo convirtió en una motocicleta que algunos historiadores consideran la primera de la historia. En 1894 Hildebrando y Wolf Müller presentan en Múnich la primera motocicleta fabricada en serie y con claros fines comerciales. La Hildebrando y Wolf Müller se mantuvo en producción hasta 1897. Los hermanos rusos afincados en París Eugene y Michel Werner montaron un motor en una bicicleta. El modelo inicial con el motor sobre la rueda delantera se comenzó a fabricar en 1897.

En 1902 se inventó el Scooter (proviene del inglés scooter), también conocido como auto sillón, por el francés Georges Gautier. El escúter es una moto provista de un salpicadero de protección. Fue fabricada en 1914. Tuvo una gran popularidad, sobre todo entre los jóvenes. Incorpora dos ruedas de poco diámetro y un cuadro abierto que permite al conductor estar sentado en vez de a horcajadas. También tiene una carrocería que protege todos los mecanismos, y ofrece algún pequeño espacio de almacenaje de objetos pequeños y de una rueda de recambio. Son vehículos urbanos, aunque también se pueden hacer viajes largos. Lo que destaca en este tipo de motos es la comodidad del manejo y facilidad de conducción, y no el desarrollo de grandes velocidades.

En 1910 apareció el sidecar, un carro con una rueda lateral que se une a un lado de la motocicleta. Consta de un bastidor (de una sola rueda) y de una carrocería que protege al pasajero. La motocicleta que lo arrastra, se convierte en un vehículo de tres ruedas y su conducción se controla mediante el giro del manillar, al no poder ejecutarse la basculación. Ya había aparecido años antes, pero en bicicletas y con la proliferación de los vehículos llamados "utilitarios", además de

la prohibición de su fabricación por los gobiernos recientemente, han desaparecido prácticamente de la circulación.

Después de volver de la Segunda Guerra Mundial (1945), los soldados estadounidenses parecían descontentos con las motocicletas que eran construidas por Harley-Davidson e India. Las motos que habían montado en Europa eran más ligeras y más divertidas de conducir. Estos veteranos comenzaron a andar con otros ex soldados para volver a vivir algo de la camaradería que habían sentido en el servicio. Estos grupos se dieron cuenta que sus motocicletas necesitaban los cambios que Harley no les proporcionaba. Así nació la Motocicleta Custom.

Las Motos Dólar, al contrario de lo que muchos piensan, no son americanas, ni inglesas. Son motos que se fabricaron durante 50 años en Francia, su fábrica estuvo en Joinville le Pont. En 1890 empieza la construcción de bicicletas de lujo bajo la marca “Ómnium et Spencer”. 7 años más tarde presentan un mini auto llamado “Fouché & Dela chañal”. El 1 de marzo del 1914 la marca cambió a “L.Delachanal” con sede social en la avenida de la libertad nº5 en Charenton (Seine). Paralelamente a la construcción de bicicletas Ómnium, conocida como “La Marca de Confianza”, lanzaron a la venta la bicicleta Dólar con el eslogan “La Bicicleta de Calidad”. Éstas presentaban un escudo con cabeza de indio que apareció a finales del 1922 en una publicidad de “DOLLAR y OMNIUM”. Al año siguiente, en 1923 aparece la primera moto DOLLAR en el salón de París, con una motorización de 125cc. La primera Dólar comercializada fue en 1924. Ya en 1925 se agranda la producción con una Dólar de 175cc, y también en el mismo año se presenta una de 250cc. El 1927 fue un año de grandes cambios para Dólar, La marca se muda de Charenton para instalarse en una nueva fábrica en la población francesa de Joinville-le-Pont.

El origen de la mítica marca americana Harley David son lo encontramos en un pequeño garaje de la localidad de Milwaukee (USA), donde dos amigos de la infancia, Bill Harley y Arthur David son, ayudados por los hermanos de este último, Walter y William -los cuatro con experiencia en el sector del metal- empezaron construyendo en 1901 un motor. Tras varias evoluciones y prototipos, consiguieron ponerlo a punto y en 1903 crearon su primera motocicleta completa. La pasión y dedicación de los cuatro fundadores y únicos trabajadores de la marca, les llevó a fabricar 3 motos en 1904 y 5 más en el año siguiente. Numerosos amigos empezaron a pedirles motocicletas, consiguiendo de este modo en el año 1906 una producción de 15 ejemplares.

Las motos Custom son motos más adornadas robustas, “complejas” y pesadas. Una moto Custom es un tipo de moto que destaca por su preciosa estética, sus cromados y su particular diseño no son tan levantados en el manubrio, ni su llanta delantera tan separada del chasis ni delgada. La idea de esta moto es que sus dueños la puedan adornar y colocar los accesorios que desee de ahí la palabra Custom, y la acción “customizar”. Su utilidad radica en paseos, de ahí la palabra “cruiser”, utilizadas tanto en ciudad como en la ruta, no siendo muy cómodas para la ciudad por su peso, más por su posición si, ya que por su altura en el sillín puede el motero apoyar perfectamente los pies. En estas motos tenemos varios estilos, marcas, y cilindradas ya que prima más es el diseño y su sonido característico ronco que otra cosa; pero hay quienes siempre preferirán un mayor cilindraje.

Según lo dicho anteriormente una Chopper es creada removiendo o cortando partes de la Moto. En la poca utilidad de elementos como guardabarros delantero, luces muy grandes, posa pies, direccionales, barras, grandes asientos, etc. Fueron sacrificados y quitados dando una moto más

ligera, limpia en su estética y ágil. Los motociclistas empezaron a alargar las horquillas para que la llanta delantera estuviera más alejada de la moto. El manillar fue elevado.

(s.n). 2011. La historia de la motocicleta. *Canarias en Moto*. P. 23.

INCREMENTO EN LA VENTA DE MOTOCICLETAS EN COLOMBIA

Según lo dicho por (Baraya Andres, EL TIEMPO, 2014) cerró como el mejor año de la historia en ventas para el mercado de vehículos y de motos en el país, en donde este último no para de crecer.

De acuerdo con datos suministrados por el Registro Único Nacional de Tránsito –Runt–, se matricularon 659.279 unidades en 2014, frente a las 621.695 de 2013 y las 565.374 del 2012.

Si bien en 2014 el aumento (37.584 unidades) no superó al registrado en 2013 (56.321), de seguir esta tendencia se estima que en poco tiempo las motos triplicarán el número de autos particulares y que en 2020 la cantidad de esos aparatos de dos ruedas podrá superar los 10 millones en las calles.

Es todo un desafío para el gobierno responsable de la creación de políticas y controles en pro de la movilidad y la seguridad de los usuarios. No se trata de desincentivar la venta de motos como lo planteó el Viceministro de Transporte, Enrique José Nates en días pasados, pues esta industria además de generar empleo y pagar impuestos, entrega una alternativa no solo de trabajo, sino de movilidad a muchas familias.

En la actualidad, Colombia ocupa el segundo lugar en América Latina, después de Brasil, en producción y consumo de motocicletas, campo en el que juegan duro las marcas japonesas con plantas en Colombia como Fanalca-Honda, Incolmotos-Yamaha, Auteco y Suzuki Motor de Colombia.

Si bien el 2014 cerró en positivo en cuanto a lo comercial se refiere, la industria en general (autos y motos) ve con preocupación este 2015 por el incierto comportamiento de dólar, cuya tasa al cierre de esta edición estaba por encima de los 2.400 pesos, lo cual aumentará.

Se considera valiosa la información explicada por Don Jader, capacitador en educación vial de la empresa de Yamaha, el cual manifiesta cuales las ventajas y desventajas de la motocicleta

Ventajas

1. Es la opción de transporte más rápida en la ciudad (sin embargo, en algunos casos la velocidad del desplazamiento se asocia a maniobras riesgosas o ilegales en las vías).
2. Con las estrategias comerciales de proveedores y bancos, la motocicleta es una inversión asequible.
3. Permite optar por diversas rutas a un mismo destino.
4. Es económica respecto a otras opciones de transporte motorizado.
5. La moto demanda poco espacio de estacionamiento.
6. Es una opción de transporte privado financieramente viable.
7. Puede ser usada como un medio de trabajo.
8. Es competitiva frente al transporte público cuando se realizan más de 3 viajes al día
9. Su mantenimiento es económico.
10. Funcional en distintas condiciones topográficas.

Desventajas

1. Riesgo de accidente, ya que el usuario está expuesto.
2. Conflicto en la vía con los demás vehículos, incluso con la bicicleta.

3. Inseguridad en las calles.
4. Limitaciones de estacionamientos seguros.
5. Problemas de circulación por el mal estado del drenaje urbano durante lluvia.
6. La ciudad no ha definido una infraestructura específica para motociclistas.
7. La exposición a la lluvia, a diferencia de la bicicleta, no es una situación que limite o persuada al uso de este vehículo.
8. Conflicto con otros motociclistas.
9. La exposición de los motociclistas a las emisiones vehiculares con efectos en la salud ha sido identificada en algunas encuestas realizadas por la Universidad de La Salle.
10. El mal estado de la malla vial representa riesgos de accidentalidad para los motociclistas

Consideramos que en la actualidad la moto ha pasado de ser un medio de transporte utilitario a tener una gran cantidad de aplicaciones y presencia en el mundo, se puede decir, que se considera como un lujo y/o moda, conllevando al resultado del crecimiento en el número de conductores de motos aficionados, por lo que este tipo de transporte tiene ahora gran trascendencia en la sociedad y cada día tiene más necesidad de técnicos calificados con el fin de evitar futuros accidentes.

El mercado de las motos en nuestro país tiene un notorio crecimiento, siendo urgente la necesidad de disponer de mano de obra especializada, con los conocimientos para diagnosticar de manera eficaz fallas mecánicas, arreglar y brindar mantenimiento a motocicletas de última generación.

4.5 Componente conceptual

Los conceptos a explicar son de las categorías de análisis, extraídos de los objetivos del tema investigado.

CULTURA CIUDADANA

El documento de indicadores de cultura ciudadana en Medellín 2013 explica que Los programas de cultura ciudadana tienen como propósito fundamental armonizar la ley, la moral y la cultura en pro de la seguridad y la convivencia. Convivir supone acatar normas compartidas, concertar y respetar acuerdos, tolerar y confiar. La convivencia puede caracterizarse como la combinación de una alta capacidad reguladora de la ley, la moral y la cultura sobre los individuos para celebrar y cumplir acuerdos. A su vez, la confianza entre las personas facilita el cumplimiento de las reglas y la celebración y el cumplimiento de acuerdos. La confianza en personas conocidas o desconocidas influye significativamente en el correcto funcionamiento de la vida social, la convivencia y la seguridad.

Como señala el profesor Harvey, 2001, “no podemos separar el tipo de ciudad que deseamos de la forma de vida que queremos llevar, del tipo de personas que quisiéramos ser” Dicha decisión es un indicador de cultura ciudadana, pues forma parte de la corresponsabilidad, o responsabilidad compartida entre la ciudadanía y las autoridades, en el campo de la seguridad vial y la convivencia (*Geografía Moderna*. P. 98)

Mockus (1994b, 1996, 1998a y 1999) señala que las personas pueden regirse por las normas provenientes de tres fuentes distintas

La ley, la moral y la cultura. La ley es la norma positiva que emana de las instituciones legitimadas para promulgarlas (congresos, parlamentos) y vigilar por su cumplimiento (tribunales, juzgados). La moral se relaciona con la autonomía personal para regir la propia vida e implica sentimientos de malestar interno cuando se actúa contra las convicciones propias. La cultura se refiere a las costumbres y hábitos que predominan en el grupo.

“estas tres fuentes de normas entran en tensión tiende a prevalecer la cultura, es decir, los individuos pueden llegar a actuar contra la ley y contra sus propias convicciones debido a la presión de grupo”. (Mockus, 1998, p.98)

En el foro sobre accidentalidad y cultura ciudadana en la Movilidad de Medellín (2015) se menciona y explica que aunque la problemática es compleja, es indiscutible que la accidentalidad pasa por asuntos como la responsabilidad ciudadana e incluso el autocuidado. Cuando estos componentes no funcionan a cabalidad, como parece ser el caso en la ciudad, una de las soluciones podría ser la búsqueda de sanciones efectivas para los infractores, junto con las campañas educativas, ojala de carácter permanente y con cubrimiento para toda la ciudad. Las estrategias planteadas en 2009 por la Administración Municipal parecen ir en este sentido. La estrategia de control comprende cero tolerancia a la violación de las señales de tránsito y a la reincidencia, exigencia de certificado técnico mecánico, y análisis de formas de sanción a peatones; la estrategia de fortalecimiento institucional comprende la creación de Centro de Control de Tránsito, el embargo a deudores, y el Sistema de Información al Ciudadano, donde, entre otros, se podrán encontrar mapas de todas las rutas de buses de la ciudad; y la estrategia de Educación y Cultura que tuvo una inversión de \$2380 millones en 2008 y contará con \$3600 millones en 2009.

INSEGURIDAD VIAL:

Inseguridad vial: es la falta cometida no solo a las normas impuestas por un estado si no también la poca o nula protección de los pasajeros, peatones, usuarios y claro esta conductores, no existe el bienestar para ninguno de los actores mencionados pero más sobresale los motociclistas quienes no son conscientes de que no tiene garantía de un bienestar propio al no ser conscientes y responsables a la hora de tomar la vía, desde los incidentes de tránsito hasta factores internos del motociclistas, esto hace que exista mayor riesgo de inseguridad sobre las vías, la protección y el cuidado que deben de tener con sus motocicletas hasta el aprendizaje sobre las básicas señales de urbanidad, es decir la señalización y normas de tránsito que son un gran soporte para combatir la inseguridad en la vía.

En países como el nuestro que se encuentra en vía de desarrollo hoy en día se está sensibilizando frente a los riesgos y amenazas que atentan contra la vida, ante la advertencia de las autoridades y diferente medios de comunicación las personas no son conscientes en peligro que comienza desde que salen de algún sitio (casa, trabajo, escuela) y se dirigen a otro, hablamos claramente de los medios de transporte.

La inseguridad vial se encuentra entre una de las primeras causas de muerte para la población de 15 a 29 años de edad, las lesiones de tránsito envía a unos 5 millones de personas a las salas de urgencias y cobra la vida de unos 142 mil latinoamericanos y caribeños cada año.

La falta de seguridad afecta todo tiempo a la población en general ya que todos los días es necesario movilizarnos, a causa del acelerado crecimiento, los motociclistas quienes utilizan más las vías de transporte y son en su mayoría quienes tienen más riesgo y son propensos a estos incidentes.

Para empezar es esencial declarar formalmente que el problema existe por parte de una autoridad, preferiblemente, con el más alto poder de decisión y con gobernabilidad para enfrentarlo o por parte de la sociedad a través de sus organizaciones, entre las cuales son reconocidas por su legitimidad las asociaciones de víctimas o de familiares de víctimas por accidentes de tránsito.

Al respecto, es de recordar lo indicado por Wilde en la teoría de la homeóstasis del riesgo sobre que cada sociedad tiene el nivel de riesgo o de seguridad que desea tener y de allí la importancia de vincular a la sociedad civil para demandar la decisión, el compromiso y la acción sostenida, por parte de los responsables institucionales. La atención y la viabilidad de enfrentar el problema con eficacia, dependerán de ciertas consideraciones propias del entorno problemático:

- La valoración política, referida a la importancia que le atribuyan: el actor central y demás actores corresponsables, el partido político del actor principal, la sociedad en general y la comunidad principalmente afectada.
- La gobernabilidad sobre el problema, es decir las condiciones favorables o el grado de dificultad, que tiene el actor principal y demás actores responsables, para actuar con éxito sobre los factores de riesgo más relevantes. De igual manera, se incluye en este caso la acción de los demás actores que tienen gobernabilidad sobre el problema. Es claro que en el ámbito nacional quien tiene la mayor gobernabilidad sobre el problema es el jefe de Estado o el presidente de la república y es a él a quien se le facilita más resolver el problema. Cuando está en cabeza solo de un ministro o de una autoridad de menor rango, se hace supremamente difícil alcanzar resultados esperados.
- El período que se defina para enfrentar el problema: el período de gobierno, un período acordado por diversos actores u otro definido por circunstancias internas y externas.

- La disponibilidad de recursos: políticos, organizacionales, económicos, humanos, cognitivos y legales, que se necesitan en la oportunidad requerida, en comparación con los que es posible disponer.
- La exigencia de organización, innovación y sostenibilidad. Estos son asuntos claves a considerar para alcanzar eficacia en los resultados.
- El impacto político. En general los actores gubernamentales adquieren mayor compromiso y se involucran en mayor medida en cuanto pueden obtener un balance político favorable, al intervenir sobre el problema y lograr resultados positivos.

La inseguridad vial se está presentando en su gran mayoría con la población de los motociclistas en el cual la ciudad ha ocupado, de acuerdo con las cifras de fuentes locales y nacionales, un deshonroso primer lugar en la tasa de muertos por accidentes de tránsito en 2005 y 2006, en 2007 ocupa el segundo lugar después de Cali, pero sigue estando por encima de Bogotá, Cartagena y Barranquilla. En 2008 el número de accidentes en la ciudad creció un 5,1% frente a 2007, mientras que el número de personas heridas en estos accidentes se incrementó un 3,6% frente al mismo periodo. Pese a que se evidencia una desaceleración en el crecimiento de la accidentalidad, son preocupantes las cifras gruesas: en promedio 103 accidentes diarios, 39 de ellos involucran a motociclistas y cinco a personas en estado de embriaguez. Sobre este último punto, a la ciudad le va bastante mal, en un estudio llevado a cabo el año pasado por el Fondo de Prevención Vial, en varias ciudades del país, Medellín resultó con el mayor porcentaje de conductores en estado de embriaguez. Se obtuvieron 5695 muestras en la ciudad de las cuales un 22,51%

La Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín, señala que el exceso de velocidad y la distracción son los causantes principales de la accidentalidad en la ciudad. De hecho, la ciudadanía en la Encuesta de Percepción Ciudadana de Medellín Cómo Vamos, califica con notas muy bajas el respeto a las normas de tránsito, al comportamiento de los peatones y de los conductores, con 3,2 para los dos primeros y 3,0 para el tercero, en una escala de uno a cinco siendo uno muy malo y cinco muy bueno

La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera los traumatismos por accidentes de tránsito como “un problema mundial de salud y desarrollo”. Según sus datos, anualmente mueren en el mundo 1,2 millones de personas y alrededor de 50 millones resultan heridas como consecuencia de accidentes de tránsito. Más de la mitad de las víctimas fatales son los que se conocen como “usuarios vulnerables” de las vías, particularmente peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros de vehículos de transporte público

En el artículo LA COMPLEJIDAD DEL PROBLEMA DE LA INSEGURIDAD VIAL: CÓMO EXPLORARLO Y CÓMO INDAGARLO explica que de manera, específica y pragmática, se puede decir que la problemática de la inseguridad vial:

- Tiene múltiples dimensiones y enfoques, desde el punto de vista cognitivo, tecnológico, ambiental, organizacional, económico, social y humano.
- Tiene fuerte interacción sistémica con aspectos sociales y económicos, tales como: transporte, infraestructura, educación, salud, desarrollo, empleo, entre otros.
- Se tienen múltiples intereses, interpretaciones y visiones del problema y de sus soluciones.

- La gobernabilidad para el enfrentamiento del problema por parte de un solo actor es muy limitada, pues en los distintos escenarios actúan múltiples actores con poder, ideologías, intereses y con posibilidad para actuar en distintos ámbitos del problema.
- Tiene valor político relativo: la población, los gremios, los partidos políticos y los actores gubernamentales, en general, dan poco valor al problema de la inseguridad vial. En otras palabras, aceptan altos niveles de riesgo
- El enfrentamiento efectivo del problema requiere innovaciones en organización, financiamiento, normatividad, planificación, tecnología y talento humano.
- El statu que tiene un costo muy elevado para la sociedad en general.
- Requiere decisión política del más alto nivel, una visión integral y constituirse en una gran estrategia de un país, una región o una ciudad, con responsabilidades compartidas, para su enfrentamiento efectivo.
- La demanda social por la seguridad vial es indispensable para darle sostenibilidad.

La inseguridad vial es un problema relevante de salud pública y de economía en la sociedad contemporánea y, ahora, es prioritario y urgente enfrentarlo principalmente por razones humanitarias, ante las alarmantes cifras anuales de víctimas que ocasionan los siniestros de tránsito

DERECHOS Y DEBERES

Según la Secretaria de Transito y Transporte del municipio de Girardota los derechos en la vía públicas son:

- Que se reconozcan nuestros roles de peatón, pasajeros o conductor como seres humanos que merecemos respeto
- Que nuestra condición ciudadana sea valorada y protegida de los abusos y atropellos

En la vía pública debes:

- tener presentes las normas de comportamiento las cuales permiten el desplazamiento ágil y seguro. Como usuarios de la vía tenemos deberes ciudadanos que cumplir para la sana convivencia.

ARTÍCULO 96. NORMAS ESPECÍFICAS PARA MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS

- Deben transitar ocupando un carril (Ley 1239/08)
- Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad.
- Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales.
- Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

- El conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite.
- No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.

NORMAS DE TRANSITO:

GRAFICO N°13 SEÑALES VERTICALES REGLAMENTARIAS

SR-01 PARE	SR-02 CEDA EL PASO	SR-03 SIGA DE FRENTE	SR-04 NO PASE	SR-05 GIRO A LA IZQUIERDA SOLAMENTE	SR-06 PROHIBIDO GIRAR A LA IZQUIERDA	SR-07 GIRO A LA DERECHA SOLAMENTE	SR-08 PROHIBIDO GIRAR A LA DERECHA
SR-10 PROHIBIDO GIRAR EN "U"	SR-11 DOBLE VIA	SR-12 TRES CARRILES (UNO EN CONTRAFLUJO)	SR-13 TRES CARRILES (DOS EN CONTRAFLUJO)	SR-14 PROHIBIDO EL CAMBIO DE CALZADA	SR-16 CIRCULACION PROHIBIDA EN VEHICULOS AUTOMOTORES	SR-17 VEHICULOS PESADOS A LA DERECHA	SR-18 CIRCULACION PROHIBIDA DE VEHICULOS DE CARGA
SR-19 PEATONES A LA IZQUIERDA	SR-20 CURVA SUCESIVAS PRIMERA DERECHA	SR-21 CIRCULACION PROHIBIDA DE CABALGADURAS	SR-22 CIRCULACION PROHIBIDA DE BICICLETAS	SR-23 CIRCULACION PROHIBIDA DE MOTOCICLETAS	SR-24 CIRCULACION PROHIBIDA DE MAQUINARIA AGRICOLA	SR-25 CIRCULACION PROHIBIDA DE VEHICULO DE TRACCION ANIMAL	SR-26 PROHIBIDO ADELANTAR
SR-28 PROHIBIDO PARQUEAR	SR-28A NO PARQUEAR NI DETENERSE	SR-29 PROHIBIDO PITAR	SR-30 VELOCIDAD MAXIMA	SR-31 PESO MAXIMO TOTAL PERMITIDO	SR-32 ALTURA MAXIMA PERMITIDA	SR-33 ANCHO MAXIMO PERMITIDO	SR-34 ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE TAXIS
SR-35 CIRCULACION DE LUCES BAJAS	SR-36 RETEN	SR-37 CICLOVIA	SR-38 SENTIDO UNICO DE CIRCULACION	SR-39 SENTIDO DE CIRCULACION DOBLE	SR-40 PARADERO	SR-41 PROHIBIDO DEJAR O RECOGER PASAJEROS	SR-42 ZONA DE CARGUE Y DESCARGUE
SR-43 PROHIBIDO EL CARGUE Y DESCARGUE	SR-44 ESPACIAMIENTO	SR-45 INDICACION DE SEPARADOR TRANSITO A LA IZQUIERDA	SR-46 INDICACION DE SEPARADOR TRANSITO A LA DERECHA	SRO-01 VIA CERRADA	SRO-02 DESVIO	SRO-03 PASO UNO A UNO	

Fuente: Empresa Segurvial

GRAFICO N°14 SEÑALES VERTICALES INFORMATIVAS

SI-01 RUTA NACIONAL	SI-01A RUTA DEPARTAMENTAL	SI-02 RUTA PANAMERICANA	SI-03 RUTA MARGINAL DE LA SEDA	SI-04 POSTE DE REFERENCIA	SI-05 INFORMACIÓN PREVIA DE DESTINO	SI-05A INFORMACIÓN PREVIA DE DESTINO	SI-05B CIRCUITO
SI-05C DESVIACIÓN DE BUSES	SI-06 COMANDANCIA DE DISTRITO	SI-07 ZONA DE ESTACIONAMIENTO	SI-07A ZONA ESPECIALES DE PARQUEO	SI-08 PARADERO DE BUSES	SI-09 ESTACIONAMIENTO DE TAXIS	SI-10 TRANSBORDADOR	SI-11 VÍA PARA CICLISTAS
SI-12 MONUMENTO NACIONAL	SI-13 ZONA MILITAR	SI-14 AEROPUERTO	SI-15 HOSPEDAR	SI-16 PRIMEROS AUXILIOS	SI-17 SERVICIOS SANITARIOS	SI-18 RESTAURANTE	SI-19 TELÉFONO
SI-20 IGLESIA	SI-21 TALLER	SI-22 ESTACIÓN DE SERVICIO	SI-23 MONTAÑAS	SI-24 CRUCE PEATONAL	SI-25 DISCAPITADOS	SI-26 NOMENCLATURA URBANA	SI-27 SEGURIDAD VIAL
SI-28 GEOGRÁFICA	SI-29 TRANSPORTE FERROVIARIO	SI-30 TRANSPORTE MASIVO	SI-31 ZONA RECREATIVA	SI-32 CAMBIO DE MONEDA	SI-33 ZONA DE CAMPES	SI-34 PLAYA	SI-35 MUSEO
SI-36 MUSEO	SI-37 ZOOLOGICO	SI-38 PUNTO DE INFORMACIÓN TURÍSTICA	SI-39 ARTESANÍAS	SI-40 BIENES ARQUEOLÓGICOS	SI-41 LAGO	SI-42 JALISCO DEPORTIVO	SI-43 MIRADOR
SI-44 ALQUILER DE AUTOS	SI-45 ATRACTIVO NATURAL	SI-46 VOLCÁN	SI-47 NEVADO	SI-48 TERMAL	SI-49 CASCADA	SI-50 PESCA	SI-O-01 OBRAS EN LA VÍA
SI-O-02 INFORMACIÓN INICIO DE OBRA	SI-O-03 INFORMACIÓN FIN DE OBRA	SI-O-04 CARREIL CERRADO (DER-CENT-IZQ)	SI-O-05 DESVÍO				

Fuente: Empresa Segurvial

GRAFICO N°15 SEÑALES VERTICALES PREVENTIVAS

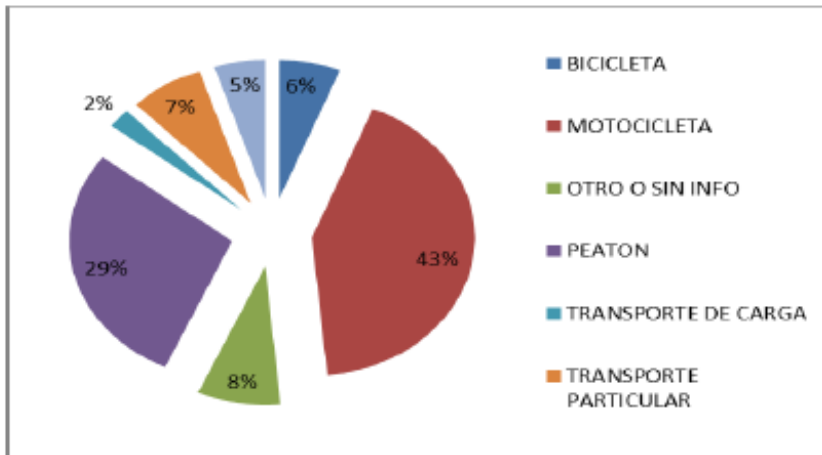
SP-01 CURVA PELIGROSA A LA IZQUIERDA	SP-02 CURVA PELIGROSA A LA DERECHA	SP-03 CURVA PROLONGADA A LA IZQUIERDA	SP-04 CURVA PROLONGADA A LA DERECHA	SP-05 CURVA Y CONTRACURVA PELIGROSA IZO-DEZ	SP-06 CURVA Y CONTRACURVA PELIGROSA DER-IZO	SP-07 CURVA SUCESIVAS PRIMERA-IZQUIERDA	SP-08 CURVA SUCESIVAS PRIMERA-DERECHA
SP-09 CURVA Y CONTRACURVA PROLONGADA IZO-DEZ	SP-10 CURVA Y CONTRACURVA PROLONGADA DER-IZO	SP-11 INTERSECCIÓN DE VÍAS	SP-12 VÍA LATERAL IZQUIERDA	SP-13 VÍA LATERAL DERECHA	SP-14 BIFURCACIÓN EN "T"	SP-15 BIFURCACIÓN EN "Y"	SP-16 BIFURCACIÓN IZQUIERDA
SP-17 BIFURCACIÓN DERECHA	SP-18 BIFURCACIÓN ESCALONADA IZO-DEZ	SP-19 BIFURCACIÓN ESCALONADA DER-IZO	SP-20 GLORETA	SP-21 INCORPORACIÓN DE TRÁNSITO IZQUIERDA	SP-22 INCORPORACIÓN DE TRÁNSITO DERECHA	SP-23 SEMAFORO	SP-24 SUPERFICIE RESACA
SP-25 RESALTO	SP-26 DEPRESIÓN	SP-27 DESCENSO PELIGROSO	SP-28 REDUCCIÓN SIMÉTRICA DE LA CALZADA	SP-29 PREVENCIÓN DE PÁRE	SP-30 REDUCCIÓN ASIMÉTRICA DE LA CALZADA IZO-DEZ	SP-31 REDUCCIÓN ASIMÉTRICA DE LA CALZADA DER-IZO	SP-32 ENLANCE SIMÉTRICO DE LA CALZADA
SP-33 PREVENCIÓN DE CEDER EL PASO	SP-34 ENLANCE ASIMÉTRICO DE LA CALZADA IZO-DEZ	SP-35 ENLANCE ASIMÉTRICO DE LA CALZADA DER-IZO	SP-36 PUENTE ANGOSTO	SP-37 TUNEL	SP-38 PESO MÁXIMO TOTAL PERMITIDO	SP-39 CIRCULACIÓN EN DOS SENTIDOS	SP-40 FLECHA DIRECCIONAL
SP-41 TRES CARRILES BURO EN CONTRAVÍA	SP-42 ZONA DE DERRUMBE	SP-43 TRES CARRILES IZQ EN CONTRAVÍA	SP-44 SUPERFICIE DESLIZANTE	SP-45 MAQUINARIA AGRÍCOLA EN LA VÍA	SP-46 PEATONES EN LA VÍA	SP-47 ZONA ESCOLAR	SP-48 ZONA DEPORTIVA
SP-49 ANIMALES EN LA VÍA	SP-50 ALTURA LIBRE	SP-51 ANCHO LIBRE	SP-52 CRUCE A NIVEL CON EL FERROCARRIL	SP-53 BARRERA	SP-54 PASO A NIVEL	SP-55 INDICACIÓN DE SUPERFICIE CON SEÑALIZACIÓN	SP-55A REDUCCIÓN DE VELOCIDAD EN SUPERFICIE CON SEÑALIZACIÓN
SP-56 TERMINACIÓN DE VÍA CON SEÑALIZACIÓN	SP-56A TERMINACIÓN DE VÍA CON SEÑALIZACIÓN DE EMERGENCIA	SP-57 FINAL DEL PAVIMENTO	SP-59 CUSTAS EN LA VÍA	SP-67 RIESGO DE ACCIDENTE	SP-101 OBRAS EN LA VÍA	SP-102 APROXIMACIÓN OBRA EN LA VÍA	SP-103 TRABAJOS EN LA VÍA
SP-104 BANDERERO	SP-105 CARREIL CERRADO (DER-CENT-IZQ)	SP-106 DESVÍO					

Fuente: Empresa Segurvial

ACCIDENTES:

Son los riesgos y/o causas de manera graves, en este caso hablaremos de los motociclistas

GRAFICO N°16 MUERTES POR INCIDENTES DE TRANSITO EN PORCENTAJE POR CONDICION DE LA VICTIMA EN COLOMBIA 2011



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Fuente: instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses, gobernación de Antioquia 2012-2014.

Las causas de los accidentes de tránsito en motociclistas se presentan de diferentes maneras:

PREDICCIÓN:

- Punto ciego
- Sobrepasar
- Intersección
- Conducta infantil
- Obstáculos
- Condición del tránsito

PERICIA

- Frenado
- Giros
- Escape
- Equilibrio

MENTE

- Exceso De Velocidad
- Alcohol
- Mail humor
- Conducción competitiva
- Conducción egoísta
- Manera de parqueo
- Sin licencia
- El celular

CONDICION

- Carga pesada
- Pasajero pesado
- Lluvia
- Noche
- Área de la ciudad
- Fuera de la ciudad, carretera

EQUIPO CONDUCCION

- Sin Casco
- Casco Barato
- Ropa ligera
- Sin guantes
- Sin botas
- Protección del pecho

PRODUCTOS

- Sin mantenimiento
- Mal mantenimiento
- Repuestos no originales
- Malas modificaciones
- Mala calidad

INFRAESTRUCTURA

- Carretera áspera
- Carretera resbalosa
- Carretera oscura
- Control de trafico
- Tráfico pesado

5. DISEÑO METODOLÓGICO

5.1 Matriz para la construcción de la ruta metodológica.

Título: Causas de la accidentalidad vial asociadas a la cultura ciudadana en los motociclistas como actores de la vía entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota, zona rural (Antioquia, Colombia)

Problema	Objetivos	Variables e indicadores/ Categorías y subcategorías	Técnicas/ instrumentos	Diseño metodológico	Informantes (muestra)
los incidentes de tránsito en los motociclistas del municipio de Girardota	General: -Indagar acerca de las razones asociadas a la cultura ciudadana por las cuales se presenta la inseguridad vial en los	Cultura ciudadana. Inseguridad vial	Entrevistas o cuestionarios agentes externos Análisis de documentos Análisis contexto de	Tipo de investigación: Investigación documental Enfoque: cualitativo Nivel:	Secretaria de movilidad de Girardota SEGURVIAL S.A.S Yamaha (capacitaciones) Secretaria de movilidad de

	<p>motociclistas</p> <p>Específicos:</p> <p>- Establecer a través del rastreo documental cuáles son las causas de la accidentalidad en moto asociadas a la cultura ciudadana.</p> <p>- Recolectar e identificar por medio de información secundaria los tipos de accidentes en moto que se presentan en los motociclistas entre los 18 y 35</p>	<p>Derechos y deberes</p> <p>Normas de tránsito</p>	estadísticas	exploratorio	<p>Medellín.</p> <p>Tipo de muestreo:</p> <p>Aleatorio simple</p> <p>Muestra intencional</p>
				Método:	
				Deductivo	

	<p>años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015.</p> <p>- Determinar las causas de los accidentes asociadas a la cultura ciudadana que se presentan en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015.</p>	accidentalidad			
--	--	----------------	--	--	--

5.2 Metodología de la investigación

Se transcriben algunas definiciones del concepto investigación con el propósito de visualizar los diversos matices que asume el término a la luz del pensamiento teórico:

...el proceso más formal, sistemático, e intensivo de llevar a cabo un método de análisis científico...es una actividad más sistemática dirigida hacia el descubrimiento del desarrollo de un cuerpo de conocimientos organizados. Se basa sobre el análisis crítico de proposiciones hipotéticas para el propósito de establecer relaciones causa-efecto, que deben ser probadas frente a la realidad objetiva. Este propósito puede ser ya la formulación-teoría o la aplicación-teoría, conduciendo a la predicción y, últimamente, al control de hechos que son consecuencia de acciones o de causas específicas. (Best, 1982:25,26).

“La investigación es un proceso que, mediante la aplicación del método científico, procura obtener información relevante y fidedigna, para entender, verificar, corregir y aplicar el conocimiento. ”(Tamayo, 1994:45)

Según Ma. Teresa Yurén

Una investigación llega a ser ciencia cuando en ellas se han construido teorías, de ahí que los datos, los problemas, las hipótesis y las leyes sueltas no constituyen una ciencia, la teoría es un elemento sin el cual no hay ciencia, la investigación científica, arranca de preguntas y culmina con la construcción de sistemas de ideas muy compactos, a saber, las teorías Investigar del latín: investigare, desarrollar actividades con el objetivo de registrar, indagar o descubrir la verdad. Su propósito es agregar algo nuevo a los conocimientos

humanos y su objetivo es descubrir respuestas a ciertos interrogantes, mediante la aplicación de procedimientos científicos, el propósito es descubrir principios, leyes y desarrollar procedimientos para aplicarlos en un campo de la actividad humana.

Según lo anterior, esta etapa de nuestra investigación nos ayuda a planear acciones que nos guie a la recopilación de información de acuerdo a la intencionalidad de nosotras como investigadoras, a los objetivos trazados, al contexto, a los actores, a los recursos, a las categorías de la investigación, etc.; del fenómeno a investigar. Es decir: las acciones conjuntas que se requieren para observar, extraer, recopilar, conseguir información respecto a un tema en particular que se está estudiando; cuyo fin es cumplir con unos objetivos iniciales.

5.2.1 Categoría de análisis

Se hace énfasis en las categorías de la investigación, ya que por una parte son de gran importancia en las investigaciones por que regularmente conlleva el proceso de investigación; y por otra parte facilita la función de analizar la problemática, de recolectar e interpretar la información deseada y determinar las fuentes primarias y secundarias.

- Cultura ciudadana.
- Inseguridad vial
- Deberes y derechos
- Normas de seguridad
- Accidentalidad

Las causas de la accidentabilidad vial asociadas a la cultura ciudadana en los motociclistas como actores de la vía en el municipio de Girardota (Colombia) como podrá observarse, esta

investigación presenta en su nombre mismo una idea de respuesta a una problemática detectada. El proyecto no debe ser motivo de pánico, ya que un proyecto puede tener dimensiones modestas y un complejo más reducido y limitado, pero contribuir, los incidentes de tránsito es el problema que se presenta con más frecuencia hoy en día en el municipio de Girardota, el cual afecta directa o indirectamente a los motociclistas en su contexto social, la intención también es saber, ¿que conllevan a los accidentes de tránsito en los motociclistas del municipio de Girardota en el periodo 2012-2015? .

5.2.2 Selección de la población

Una de las categorías de los principales causantes de los accidentes de tránsito son los motociclistas, esto se presenta principalmente por el desconocimiento, desacato y negligencia de las autoridades competentes y de los mismos motociclistas., esta categoría es una de las características de la población (participantes) con que se va a observar y a la cual se aborda, (personas con edad a de 18 a 35 años de edad), esta población tiene otras particularidades que se describen de la siguiente manera.

5.2.3 Criterios de muestreo

5.2.3.1 Diseño de la investigación: Investigación documental

Es aquella que se basa en la obtención y análisis de datos provenientes de materiales impresos u otros tipos de documentos, nosotras para nuestra investigación nos hemos apoyado en tales documentos como:

Iniciativa de seguridad vial-cerrando la brecha de siniestralidad en Latinoamérica y el caribe.

Plan de acción 2010-1025 proporcionado por el banco iberoamericano de desarrollo.

Programa de investigación pedagógica ciudadana 2008-2012 proporcionado por el ministerio de transporte de Colombia

Secretaria de movilidad y tránsito del municipio de Girardota proporcionado por el secretario de tránsito el señor Johny Andrés Gonzales Saldarriaga- Documentos estratégicos de la secretaría de movilidad suministrados por el secretario de movilidad.

Plan de movilidad vial en Medellín más humana 2016 proporcionado por la alcaldía de Medellín.

5.2.3.2 Nivel de investigación: Investigación exploratoria

Se plantea cuando se observa un fenómeno social que debe ser analizado, por lo es fenomenológico; su función es el reconocimiento e identificación de problemáticas.

Desestima la estadística y los modelos matemáticos, se opone al estudio cuantitativo de los hechos, por tanto es hermenéutico. Se trata de investigación cualitativa.

- Parten de un abundante cuerpo teórico; que conllevan a los incidentes de tránsito en los motociclistas de municipio
- Identifican las relaciones de causalidad; y las razones asociadas a la cultura ciudadana por las cuales se presenta la inseguridad vial en los motociclistas
- Propones nuevas hipótesis para futuros estudios; identificar el significado del valor de la vida frente a los accidentes de tránsito de los motociclistas

Este tipo de investigación exige mayor concentración y capacidad de análisis y síntesis por parte del investigador, ya que las variables que se manifiestan ante los sentidos deben ser meticulosamente estudiadas por parte de las fuentes secundarias. La conveniencia de emprender investigaciones exploratorias varía de acuerdo al campo de conocimientos que se considere. El estudiante de Ciencias Sociales y Humanas hallara que es muy difícil aislar las variables en estudio; vera, por otra parte, que aunque alcance a verificar su hipótesis, esta solo adquirirá significación en el marco de un entorno mucho más amplio, al que deberá referirse necesariamente para que su estudio no quede escindido del contexto en que se presenta.

La investigación exploratoria son aquellas dirigidas a conocer las leyes generales de los fenómenos estudiados, elaborando teorías de alcance significativo. La finalidad de este tipo de investigaciones se puede enmarcar en la detección, descripción y explicación de las características y/o problemas de determinados fenómenos o sucesos que se dan al interior de una sociedad en este caso en una población. Uno de los fines visibles de este tipo de investigaciones es la formulación de teorías exploratorias, para lo cual se hace un uso técnico de los conceptos básicos del estudio. También se puede elaborar o reorientar conceptos a partir de la observación de las características manifiestas del objeto de estudio.

De esta manera, la identificación de variables no advertidas en anteriores estudios, puede significar un aporte sustancial de la investigación se encarga de buscar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causas-efectos.

- ❖ -nula conciencia ciudadana
- ❖ -irrespeto a las normas de tránsito
- choques en la vía
- propenso a caídas

5.2.3.3 Población y Muestra

Los elementos o unidades es decir las persona involucradas en nuestra investigación

- motociclistas
- 18 a 35 años
- municipio de Girardota
- vías de Girardota

5.2.3.4 Tipo de muestreo.

Muestreo intencional: proceso en el que se conoce la intención a mostrar que tiene cada elemento de integrar a la muestra desde nuestras fuentes secundarias que a su vez se identifica en:

Muestreo por conglomerados: se basa en la división de los elementos del universo en unidades menores es decir hablamos de la accidentabilidad , dividimos en unidades, conductores, peatones y usuarios de los medios de transporte quien en su mayoría son los mayores implicados, para determinar luego las que serán objeto de investigación o donde se realizara la selección.

- accidentes en la vía
- cultura ciudadana
- municipio de Girardota

5.3 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Nuestro interés al analizar el problema desde la perspectiva donde nos hemos situado en este trabajo. En efecto, en busca de la acción social, se necesita realizar determinado tipo de indagación a través de nuestras fuentes secundarias

En líneas generales, puede advertirse que la aplicación de uno u otro tipo de investigación dependerán fundamentalmente del material existente referido al tema y el enfoque que quiera dársele. El material existente consiste en publicaciones encontradas a la fecha de iniciarse el proceso de investigación (e incluso durante el transcurso de la misma), ya sean libros, artículos científicos en revistas especializadas, artículos o comentarios periodísticos, publicaciones en internet o datos contenidos en enciclopedias multimedia, entre otros.

5.4 Método

Métodos de información bibliográfica.

En un sentido amplio, el método de investigación bibliográfica es el sistema que estamos siguiendo para obtener información contenida en documentos de apoyo en el proyecto de grados.

En sentido más específico, el método de investigación bibliográfica es el conjunto de técnicas y estrategias que se emplean para localizar, identificar y acceder a aquellos documentos que contienen la información pertinente para nuestra investigación.

Compleja: necesidades de información específicas que requieren la consulta de dos o más obras de referencia en este caso acudimos a los diferentes autores que intervienen en el marco filosófico, antropológico, referencial, legar y teórico. (Obras que remiten a otras obras) para obtener una mejor respuesta en nuestra búsqueda.

Otros Tipos de Información

Al margen de lo apuntado hasta aquí, pueden distinguirse otros tipos de investigación. Erick Torrico (1997:56-57), por ejemplo identifica cuatro tipos de investigación: teórica y metodológica, empírica y práctica, aclarando que estos tipos no se excluyen el uno al otro, sino que “suelen ser complementarios en una misma investigación”

6. SÍNTESIS Y RESULTADOS

A continuación: se da respuesta a los objetivos específicos a partir de la pregunta planteada en la investigación

1. *Establecer a través del rastreo documental cuáles son las causas de la accidentalidad en moto asociadas a la cultura ciudadana.*

Retomando de nuevo a Castrillón, 2012, afirmando así:

Los accidentes son caracterizados por ser eventos circunstanciales que ocurren de forma inesperada que generan en algunos de los casos lesiones o daños a las víctimas que están involucradas. En el mismo sentido, el afán, la intolerancia y el desconocimiento de las normas de tránsito por parte de algunos usuarios de las vías públicas son factores que influyen a tal eventualidad dejando a algunas víctimas en un estado de movilidad reducida o traumatismos.

Las causas de los accidentes de tránsito en motociclistas se presentan de diferentes maneras:

PREDICCIÓN: Punto ciego, Sobrepasar, Intersección, Conducta inestable, Obstáculos, Condición del tránsito.

PERICIA: Frenado, Giros, Escape, Equilibrio

MENTE: Exceso De Velocidad, Alcohol, Mal humor, Conducción competitiva, Conducción egoísta, Manera de parqueo, Sin licencia, el celular

CONDICION: Carga pesada, Pasajero pesado, Lluvia, Noche, Área de la ciudad, Fuera de la ciudad, carretera

EQUIPO CONDUCCION: Sin Casco, Casco Barato, Ropa ligera, Sin guantes, Sin botas, Protección del pecho

PRODUCTOS: Sin mantenimiento, Mal mantenimiento, Repuestos no originales, Malas modificaciones, Mala calidad

INFRAESTRUCTURA: Carretera áspera, Carretera resbalosa, Carretera oscura, Control de tráfico, Tráfico pesado.

Las lecciones más frecuentes ocasionadas por los accidentes de motocicletas son:

En primer lugar, se encuentran los golpes en la cabeza y cara, afectando la piel e incluso las neuronas y funciones de ellas, por fracturas en la base de la cabeza o en miembros inferiores; raspaduras leves, golpes en el tórax, en el abdomen o en la pelvis comprometiendo órganos más internos e incluso posibles hematomas y hemorragias, fractura de miembros superiores, quemaduras en la piel de primer hasta segundo grado, tipo de movilidades reducida e incluso la muerte.

Sin embargo, para nuestra investigación de las causas de accidentalidad en motociclistas asociados a la cultura ciudadana, abordamos las causas relacionadas con la cultura ciudadana las cuales fueron adquiridas de nuestras fuentes secundarias, estas son: la reacción y comportamiento del motociclistas ante Exceso De Velocidad, cuando sienten adrenalina por llevar un poco más de velocidad de la permitida.

Alcohol o consumo de sustancias psicoactivas es la que hace que el motociclista pierda los cinco (5) sentidos y no pueda establecer un equilibrio que impacta directamente y de forma negativa en las condiciones de conducción segura.

Mal humor, sentimientos momentarios de ira e intolerancia frente a los derechos de los demás ciudadanos como actores de la vida también pueden nublar algún sentimiento de toma de conciencia.

Conducción competitiva y Conducción egoísta, no hay solidaridad en la vía ni integración solo importa llegar a su destino sin ser prudente.

Por otra parte al estar ellos sin casco o casco de poca inversión económica, ropa ligera, sin guantes, sin botas y sin protección del pecho están expuestos a graves daños tanto traumatorios como movilidad reducida.

Como resultado de la investigación, la Corporación Fondo de Prevención Vial identificó en el documento causas de la accidentalidad asociadas a comportamientos humanos, la problemática de los incidentes de tránsito responde, en su mayoría, a un factor cultural, más allá de los comportamientos específicos. En este sentido, se reconoció la existencia de una multiplicidad de actitudes por actor vial, cuyas malas conductas provienen de diversas causas.

Esto permitió verificar algunas hipótesis, como:

- La seguridad vial no es lo suficientemente importante para los colombianos.
- Los usuarios tienen un comportamiento mecánico cuando usan las vías.
- Imperan las emociones por encima de la racionalidad
- La viveza: los actores viales tienden a cancelar el control de las emociones, lo que proviene de rasgos culturales atribuidos a los colombianos.
- Las leyes propias: el actor vial entra en conflicto con las reglas; tanto así, que genera sus propias leyes basado en la idea de control sobre él y el resto.
- El egoísmo: los usuarios de las vías son ególatras y con poca flexibilidad. Los papeles que el actor vial desempeña en la vía son exclusivos para ella. (2014, P. 60)

A los ciudadanos se les debe de generar una cultura ciudadana de respeto y acatamiento de las normas para evitar esta problemática social y de la cual reduciría significadamente los incidentes de motocicletas en las vías.

Inseguridad vial:

es la falta cometida no solo a las normas impuestas por un estado si no también la poca o nula protección de los pasajeros, peatones, usuarios y claro esta conductores, no existe el bienestar para ninguno de los actores mencionados pero más sobresale los motociclistas quienes no son conscientes de que no tiene garantía de un bienestar propio al no ser conscientes y responsables a

la hora de tomar la vía, desde los incidentes de tránsito hasta factores internos del motociclistas, esto hace que exista mayor riesgo de inseguridad sobre las vías, la protección y el cuidado que deben de tener con sus motocicletas hasta el aprendizaje sobre las básicas señales de urbanidad, es decir la señalización y normas de tránsito que son un gran soporte para combatir la inseguridad en la vía.

Cultura ciudadana:

La asociamos más como un hábito de vida para la educación, no hay sentido de pertenencia y mucho menos el valor adquirido por la vida y el respeto entre motociclistas, peatones, conductores y usuarios, hay ausencia de educación para todos los actores de las vías, la falta de calidad humana sobre el desarrollo y crecimiento de las zonas rurales han causado que los motociclistas solo acudan a sus necesidades sin importar que hay leyes deberes y derechos que incurren en todo a la sociedad, sin normas y reglas no se podría sub-existir ya que es lo que rige a nuestra sociedad a tener un mejor orden público, para poder construir una cultura ciudadana a partir de la inseguridad vial debe de haber equidad y respeto entre los motociclistas para que ellos puedan fomentarla.

- 2. Recolectar e identificar por medio de información secundaria los tipos de accidentes en moto que se presentan en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015.*

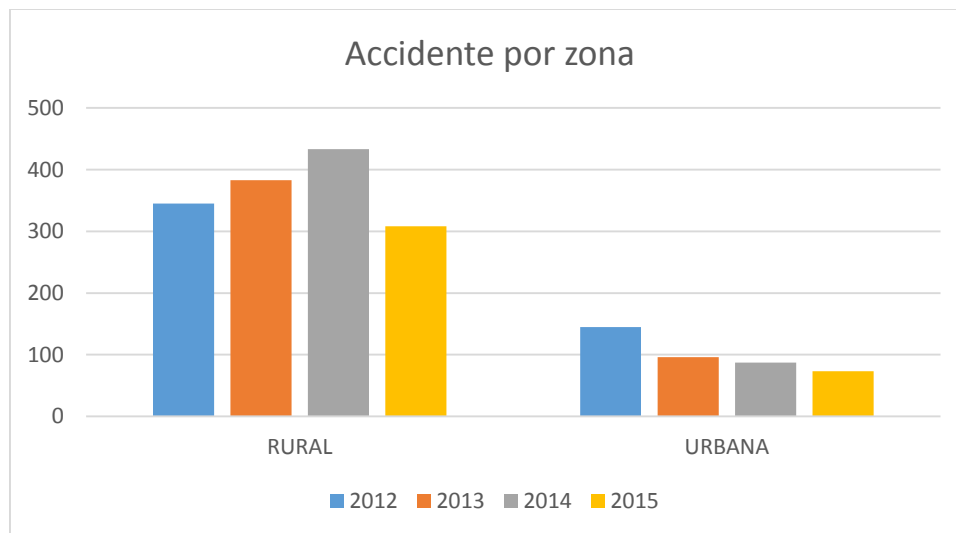
A continuación, se ilustran los tipos de accidentes que se presentan en el municipio de Girardota entre el periodo 2012-2015

CUADRO N°17 ACCIDENTALIDAD PRESENTADAS EN DIFERENTES AREAS DEL MUNICIPIO.

ACCIDENTE POR AREA				
SECRETARIA DE MOVILIDAD Y TRANSITO MUNICIPIO DE GIRARDOTA 2012	2012	2013	2014	2015
RURAL	345	383	433	308
URBANA	145	96	87	73

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte municipio de Girardota 2012-2015.

GRAFICO N° 18 ACCIDENTABILIDAD REPRESENTADAS EN DIFERENTES ZONAS DEL MUNICIPIO



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte municipio de Girardota 2012-2015.

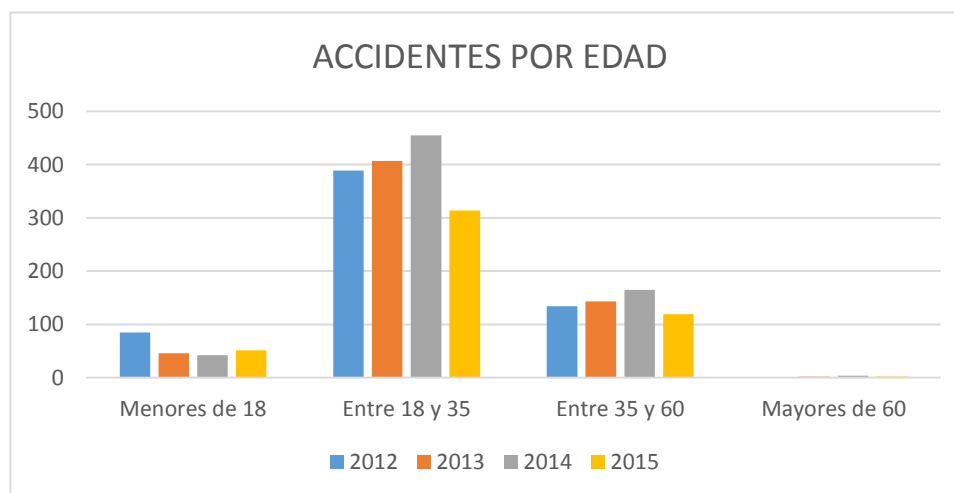
Se observa que hay más predominancia de la accidentalidad en lo rural, pues la accidentalidad es de 76% en lo rural y de 24% en lo urbano, según cifras del año 2015, a partir de esto se decide

focalizar la investigación en lo rural, pero las estadísticas que se presentan a continuación contienen lo rural y lo urbano, pues no fue posible desagregarlas solo para lo rural, pese al peso que tiene la accidentalidad en esta zona.

GRAFICO N°19 ACCIDENTABILIDAD PRESENTADAS POR RANGO DE EDAD EN EL MUNICIPIO

Accidentes por rango de edad				
	2012	2013	2014	2015
Menores de 18	85	46	42	51
Entre 18 y 35	389	407	455	314
Entre 35 y 60	134	143	165	119
Mayores de 60	1	2	4	2

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte municipio de Girardota 2012-2015.



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte

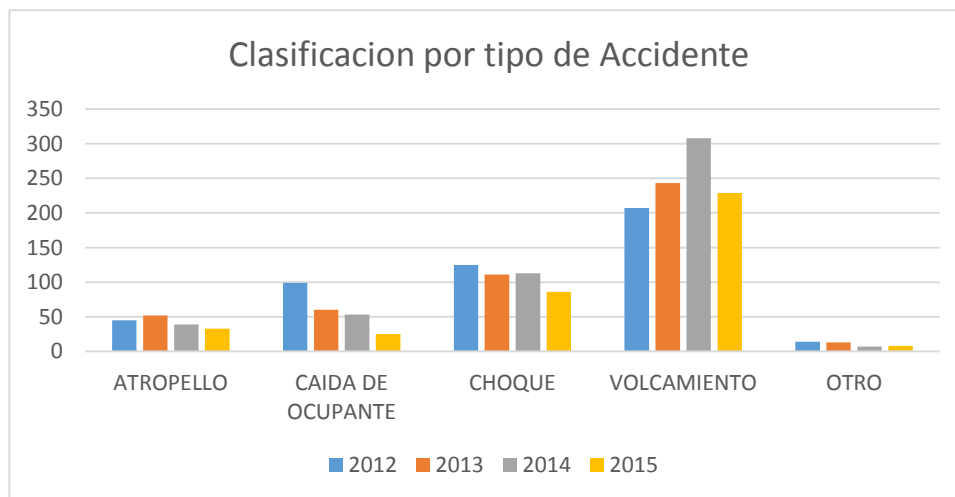
Las estadísticas de accidentes por rango de edad arrojan un análisis el cual describe los accidentes en mayor porcentaje en los jóvenes entre los 18 y 35 años con 300 hasta 400 eventos, estas

estadísticas cada año desde el 2012 al 2015, disminuido dictan que esta población en ese rango de edad son los más afectados, seguido por personas de 35 y 60 años con 100 a 200 eventos.

GRAFICO N°19 CLASIFICACION POR TIPO DE INCIDENTES

ACCIDENTES POR TIPO				
	2012	2013	2014	2015
ATROPELLO	45	52	39	33
CAIDA DE OCUPANTE	99	60	53	25
CHOQUE	125	111	113	86
VOLCAMIENTO	207	243	308	229
OTRO	14	13	7	8

Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte municipio de Girardota 2012-2015.



Fuente: Secretaria de Tránsito y Transporte municipio de Girardota 2012-2015.

Reflejado en las siguientes estadísticas podemos percibir que se encuentran diversos tipos de accidentes, entre ellos se destaca más el del volcamiento desde el 2014 al 2015 con un mayor incremento en el año 2014.

Pese a la magnitud de este problema social y a los graves efectos que sigue teniendo en millones de personas a nivel mundial, no se ha dado una respuesta desde un enfoque sistémico que actúe sobre los elementos que intervienen en la ocurrencia de un accidente y evite la pérdida de vidas y/o las lesiones que muchas veces produce discapacidad en un gran porcentaje de la población

3. Determinar las causas de los accidentes asociadas a la cultura ciudadana que se presentan en los motociclistas entre los 18 y 35 años de edad del municipio de Girardota en la zona rural en el periodo 2012-2015.

Dada la elaboración de esta investigación se concluye que en las estadísticas del Fondo de Prevención vial, de la revisión documental de investigaciones y anuarios estadísticos se pudo observar que es una tendencia a nivel nacional, que no se recoja o presente información para las causas de los accidentes, lo cual muestra una tendencia a quedarse solo en el accidente, es decir, el tipo de accidente y lo que ocasiona, pero sin entrar a establecer las causas, causas que son indagadas o por medicina legal cuando se presentan muertes, para determinar responsabilidades y sanción penal, o por la red de salud cuando hay heridos, por los mismos motivos, pero las instituciones de Movilidad no relacionan esta información en sus estadísticas, para asociarlas de manera explícita a los temas de seguridad e inteligencia vial.

A partir de esto se realiza un rastreo documental en la Secretaría de Transporte y Tránsito, accidentalidad y .E.S.E Hospital San Rafael del municipio de Girardota en compañía del Secretario de Transporte y Tránsito Johny Andrés González Saldarriaga, logramos determinar

que dicho municipio no cuenta con bases de datos y/o estadísticas de las causas que conlleva a los accidentes en motociclistas.

Al momento de indagar más a fondo en ayuda del Secretario González Saldarriaga sobre si tenía conocimientos previos de un posible porcentaje de las causas de accidentes por exceso de velocidad o por no seguir las señales de tránsito, asociados a la cultura ciudadana, se dio la respuesta que la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Girardota tiene dentro de sus funciones, sin perjuicio de las demás atribuidas por el Código Nacional de Tránsito, velar por el mejoramiento de las condiciones de movilidad para todos los actores viales del municipio, tanto a nivel urbano como rural, por lo cual tiene la responsabilidad de realizar los estudios necesarios para lograr, con base en ellos, un mejor uso de las vías públicas y de los diferentes modelos de transporte, que conduzcan a proteger la vida en las vías y a mejorar las condiciones de seguridad vial en beneficio de los habitantes y visitantes del municipio; así mismo, con el objeto de que los usuarios se complementen e integren armónicamente en el sistema vial; es por esto que se presentan más accidentes en motociclistas en la zona rural por lo dicho anteriormente la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Girardota centra las campañas de prevención de accidentes en la zona urbana, de igual manera se llega a la conclusión que el secretario Tránsito y Transporte de dicho municipio no tiene esos datos requeridos, pero comenta que con sus años de trabajo ha logrado detectar hipotéticamente que los accidentes en motociclistas especialmente en la zona rural se da por fallo de las normas de tránsito, por falta de estrategias de educación y/o campañas y falta de acompañamiento de las autoridades competentes de tránsito en las veredas.

En esta investigación es pertinente proponer a la alcaldía de Girardota y dejar en claro que es necesario para la secretaría de Tránsito y Transporte empezar a documentar estas estadísticas para

poder ser más asertivos al realizar las campañas de promoción y prevención en la educación de seguridad vial y así combatir y lograr disminuir las estadísticas de los accidentes motociclistas , pues al conocer la causa, podrán intencionar más el control sobre dichos comportamientos humanos que los ocasionan.

7. CONCLUSIONES

La presente investigación estudia las causas de la accidentabilidad vial en el municipio de Girardota asociadas a la cultura ciudadana entendida como el cumplimiento a las normas, derechos y deberes en la sociedad. Por lo tanto se identificaron los puntos donde se presenta mayor accidentabilidad en la zona rural, debido a la poca cultura ciudadana de sus habitantes y al desconocimiento de las normas de tránsito

Cabe destacar el importante impacto en la población hombres entre los 18 y 35 años de edad, los cuales tienden a incumplir las normas de tránsito y se exponen más a factores de riesgos para accidentes, como son manejar bajo el efecto del alcohol o sustancias alucinógenas, manejar a altas velocidades, entre otros.

La Educación Social, la enmarcamos en el campo social y se usa para referirse a la práctica educativa vinculada a la pedagogía social, los futuros trabajadores sociales, desde la (Pedagogía Social), se lleva o se pretende llevar a cabo la preparación de los futuros profesionales moviéndose en el escenario social desde la universidad

La Pedagogía Social significa la asistencia educativa otorgada por la sociedad y el Estado fuera de la escuela y de la familia, es decir, que persigue que los sujetos, tomados en su particularidad

pero ubicados en contextos sociales, que puedan relacionarse con otros libremente y participar activamente en su propio proceso educativo emancipador. Así, participación, emancipación y democratización de las formas de relación se convierten en conceptos clave y orientadores de la práctica de la Pedagogía Social.

Las diferencias entre la Pedagogía Social y la educación Social, es que la primera aspira a consolidarse como matriz disciplinar de una formación más realista en nosotros como futuros educadores sociales, por tanto, se añade a la función investigadora y formativa de la Universidad, mientras que la Educación Social como profesión y practica social busca la promoción y prevención en un campo de servicios que se desprende de las políticas sociales del Estado de Derecho y Bienestar en este caso de una realidad social que está afectando silenciosamente más a la población.

Según Ander –Egg Ezequiel (1996) los trabajadores sociales “debe impulsar y genera acciones que potencian el desarrollo de los individuos, grupos y comunidades tendiendo a facilitar la condiciones para la participación activa de la gente en la solución de sus propios problemas” es por esto trabajadores sociales estimular el diseño de políticas públicas dirigidas a la prevención de los accidentes por diversas causas, realizando una intervención profunda en la comunidad de Girardota, en la cual participen los diversos actores implicados, es decir, la población, las autoridades, las empresas de la región, encaminando esfuerzos a la concientización sobre la cultura vial en motociclistas. Por parte de la universidad tener la posibilidad nosotras futuras trabajadoras sociales implementar los Ámbitos de la Pedagogía Social: la socialización, la ayuda vital y la ayuda social. Estos ámbitos se han concretado en múltiples áreas como:

-promoción y prevención

- Educación a los actores de la vía.
- Ayuda y asistencia a la familia.
- Atención a la juventud
- Centros y residencias para la población.
- Educación no formal de adultos.
- Atención y capacitación.
- Animación sociocultural.
- Pedagogía laboral y ocupacional.

El campo de la Pedagogía Social y el Trabajo Social son los mismos, lo que lo diferencia es la intencionalidad.

El Trabajo Social es una actividad pluridisciplinaria y diversa no solo acudiendo a la carencia de la problemática si no también fortaleciéndola y mejorarla.

8. RECOMENDACIONES

- la Secretaría de Tránsito y Transporte de la alcaldía de Girardota debe a través de dichos estudios determinar los puntos o zonas del municipio con mayores accidentes en hechos de tránsito y las causas que los generan, como una herramienta de gran importancia para lograr acciones en beneficio de la prevención y disminución de los accidentes viales.
- Las autoridades deben incrementar la vigilancia y las sanciones basadas en las normas de tránsito, sobre todo aquellos infractores que no utilizan los elementos de protección establecidos por la ley.

- las entidades gubernamentales como secretaria de tránsito hacer un mayor seguimiento sobre la implementación de señales de tránsito, hábitos, comportamientos conductas en la vía y estructurar de forma pertinente una base de datos sobre las causas de accidentalidad.
- Según la ley 1503 del 2011 artículo 117 se recomienda a la universidad Uniminuto Seccional Bello adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orienten al desarrollo físico psicoafectivos espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.
- El Concejo Nacional De Educación Superior (CESU) determinara las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Esta recomendación se hace debido al incremento del personal motociclista con el fin de evitar futuros accidentes por medio de campañas sobre la educación vial asociados a la cultura ciudadana.
- En la constitución política colombiana se nombra el derecho a la vida como uno de los fundamentales, por lo tanto tenemos el deber de asumirlo con responsabilidad, y de igual manera fomentar el respeto a los valores individuales y colectivos.

9. BIBLIOGRAFÍA.

1. Amir, Samin. L'hegemonisme americaine face au project europeen. París. L'harmattan. 2000.
2. Ardila. f. (2013) alcaldía de Bogotá "Bogotá ciudadana". Estrategias de seguridad vial (2012-2014) recuperado de: <http://www.ausa.com.ar/estrategia-de-seguridad-vial>
3. Beck, Ulrich. ¿Qué es la globalización? falacias del globalismo, respuesta a la globalización. Barcelona. Paidós. 1998.
4. Cifras Nacionales del Consejo Colombiano de seguridad. recuperado de: <http://www.ccs.org.co/>
5. Corporación Fondo de Prevención Vial (2014). "el legado de la seguridad vial en Colombia". Fondo de prevención vial, informe de gestión, Bogotá, 2014, pág. 60. Recuperado de <http://www.fpv.org.co/images/repositorioftp/gestion-informe-gestion-fpv.pdf>
6. Desarrollo a Escala Humana, Manfred Max Neff. Recuperado de: <http://es.slideshare.net/simonecheverri/max-neef-1>
7. Harvey, D (2001), *geografía moderna*. P. 98 recuperado de: <http://www.canariasenmoto.com/noticias/la-historia-de-la-motocicleta-un-resumen-en-imagenes.htm> (fecha, 21 de agosto de 2011)
8. http://www.educacionbogota.edu.co/archivos/sitios_de_interes/2013/marzo/proyecto%20educativo%20y%20seguridad%20vial.pdf

9. Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Oms-bm, 2004
10. James, m.p (2014). Philanthropies. Edit Bloomberg. Suiza. ”.recuperado de:http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/ suiza. edit. Bloomberg philanthropies
11. Maslow. a. (1943) jerarquía de las necesidades humanas.ee.uu recuperado de: [http://diccionario.sensagent.com/pir% c3% a1mide% 20de% 20maslow/es-es/#caracter.c3.adsticas_generales_de_la_teor.c3.ada_de_maslow](http://diccionario.sensagent.com/pir%c3%a1mide%20de%20maslow/es-es/#caracter.c3.adsticas_generales_de_la_teor.c3.ada_de_maslow)
12. Matriz de necesidades y satisfactores: una útil herramienta. recuperado de:<http://www.hicistelclick.com/que-se-hace-en-lo-global/desarrollo-a-escala-humana/>
13. Normas de comportamiento como peatón, conductor y pasaporte. dirección de desarrollo y autotransporte
14. Pirámide de Maslow: la jerarquía de las necesidades humanas. recuperado de:<http://psicologiymente.net/psicologia/piramide-de-maslow#>
15. Recuperado de: <http://www.conevyt.org.mx/cursos/cursos/ptt/indice/revista/revpag7.htm>
16. Recuperado de: http://www.girardota.gov.co/publicaciones/presentacion_pub
17. Recuperado de: <http://www.hicistelclick.com/que-se-hace-en-lo-global/desarrollo-a-escala-humana/>
18. Recuperado de: Manual sobre prevención de accidentes de tránsito. ssa. colección "saber para prevenir". volumen 2.

19. Secretaria de Transportes y Tránsito de Medellín. Movilidad, derecho ciudadano: educación vial. p.32
20. (s.n) tu periódico Girardota amable y ecológica, julio de 2015, edición n° 23, p.10
21. (s.n) (2012) Republica de Colombia ministerio de transporte, Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.
22. (s.n) (2014) gobernación de Antioquia .Plan de Seguridad Vial Alcaldía de Medellín 2011-2016. /.
23. (s.n) (2007). Definición de investigación. Enciclopedia. Recuperado de:
<http://definicion.de/investigacion/>, <http://www.oocities.org/zaguan2000/metodo.html>
24. (s.n) secretaria de tránsito y movilidad alcaldía del municipio de Girardota, 2015
25. (s.n) (2012) Republica de Colombia ministerio de transporte .plan nacional de seguridad vial 2011-2016. /. Recuperado de: Republica de Colombia ministerio de transporte.30 marzo de 2012.plan nacional de seguridad vial 2011-2016. /.
26. Tesis de grado, accidente de tránsito en motocicletas en el municipio de Apartadó entre el 01/01/2006 y el 31/12/2008, autores Luis Guillermo Lascarro y Jorge Mario Carrascal Villalba, fecha 2010. recuperado
de:<http://bdigital.ces.edu.co:8080/dspace/bitstream/123456789/751/2/trabajo%20de%20grado%20accidente%20de%20motos%20en%20apartado.pdf>+
27. Tesis de grado, análisis de la percepción de los motociclistas sobre la reglamentación vial y su relación con la accidentalidad en Medellín, autoras Yuleimy Grisales Ortiz y María Alejandra Robayo, fecha 2013

28. Tesis de grado, estudio sobre accidentalidad de personas mayores en la vía pública, Jhonatan Castrillón Montoya, 2012. recuperado de:http://repository.uniminuto.edu:8080/jspui/bitstream/10656/3308/1/tts_castrillonmontoyajhonatan_2012.pdf
29. Ucar Xavier (julio 2009), La comunidad como eleccion: teoría y practica de la acción comunitaria, universidad autónoma de Barcelona
30. Ucar.x (2009) teoría y práctica de la acción comunitaria. La comunidad como elección: teoría y práctica de la acción comunitaria
31. . Ucar Xavier (julio 2009), universidad autónoma de Barcelona recuperado de:
<https://www.medellin.gov.co/movilidad/educacion-vial/campana> Colombia. Alcaldía de Medellín.

22. ANEXOS

Puntos amarillos son los que tienes mayor accidentabilidad, los puntos verdes son los menores y los puntos azules son accidentes donde quedan personas muertas

