

Eficacia de la Política Pública para reducir los accidentes de tránsito en Facatativá durante el período 2016-2019

Moisés Malfasi Martínez

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas, Universidad Nacional Abierta y a Distancia

Proyecto de grado

Facatativá 06 de noviembre de 2020

Eficacia de la Política Pública para reducir los accidentes de tránsito en Facatativá durante el período 2016-2019

Moisés Malfasi Martínez

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas, Universidad Nacional Abierta y a Distancia

Proyecto de grado

Deiby Johan Escobar

Facatativá 06 de noviembre de 2020

Dedicatoria

Dedico esta monografía a los usuarios de las vías urbanas y rurales del municipio de Facatativá, con el fin de que se ilustren sobre las principales causas y sitios críticos de accidentalidad en este municipio, buscando siempre la disminución de los accidentes, lesiones y muertes por accidentes de tránsito.

Agradecimientos

Agradezco a los compañeros de la Seccional de Tránsito y Transporte de Cundinamarca, de la Policía Nacional de Colombia, por su valiosa colaboración en el suministro de datos estadísticos, así como por la disposición y compañía a la hora de georreferenciar los puntos más críticos de accidentalidad del municipio.

Resumen

En la investigación se logró determinar la efectividad de la Política Pública en la disminución de la accidentalidad vial en Facatativá durante el período 2016-2019, para lo cual se procedió a realizar una exhaustiva revisión a la bibliografía disponible en bases de datos como Ebsco, Scielo, Proquest entre otras, así como aplicar una encuesta para conocer la opinión de algunos habitantes respecto a puntos críticos y posibles causas de la accidentalidad vial en Facatativá.

A partir de las fuentes consultadas se establecieron los conceptos y sus respectivas definiciones para dar sustento teórico a la investigación, así como también respecto a la accidentalidad vial, se halló que se presenta por varios factores, tales como: la conducta del conductor, agentes externos (clima, visibilidad, fallas mecánicas, etc.), y la falta de señalización adecuada.

Adicionalmente, se identificó la necesidad de abordar la problemática antes descrita, dado que desde hace varios años es una situación que a nivel mundial se ha convertido en un asunto de salud pública, dado el alto índice no solo de lesiones sino de mortalidad en la población.

Teniendo en cuenta lo anterior, se desarrolló una investigación social cuantitativa, con lo cual se dio cumplimiento a los objetivos que permitieron contribuir en la identificación de aspectos favorables del Plan de Desarrollo, como los lugares en los que mayor accidentalidad se presenta y sus posibles causas.

Palabras clave: Política pública, Estado y Poder, Seguridad Vial, Accidente de Tránsito y Normatividad.

Abstrac

In the investigation it was possible to determine the effectiveness of Public Policy in reducing road accidents in Facatativá during the period 2016-2019, for which an exhaustive review of the bibliography available in databases such as Ebsco, Scielo was carried out. , Proquest among others, as well as applying a survey to find out the opinion of some inhabitants regarding critical points and possible causes of road accidents in Facatativá.

Based on the sources consulted, the concepts and their respective definitions were established to give theoretical support to the investigation, as well as with respect to road accidents, it was found that it occurs due to various factors, such as: driver behavior, external agents (weather, visibility, mechanical failures, etc.), and the lack of adequate signage.

Additionally, the need to address the problem described above was identified, given that for several years it has been a situation that worldwide has become a public health issue, given the high rate not only of injuries but of mortality in the population. Taking into account the above, a quantitative social investigation was carried out, with which the objectives that allowed contributing to the identification of favorable aspects of the Development Plan, such as the places where the greatest accident occurs and its possible causes, were fulfilled.

Keywords: Public policy, State and Power, Road Safety, Traffic Accident and Regulations.

Tabla de contenido

Resumen.....	5
Palabras clave.....	5
Abstrac.....	3
Keywords:.....	6
Tablas especiales.....	8
Introducción.....	9
Planteamiento del problema.....	10
Justificación.....	12
Objetivos General.....	14
Objetivos específicos.....	14
Marco teórico.....	15
Antecedentes.....	12
Fundamentos teóricos y conceptuales.....	19
Política Pública.....	19
Estado y Poder.....	20
Seguridad Vial.....	21
Accidente vial o de tránsito.....	21
Normatividad.....	22
Hipótesis.....	22
Marco metodológico.....	23
Resultados.....	25
Conclusiones.....	34
Referencias.....	36
Anexos.....	41

Lista de tablas

Tabla 1: Accidentalidad vial en Facatativá 2018-2019.....	296
---	-----

Lista de figuras

Figura 1: Visión y Ejes del Plan de Desarrollo.....	257
Figura 2: Capacitación a usuarios de la vía.....	28
Figura 3: Hipótesis sobre accidentalidad en Facatativá - Policía de Tránsito	¡Error!
Marcador no definido.9	
Figura 4: ¿Vive o ha vivido en Facatativá?	30
Figura 5: Tiempo de residencia en Facatativá	30
Figura 6:¿Tiene conocimiento de accidentes de tránsito ocurridos en Facatativá?.....	31
Figura 7: ¿A través de qué medio se ha enterado de accidentes de tránsito ocurridos en Facatativá?	31
Figura 8:¿Qué zona considera es la más susceptible de accidentes de tránsito en Facatativá?	32
Figura 9: ¿Qué causas considera que generan la accidentalidad de tránsito en Facatativá?....	32
Figura 10:¿Qué sugiere para prevenir o reducir la accidentalidad de tránsito en Facatativá?..	33
Figura 11: Calle 2 con carrera 4.....	33
Figura 12: Calle 5 con carrera 5.....	33
Figura 13: Calle 5 con carrera 1.....	33
Figura 14: Calle 15 con carrera 9.....	33
Figura 15: Calle 9 con carrera 1.....	33
Figura 16: Calle 5 con carrera 5.....	25

Introducción

Con el fin de poder establecer la importancia de abordar la presente investigación, se realizó un rastreo sobre los índices de accidentalidad vial y cómo esta situación se convierte en un problema de salud pública al que todos los países desde sus Políticas deben atender, ya que es una situación que arroja cifras altas en materia de mortalidad.

En consecuencia, el presente trabajo se desarrolla con el objetivo de poder determinar la efectividad de la Política Pública del municipio de Facatativá en materia de accidentalidad vial durante el período comprendido entre los años 2016 y 2019.

En este contexto, se halla en el rastreo de información los factores de riesgo y los avances que se han realizado tanto a nivel internacional como en el contexto local, para lo cual se ha consultado en las bases de datos como Ebsco, Proquest, Dialnet y Scielo, investigaciones que han abordado la problemática de accidentalidad vial, arrojando varios hallazgos como por ejemplo que entre las variables que inciden en la accidentalidad se encuentra, la edad, el estado civil, la no percepción del riesgo, entre otros, que se ampliarán en los diferentes apartados de la presente investigación.

En cuanto a los apartados de esta elaboración, se encuentra el planteamiento del problema, en el cual se precisan las cifras en materia de accidentalidad, así como también se resalta la importancia de abordar la problemática, luego, se hace una descripción de los hallazgos identificados en diferentes investigaciones del orden internacional y nacional, posteriormente se especifican y precisan los conceptos y fundamentos teóricos necesarios para poder unificar los criterios en los que se fundamenta el presente trabajo, a saber: Política Pública, Estado y Poder, Seguridad Vial y Accidentalidad Vial. Por último, se aborda el apartado metodológico en el cual se especifica el diseño, instrumentos y alcances.

Planteamiento del problema

En la cotidianidad vemos, escuchamos y leemos en la radio, televisión, redes sociales y demás medios de comunicación, el incremento de los accidentes de tránsito, situación que lamentablemente afecta y eleva las cifras de mortalidad no solo en el contexto nacional sino también en el internacional, esto en parte por el aumento en la adquisición de vehículos por parte de un mayor número de personas, lo cual trasciende en que haya mayor congestión en las vías y por el afán o la imprudencia se ejecuten maniobras peligrosas que terminan en accidente con víctima fatal o lesiones físicas (leves o graves). En consecuencia, según el estudio realizado por Iglesias (2016) a nivel mundial se presentan cifras escalofrantes, por mencionar algunas: 1,24 millones de muertos/año alrededor de 50 millones de heridos graves (muchos con elevados grados de dependencia) y lo peor aún, el panorama no parece ser alentador, ya que para 2030, se prevé llegar a la cifra de 2,5 millones de muertos/anuales, convirtiéndose en la quinta causa mundial de muerte, siendo las lesiones generadas en accidentes de tránsito la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad (OMS, 2015 en Iglesias, 2016).

Al revisar el histórico de índices de accidentalidad en Cundinamarca, desde el año 2005 hasta el 2015 se evidencia que 37.838 personas fueron heridas y 5.704 personas perdieron la vida, esto por causa de accidentes de tránsito (Secretaría de Transporte, s. f.), sin tener en cuenta a Bogotá, los municipios de: Chía, Facatativá, Fusagasugá, Girardot, Soacha, Ubaté y Zipaquirá son las zonas geográficas en las que mayor accidentalidad se presenta, Sin duda este es uno de los factores que mayor preocupación debe generar y que por ende es menester atender a fin de lograr una reducción significativa.

En consecuencia, en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia se especifica que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero debe atender a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes (W. Arias & Chaves, 2017). De esta forma, la Política Pública debe contemplar la garantía al derecho antes mencionado y el hecho que los peatones sean uno de los grupos de víctimas viales más frecuentes debe llevar al desarrollo y refuerzo de políticas que propendan por su protección (Pucher & Dijkstra, 2003 en Ruiz & Herrera, 2016)

Con base en lo anterior, el problema de investigación se enmarca en la Gestión de Políticas Públicas, específicamente lo relacionado a Estado y Poder en el municipio de Facatativá, siendo este uno de los municipios en los que mayor accidentalidad vial se presenta como bien se mencionó anteriormente, adicional es el sitio en el que laboro, por tanto, es mi interés poder analizar las causas y posibles soluciones a la problemática abordada a partir de la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo ha contribuido la Política Pública enmarcada en el Plan de Desarrollo del municipio de Facatativá en la incidencia de la accidentalidad vial durante el período comprendido entre los años 2016 a 2019?

Justificación

La accidentalidad relacionada con el tránsito es una de las principales causas de muerte a nivel mundial y por supuesto en Latinoamérica las cifras son muy altas, esto según el estudio de Algora, Gómez, Merino, Russo & Suasnavas (2017), de modo que, la situación se convierte en un problema de salud pública a la que cada esfuerzo que se destine para reducir los índices es complementemente acertado y necesario.

Las cifras son alarmantes, pues las muertes anuales por accidentes de tránsito alcanzan los 1,35 millones, las lesiones son ahora los principales asesinos de personas de 5 a 29 años, es por esto que la Organización Mundial de la Salud se ha pronunciado respecto a la atención sobre la falta de cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible de reducir a la mitad las muertes por accidentes de tránsito para 2020. En Colombia analizaron (Díaz et al., 2019) las tendencias de mortalidad por accidentes de tránsito, entre 1998 y 2017 hallando que la tasa de mortalidad para el periodo fue de 12,71 muertes por 100.000 habitantes y que si bien las tasas de mortalidad presentaron una reducción significativa, entre 1998 y 2006, para el periodo comprendido entre 2007 y 2017 la reducción no fue igualmente positiva, razón por la cual es necesario fortalecer las medidas de prevención para mitigar los factores de riesgo como estrategia para mejorar la seguridad vial.

En Facatativá, la Secretaría de Transporte, (et.al s. f.) registró 1.648 heridos en accidente de tránsito desde el año 2005 a 2015 y en ese mismo período resultaron 240 fallecimientos debido a la misma causa, de modo que, es evidente la necesidad de mitigar esta situación y ahí radica la importancia de llevar a cabo el presente estudio.

Lo anterior teniendo en cuenta que, para garantizar la seguridad vial se hace necesario que los implicados se desenvuelvan adecuadamente, ya sea porque son: peatones, ciclistas, pasajeros, conductores de vehículos etc., o están involucrados desde el ámbito gubernamental como diseñadores de las Políticas Públicas o de programas en seguridad vial que han de garantizar que el sistema funcione; tal es el caso de las Instituciones Públicas y Gubernamentales, las ONG, los entes privados y la sociedad civil. Esto ya que, la accidentalidad es una problemática que requiere acciones y consensos de varios actores en el escenario de lo público. (Pico, González & Noreña, 2011).

Claro está, pensando en que lo público hace referencia a los acuerdos con políticos y entes gubernamentales, así como el contexto local y municipal y las realidades socioeconómicas, a fin que se logre convivir con los elementos que lo componen, los cuales en cuanto a la movilidad involucran la seguridad vial y peatonal. (Pico et al., 2011).

Objetivos

Objetivo general

Analizar de efectividad de la Política Pública “Recuperemos a Facatativá” sobre la incidencia de la accidentalidad vial en el municipio, durante el período comprendido entre 2016 y 2019.

Objetivos específicos

Identificar los factores que se contemplaron en el Plan de Desarrollo de Facatativá para el período comprendido entre los años 2016 y 2019, para reducir la incidencia de los accidentes de tránsito.

Rastrear documentación que permita conocer las cifras de accidentalidad en materia de tránsito sucedidas en el municipio de Facatativá durante los años 2016 y 2019, esto recurriendo a bases de datos de la entidad que regula la movilidad en el municipio.

Indagar mediante la aplicación de un instrumento, la percepción de habitantes del municipio de Facatativá respecto a los sitios donde los accidentes de tránsito son más recurrentes y las posibles causas de la incidencia de esa situación.

Marco teórico

Antecedentes

Con el fin de conocer el estado en materia de investigación sobre las causas, consecuencias, factores de riesgo y oportunidades de mejora respecto a los accidentes de tránsito ocurridos en Facatativá, se procede a presentar un rastreo sobre publicaciones a nivel internacional, seguido del contexto nacional y por último se abordará el contexto local, para identificar aspectos que propendan por reducir la incidencia de los accidentes de tránsito en el municipio objeto de estudio.

En principio se revisará el ámbito de la jurisprudencia y los elementos a tener en cuenta que pueden favorecer o enriquecer la Política Pública.

A partir de lo anterior, en Argentina, Tellechea (2015) debido al evidente aumento de las relaciones privadas internacionales de las últimas décadas, a causa del desarrollo de los medios de comunicación internacional y del creciente acceso de las fronteras, se ha determinado un paralelo y vigoroso modo de adquirir el dominio de los litigios surgidos respecto a tales relaciones. De manera cada vez más recurrente se plantea ante los tribunales cuestiones sobre contratos internacionales, entre los que se encuentran accidentes de circulación por carretera, esto cuando los que participan o resulten afectados sean personas domiciliadas en otros países, razón por la que unificar la regulación de los tribunales internacionales en torno a dos categorías muy importantes a saber: la contratación internacional y la responsabilidad extracontractual emergente de accidentes de tránsito, resultaría ser favorable.

Con base en la responsabilidad extracontractual, en Ecuador existe la figura de imputación objetiva de la víctima aplicable en los delitos a causa de la imprudencia que conlleva a accidentes de tránsito, Cruz (2020) analiza que no todo peatón que resulte lesionado en un accidente de tránsito ha de considerarse un sujeto pasivo del delito de lesiones o muerte culposa, lo será siempre y cuando el conductor haya realizado una maniobra no permitida (no basta que quebrante una norma de tránsito, sino que dicha falta tenga conexión directa

con lo que se pretende proteger en el delito imputado) y que el resultado dañoso sea consecuencia de la tal infracción.

En Colombia, al analizar las acciones de cada actor implicado en un accidente de tránsito se hace evidente como se están desempeñando en términos de Seguridad Vial, es por esto que en materia de Política Pública, Pico, et al.(2011, pág.1), analizó en su estudio “los elementos que involucran el componente teórico y de políticas públicas en el accionar de esfuerzos conjuntos, para reconocer la articulación de los diferentes actores de la sociedad involucrados en la problemática”, encontrando que la Política Pública de seguridad vial debe enfocarse en fortalecer la cultura ciudadana, mejorando así la conducta humana para prevenir el riesgo.

Pero la incidencia en accidentes de tránsito no está solo permeada por la conducta humana y la escasa percepción del riesgo, también existen diversas variables o factores de riesgo, los cuales se especificarán a continuación:

Factores relacionados con la seguridad pasiva dentro del vehículo también resulta determinante en la ocurrencia de un accidente en la vía, así como en la generación de lesiones que pueden resultar en la muerte, así lo demuestra Arias (2005), pues realizó un estudio sobre la morbilidad en la población pediátrica de Paraguay encontrando que 18.1% de los accidentes estuvieron relacionados con el consumo de alcohol, el atropello y el choque predominaron como mecanismo de lesión y la incapacidad temporal predominó en un 69,7% con un 2,1% de fallecimientos, adicionalmente el cinturón de seguridad no fue usado en el 83,5% de los casos, teniendo en cuenta que el análisis se realizó a 548 casos, las cifras en términos de porcentaje es muy alta para el caso de no emplear la seguridad pasiva que ofrece el vehículo, como lo es el uso del cinturón de seguridad.

En Brasil, Almeida et al (2016) realizaron un estudio para determinar la prevalencia de accidentes de mototaxistas y factores asociados. Hallando que los conductores de dichos vehículos trabajan más de 12 horas al día, esto sumado al bajo nivel de escolaridad y la edad, hace que dicha población tenga una exposición constante a accidentes durante la jornada laboral. En el estudio se resalta que el 80% de los accidentes con motociclistas causan algún tipo de lesión, especialmente cuando el choque se presenta con un vehículo más grande, y las mujeres tienen un mayor peligro de sufrir lesiones, adicionalmente el riesgo de muerte de

mototaxistas es muy alto, ya sea en el lugar del accidente o dentro de las 24 horas posteriores al evento.

Ruiz & Herrera, (2016) realizaron un estudio en el que presentaron una serie de variables a tener en cuenta en un accidente de tránsito, estas fueron: formas de ocurrencia, tipos de consecuencias, tipos de víctimas condiciones sociodemográficas. La investigación se llevó a cabo en Colombia, encontrando cuatro tendencias en los resultados analizados, las cuales son: 1. Donde hay un porcentaje alto de heridos por accidentalidad vial, también hay porcentajes altos de muertos, 2. El índice de hombres implicados en accidentes de tránsito es más alto que el de mujeres, 3. Las personas solteras se ven en mayor medida involucradas en los accidentes y, por último, 4. Las personas de estratos 1 y 2 son las más afectadas por dicha accidentalidad. Adicionalmente, en la investigación se logra establecer que la población más vulnerable es en orden descendiente: niños, adultos mayores, peatones, conductores de motos o de bicicletas.

Respecto a los daños que se causan y el aumento de la accidentalidad, las implicaciones sobre la salud pública se convierten en una situación que a nivel mundial genera gran preocupación.

En consecuencia, los accidentes de tránsito constituyen un problema prioritario a escala mundial, especialmente en los países de Latinoamérica, ya que se convierten en una de las primeras causas de mortalidad en la región. Por tanto, Algora et al., (2017), estudiaron la evolución y tendencia de los accidentes de tránsito en Ecuador en el periodo del 2000 al 2015. Los resultados que presentan se basan en las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito y los índices de motorización, accidentabilidad, lesividad y letalidad, esto con el fin de establecer una comparación sobre las variaciones temporales en el periodo de estudio. Al finalizar la investigación encontraron (Algora et al., 2017) que la tasa de mortalidad presentó una tendencia al aumento durante el período y se correlacionan con los índices de motorización y lesividad, de modo que, concluyen los investigadores que es imperante optimizar las actividades destinadas al cumplimiento de las normas legales de tránsito y educación vial para la población ecuatoriana.

Cuando en atención a los accidentes de tránsito se trata, Miranda et al., (2010) decidieron analizar el grado de conocimiento y cobertura real de la Ley de Atención de Emergencia y

del Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito (SOAT). El estudio fue transversal y se realizó en establecimientos de salud (EESS) de tres ciudades de Perú. Los investigadores concluyeron que existe un gran desconocimiento de la Ley de Atención de Emergencia, y que la cobertura de atención es muy deficiente, adicionalmente que, los costos de atención generados por el accidente de tránsito no fueron cubiertos por el seguro (SOAT) en una de cada tres víctimas. Razón por la que urge mejorar la información de los ciudadanos sobre sus derechos y el cumplimiento efectivo de las leyes, a fin de lograr una cobertura no solo universal, sino que equitativa en la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

En Colombia, Morales (2008) realiza un análisis en el que compara los sistemas jurídicos de responsabilidad civil respecto a la modificación del Seguro Obligatorio, esto ya que se pretende adoptar algunas medidas que a nivel internacional han funcionado, pero el autor antes mencionado recomienda que se revise el contexto nacional, pues los cambios no están atendiendo a las necesidades reales.

Y es que, para las compañías aseguradoras, debido a las graves consecuencias sobre las personas y los elevados costos económicos que generan, se catalogan como un problema social y de salud pública mundial, debido a esto Restrepo, Medina y Vallejo (2016) cuantificaron las pérdidas económicas para las compañías de seguro, por personas lesionadas en accidentes de motocicletas en el periodo 2012-2013 en un hospital de nivel III, la población fue de 2518 pacientes de Medellín. El estudio determinó que el 72,18% de las urgencias atendieron accidentes con motociclistas, que el día domingo es el de mayor accidentalidad y respecto a las pérdidas el promedio por día es de alrededor \$36 373 000, lo cual representa una pérdida alta para las aseguradoras. Teniendo en cuenta las cifras y variables se pueden desarrollar políticas de movilidad y aumento de controles en los días y sitios vulnerables con un mayor número de accidentes de tránsito.

Precisamente, en cuanto a lo relacionado con los costos que se generan a raíz de los accidentes de tránsito, González (2016) empleó una de las métricas de mayor aceptación actual para la estimación del costo de los eventos que afectan la salud de una sociedad (años de vida saludables perdidos por muerte prematura y discapacidad - DALYs por su sigla en inglés), esto a fin de medir o calcular la carga que tiene para la sociedad colombiana la ocurrencia de los accidentes de tránsito. En el proyecto desarrollado, que por cierto es el primero aplicado en Colombia por departamentos, se hizo una evaluación de la información

del país para establecer la posibilidad de la estimación de los DALYs, y para establecer las modificaciones que deberían hacerse a la metodología, con el fin de obtener datos confiables basados en la información disponible. El estudio concluyó que los accidentes de tránsito representaron aproximadamente 249.671 años de vida perdidos por muerte prematura y lesiones de los colombianos, lo cual es preocupante, pues son cifras aún mayores que las presentadas en informes oficiales y estudios previos, se coincidió en afirmar que las principales víctimas fueron hombres y mujeres con edades entre los 20 y los 29 años y por último que los departamentos más afectados por esta problemática fueron: Antioquia, Cundinamarca, Distrito Capital, Santander y Valle del Cauca.

A partir del rastreo de antecedentes se puede determinar la necesidad de realizar la presente investigación, esto ya que se encontraron variables a tener en cuenta, así como también se hace evidente abordar la problemática de accidentalidad en Facatativá, a partir de la urgencia de revisar no solo la Política Pública sino poder contribuir en establecer factores relacionados con la señalización y seguridad vial de sectores potencialmente más peligrosos y que también es propósito de la presente investigación poder identificarlos. Adicionalmente, la revisión de antecedentes ha favorecido el conocimiento frente a diseños de investigación y tipos de instrumentos que se pueden emplear en lo que respecta a la metodología de investigación (recolección y análisis de los datos que se han de hallar).

Fundamentos teóricos y conceptuales

A continuación, se especifican y definen los constructos teóricos en los que se fundamenta la investigación.

Política Pública

La Política Pública y la Nueva Gestión Pública surgieron en el contexto latinoamericano entre los años 80's y 90's para: 1. Superar la debilidad financiera o la crisis fiscal en que habían caído los Estados, 2. Restituir la naturaleza pública que las políticas de los gobiernos autoritarios habían trasgredido, 3. Mejorar los servicios públicos que eran considerados insatisfactorios en calidad, cobertura y costo eficiencia. (Aguilar, 2007)

Teniendo en cuenta lo anterior, Velásquez, (2009) especifica que la Política Pública es un proceso (que integra acciones, acuerdos, instrumentos, etc) que busca prevenir o solucionar una problemática, las personas encargadas de crearla, desarrollarla y dirigirla son en principio autoridades públicas, pero no se descarta o desprecia la colaboración que puedan brindar los particulares.

En concordancia, Threnig (1997) atribuye la elaboración de Políticas Públicas a autoridades públicas a quienes los particulares les pueden contribuir, pero complementa que la Política Pública está presente en todo y que el trabajo que de esta derive debe contemplar los aspectos para definir prioridades, como intervenirlas y evaluar tanto su efectividad como las repercusiones en la sociedad.

Para la presente investigación el concepto será entendido como las directrices que permiten prevenir, mitigar y porque no eliminar problemáticas que afectan a una población que para el presente caso es la accidentalidad en Facatativá, y que deben ser liderados por agentes públicos a quienes personas o entidades particulares pueden asesorar o contribuir.

Estado y Poder

El Estado, está conformado por tres factores: 1. La correlación entre los diferentes partidos políticos que influyen sobre las decisiones de interés común. 2. El sistema de instituciones y normas políticas que median la coexistencia de fuerzas sociales jerarquizadas y 3. Cada Estado depende de una estructura de categorías de percepción comunes, una serie de creencias que crean cierto grado de conformidad social y moral entre gobernantes y gobernados. (García, s. f.)

En cuanto al Poder, este se puede abordar desde diferentes miradas, a saber: 1. Posesión temporal (desempeñar un rol, posición o cargo social) o, 2. Permanente (los distintos papeles y posiciones funcionales que permiten influir a otros, disponer de los recursos comunes y tomar decisiones colectivas), en ambos casos se establece una correlación entre personas o grupos y una organización social (o psicológica). En cuyo caso la persona tiene la fuerza de realizar ciertas acciones o gobernar su propio destino guste o no a los demás, pero en este ejercicio de relación, el poder no debería ser usado para someter a otros, sino que, debiera

emplearse para colaborar y compartir forjando comunidad y fortaleciendo el poder colectivo.(Sánchez, 2019).

Con base en lo anterior, se precisa para el presente trabajo que si los 3 componentes del Estado (anteriormente mencionados) son acordes, es decir, hay equilibrio esto facilitará el ejercicio del Poder en pro de las comunidades, así garantizar la prevención y la no recurrencia de problemas como la accidentalidad vial.

Seguridad Vial

Es una disciplina en la cual convergen varios aspectos a fin de propender por la prevención de la accidentalidad en las vías, para lo cual debe existir un sistema de legislación (mecanismo de vigilancia y control de la circulación del tráfico) y vigilancia conformado por distintos elementos que deben coordinarse entre sí con la finalidad de fortalecer en los usuarios tanto la concienciación como la sensación percibida de ser aprehendidos y sancionados si infringen las normas vigentes, esto a través campañas publicitarias que se puedan difundir en los medios de comunicación y, el desarrollo de un sistema ágil de judicialización y sanciones. (Castillo, 2017).

A fin de lograr lo anterior, debe existir una corresponsabilidad entre los diferentes actores a saber: gobiernos, industria, organizaciones no gubernamentales y usuarios de la vía del Estado, precisamente en ese sentido en la presente investigación se pretende lograr la identificación de los lugares en los que mayor accidentalidad se presente y sus posibles causas, así contribuir como usuario de la vía a socializar elementos que a nivel gubernamental puedan ser tenidos en cuenta para minimizar la accidentalidad en la vía .

Accidente vial o de tránsito

Es entendido como un choque (vehículos de carretera; entre vehículos de carretera y peatones; entre vehículos de carretera y animales u obstáculos fijos y los accidentes de un solo vehículo) o un incidente en el que se ve implicado al menos un vehículo de carretera en movimiento, en una vía pública o privada, y como consecuencia del cual al menos una persona fallece o es lesionada. (Meza & Moscoso, 2017)

En un accidente de tránsito todos los actores viales (peatones, conductores y pasajeros) en algún momento son peatones, ya sea porque algunos se desplazan únicamente caminando o porque se realice un largo recorrido o de un corto paseo para ir a la tienda, o al paradero del bus, es por esta razón que todas las personas debemos conocer las responsabilidades en la seguridad vial y así evitar ser víctimas de un accidente en las vías. (Meza et. al, 2017)

Normatividad

En Colombia teniendo en cuenta la necesidad de abordar y prevenir el riesgo que es para la salud pública el problema de la accidentalidad vial se expidió la Ley 769 de 2002, (aplicable a todo el territorio nacional) “Por la cual se crea el Código Nacional de Tránsito y transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en dicho documento se regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. La ley 769 ha tenido una serie de modificaciones, entre las principales se encuentran las realizadas por las leyes 993 de 2004, 1005 de 2006, 1239 de 2008, 1281 de 2009, 1310 de 2009, 1383 de 2010, 1397 de 2010, 1548 de 2012 y 1696 de 2013, dicho código tiene su sustento amparado desde el derecho fundamental que tiene todo colombiano a circular libremente por el territorio nacional (artículo 24 Constitución Política); y en el mandato constitucional según el cual corresponde al Congreso hacer las leyes mediante las cuales deberá cumplir, entre otras, la función de unificar las normas sobre el tránsito en todo el territorio de la República. (Márquez & Saldarriaga, 2011)

Hipótesis

En el período comprendido entre 2016 y 2019, la Política Pública referente a seguridad vial descrita en el Plan de Desarrollo Recuperemos a Facatativá contribuyó a la reducción de los accidentes de tránsito, sin embargo, existen algunas zonas en las cuales la problemática tiene alta recurrencia.

Marco metodológico

En este apartado se definirán y delimitarán las condiciones a tener en cuenta para poder llevar a cabo la presente investigación y lograr el cumplimiento de los objetivos, teniendo en cuenta que el método en el que se enmarca es de tipo social cuantitativo, ya que se empleará información cuantitativa para determinar la eficacia de la Política Pública en Facatativá durante el periodo 2016-2019, esto en materia de reducción de la accidentalidad vial.

Diseño de la investigación

El diseño que se considera pertinente para el desarrollo de la presente investigación es no experimental, ya que como investigador no se tendrá control sobre la variable independiente, como tampoco conformará el grupo de estudio, pues serán individuos al azar, adicionalmente las variables tanto independiente como dependientes ya han ocurrido. (Briones, 2002)

Técnicas de investigación

Se aplicará una encuesta de tipo descriptiva con la que se espera conocer la percepción de habitantes del municipio de Facatativá respecto a los sitios donde los accidentes de tránsito son más recurrentes y establecer las posibles causas de la incidencia de accidentes de tránsito en determinadas zonas del municipio de Facatativá, para lo cual se precisa el uso de gráficos estadísticos y porcentajes. (Briones et. al, 2002).

Adicionalmente, se llevará a cabo una revisión documental, de archivos, tales como documentos de la entidad encargada de regular el tránsito en el municipio de Facatativá, así como el Plan de Desarrollo 2016-2019 que se emplearan para indagar si la accidentalidad en el municipio ha tenido algún cambio en el período antes mencionado y poder validar o triangular la información obtenida mediante otras fuentes de datos, para el caso de la presente monografía sería los referentes a la encuesta. (Sosa, s. f.)

Instrumentos

Encuesta: Conformada por 7 ítems, a través de los cuales se indaga por algunos aspectos relacionados con los accidentes de tránsito (puntos críticos y posibles causas) en el municipio

de Facatativá, la información obtenida será empleada únicamente con fines académicos.
(Malfasi, 2020)

Documentos: los aportados por la entidad que regula el tránsito en el municipio de Facatativá, así como el Plan de Desarrollo: Recuperemos a Facatativá 2016-2019 y por último registros fotográficos.

Resultados

A fin de poder recolectar información que permitiera el cumplimiento de los objetivos planteados para la presente investigación, se emplearon una serie de técnicas como: 1. Revisión documental (Plan de Desarrollo de Facatativá y documentos aportados por ente encargado de regular la movilidad) y 2. Aplicación de una encuesta.

Respecto a la revisión documental, se contó con el acceso a dos documentos los cuales fueron: Plan de Desarrollo: “Recuperemos a Facatativá 2016-2019” y el informe de accidentalidad vial en Facatativá 2019.

En cuanto al primero de los documentos, permite dar cumplimiento al objetivo específico n°1, que es el siguiente: *Identificar los factores que se contemplaron en el Plan de Desarrollo de Facatativá para el período comprendido entre los años 2016 y 2019, para reducir la incidencia de los accidentes de tránsito, encontrando lo siguiente:*

Figura 1: Visión y Ejes del Plan de Desarrollo (Corporación Concejo de Municipal de Facatativá, 2016)



Con base en la figura anterior, extraída del acuerdo 006 (Corporación Concejo de Municipal de Facatativá, 2016), se evidencia que en el Plan de Desarrollo se contempló a través del objetivo n° 2, el programa de Movilidad, ordenamiento, espacio público: escenarios de encuentro y paz, a través del artículo 4 del acuerdo aprobado.

En consecuencia, en el artículo 17 del acta antes mencionada, se encuentra un análisis detallado de los aspectos a tener en cuenta para el programa de movilidad, de los cuales, con base en el interés del presente trabajo, se extrae lo siguiente:

- Existe un plan de movilidad para: arreglo vías, maquinaria buena, placas huella.
- Trancones en las entradas de Facatativá, calle 7, carrera 4, carrera 5, carrera 2, exceso velocidad en transporte público e incumplimiento del código nacional de tránsito, no hay zonas de parqueo, pasos peatonales, son inseguros y no son inclusivos. No hay señalización.
- Mal uso del espacio público, parques deteriorados, invasión vehicular de espacios Públicos.
- Barrios sin accesos de vía definida, sin ciclo rutas.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el Plan de Desarrollo “Recuperemos a Facatativá 2016-2019” se planteó una serie de soluciones, las cuales fueron:

- Evaluar plan de movilidad existente y nuevas rutas urbanas, crear zonas peatonales, implementar zonas azules. Construcción de puentes peatonales en carrera 1.
- Implementar un sistema de semaforización, señalización y cámaras de control de tránsito, vigilancia y cultura ciudadana para el cumplimiento de normas y valoración de la vida.
- Promover la cultura y pedagogía con educación, información y comunicación creativa y continua para adoptar comportamiento de tránsito ciudadano adecuado.

Basado en lo anterior, se encuentra que en la Política Pública “Recuperemos a Facatativá 2016-2019”, se contemplaron factores para mejorar la movilidad y con esto lograr garantizar la seguridad vial, a partir del mejoramiento de las vías respecto a estado (mantenimiento) y señalización, así como optar por la promoción de la cultura ciudadana.

Ahora bien, es menester confirmar si las soluciones planteadas fueron implementadas, por tanto, se presentarán una serie de imágenes que permiten constatar el cumplimiento de las estrategias antes mencionadas.

Figura 11: Calle 2 con carrera 4



Figura 12: Calle 5 con carrera 5



Figura 13: Calle 5 con carrera 1



Figura 14: Calle 15 con carrera 9.



Figura 15: Calle 9 con carrera 1.



Figura 16: Calle 5 carrera 5



Con
base en

las imágenes anteriores, se puede evidenciar que en algunas de las zonas identificadas (carreras 1a, 5a y 9ª), efectivamente se instalaron semáforos y delimitaron algunas zonas para no parquear (carrera 1ª). En cuanto a las cámaras, hay una zona en la que se instaló (carrera 5ª), claro que, no hubo cumplimiento respecto a: construcción del puente peatonal, como tampoco de las zonas azules, paraderos y zonas de parqueo.

Por último, para la capacitación a usuarios de la vía se obtiene evidencia de la Policía de Carreteras (Leal & Policía Nacional de Colombia, 2019), la cual se presenta a continuación:

Figura 2: Capacitación a usuarios de la vía. (Leal & Policía Nacional de Colombia, 2019)



A fin de dar cumplimiento al objetivo específico n° 2, por medio del cual se planteó lo siguiente: *Rastrear documentación que permita conocer las cifras de accidentalidad en materia de tránsito sucedidas en el municipio de Facatativá durante los años 2016 a 2019, esto recurriendo a bases de datos de la entidad que regula la movilidad en el municipio.*

En consecuencia en Leal & Policía Nacional de Colombia (2019), se encontró la siguiente información:

Tabla 1: Accidentalidad vial en Facatativá 2018-2019 (Leal & Policía Nacional de Colombia, 2019)

ACCIDENTALIDAD VIAL FACATATIVA 2018 - 2019			
EVENTOS	2018	2019	DIFERENCIA
ACCIDENTES	53	43	-10
MUERTOS	6	11	5
LESIONADOS	57	48	-9

Teniendo en cuenta la información de la tabla, se evidencia que, aunque la accidentalidad y el número de lesionados ha disminuido, la cifra de muertos por el contrario aumentó, lo que lleva a inferir que los accidentes generados aumentaron la gravedad en las víctimas, de modo que, el impacto seguramente fue más fuerte a razón del exceso de velocidad, lo cual también se resalta en las hipótesis de los organismos de control, tal como se muestra a continuación:

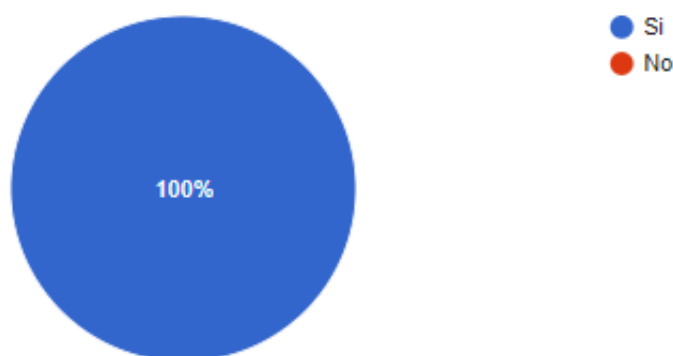
Figura 3: Hipótesis



En cuanto a la encuesta, esta se aplicó para dar cumplimiento al objetivo específico n° 3, por medio del cual se planteó lo siguiente: *Indagar mediante la aplicación de un instrumento, la percepción de habitantes del municipio de Facatativá respecto a los sitios donde los accidentes de tránsito son más recurrentes y las posibles causas de la incidencia de esa situación.*

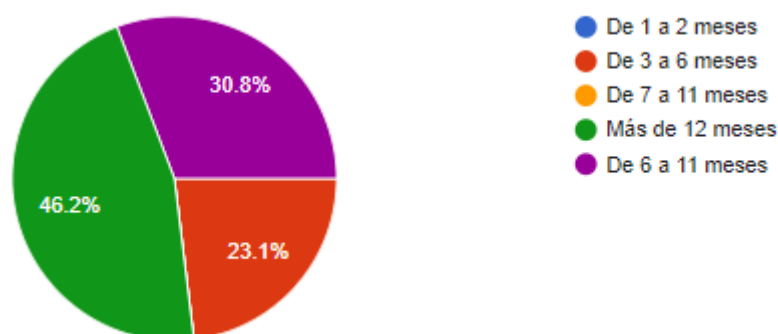
La muestra se escogió de forma aleatoria y se obtuvo respuesta de 13 personas, a continuación, se presentan los resultados obtenidos:

Figura 4: ¿vive o ha vivido en Facatativá? (Malfasi, 2020)



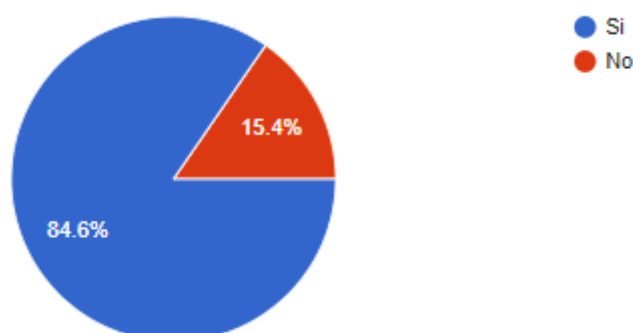
Con base en la gráfica anterior, se puede establecer que la población a la que se le aplicó la encuesta es idónea para responder a las preguntas, dado que el 100% habita en el municipio.

Figura 5: Tiempo de residencia en Facatativá (Malfasi, 2020)



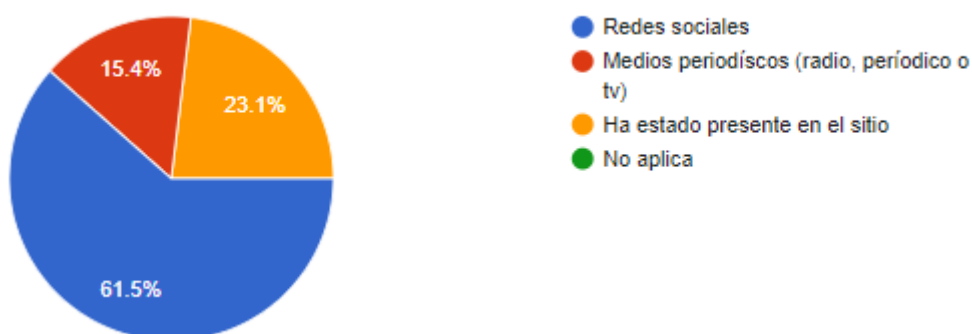
Con los resultados expuestos en la gráfica anterior, se evidencia que el 77% de la población a la que se le aplicó la encuesta es residente de Facatativá por más de 6 meses, tiempo adecuado para tener un conocimiento más amplio sobre la situación de accidentalidad en materia de tránsito.

Figura 6: ¿Tiene conocimiento de accidentes de tránsito ocurridos en Facatativá? (Malfasi, 2020)



De acuerdo al gráfico 2, en la cual se evidencia que el tiempo de residencia en Facatativá de la población encuestada es significativo para conocer la situación referente a accidentalidad de tránsito se confirma con los resultados expuestos en la gráfica 3, ya que el 84% de los encuestados ha sido conocedor de accidentes ocurridos en las vías del municipio.

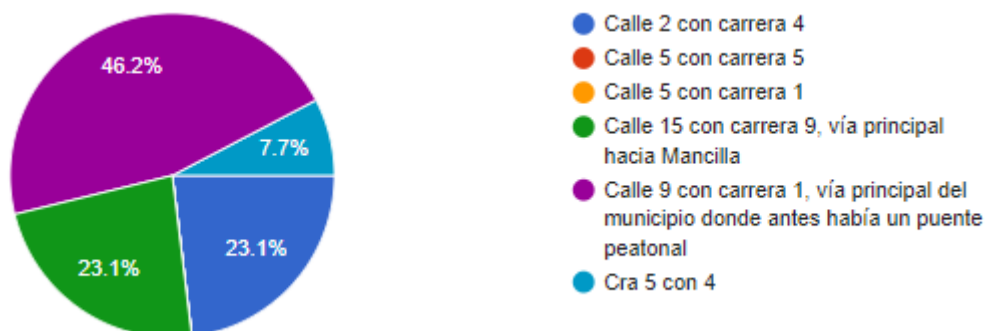
Figura 7: ¿A través de qué medio se ha enterado de accidentes de tránsito ocurridos en Facatativá? (Malfasi, 2020)



En la gráfica anterior se muestra que los medios de comunicación son una importante fuente de información, pero es de resaltar que el 23% de la muestra ha estado presente en el

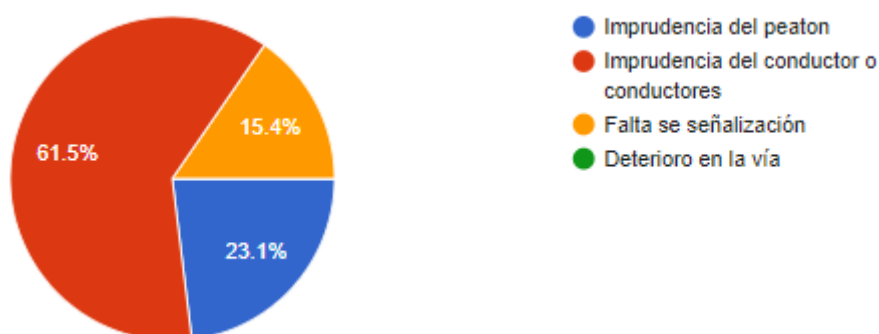
momento del accidente, por tanto, se considera puede tener apreciación precisa de las causas que dieron origen a la situación.

Figura 8: ¿Qué zona considera es la más susceptible de accidentes de tránsito en Facatativá? (Malfasi, 2020)



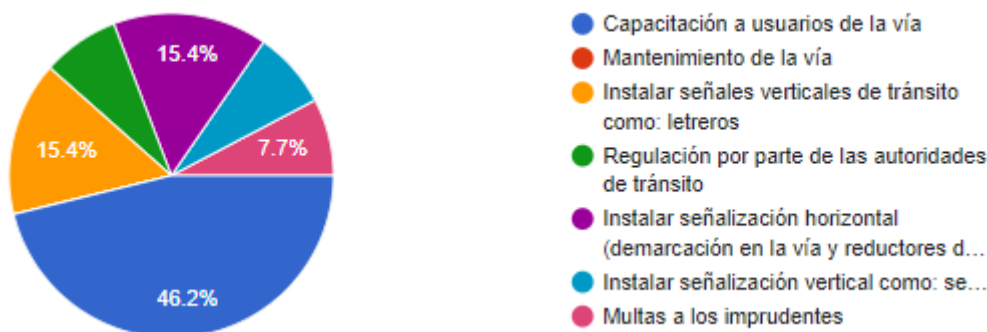
Los datos representados en la gráfica anterior, son de gran relevancia para la presente investigación, ya que brinda información sobre los lugares en los que mayor accidentalidad de tránsito se presenta, teniendo que un 46% la calle 9 con carrera 1 es una de las vías más peligrosas del municipio.

Figura 9: ¿Qué causas considera que generan la accidentalidad de tránsito en Facatativá? (Malfasi, 2020)



Con los datos reflejados en la gráfica anterior, se corrobora la información encontrada en bases de datos respecto a que una de las principales causas de accidentalidad en la vía está relacionada con la imprudencia de los usuarios de la vía y 84% de la población encuestada así lo expresa, pero bien un dato interesante es que el 15% de los accidentes pudieran prevenirse si la señalización en la vía fuese la adecuada.

Figura 10: ¿Qué sugiere para prevenir o reducir la accidentalidad de tránsito en Facatativá? (Malfasi, 2020)



La información obtenida con la pregunta n° 7, es muy importante y guarda relación con los datos representados en el gráfico 6, pues si uno de los principales factores es la imprudencia de los usuarios en la vía, es coherente que el 46% de la población considere que la *capacitación a los usuarios* sea una de las posibles acciones para prevenir la accidentalidad, pero adicional a esto, el 38% expresa que la adecuada señalización y control por parte de las autoridades podría ser de gran ayuda para prevención y disminución de los accidentes de tránsito en Facatativá, por lo menos en aquellos puntos geográficos que se identificaron y que se representan en el gráfico 5.

Con base en la información obtenida, se establece que la percepción de la muestra a la que se le aplicó la encuesta, encuentra que existen 6 puntos críticos (Calle 2 con carrera 4, Calle 5 con carrera 5, Calle 5 con carrera 1, Calle 15 con carrera 9, Calle 9 con carrera 1 y Carrera 5 con 4) en materia de accidentalidad vial en Facatativá, de los cuales 3 puntos coinciden con los identificados en el Plan de Desarrollo – Recuperemos a Facatativá (calle 7, carrera 4, carrera 5, carrera 2) y son las carreras:4, 5. En lo que respecta a posibles soluciones, la muestra encuestada coincide con la administración 2016-2019, en que la señalización y la capacitación de los usuarios de la vía podría contribuir en la prevención de la accidentalidad de tránsito.

Conclusiones

En cuanto a la hipótesis planteada (pág. 19), se confirma que fue acertada, ya que los aspectos contemplados para mejorar la seguridad vial y que se describen en el Plan de Desarrollo Recuperemos a Facatativá 2016-2019, efectivamente contribuyeron a la reducción de los accidentes de tránsito, esto basado en el análisis realizado a documentos de la entidad de movilidad en el municipio, la encuesta y los registros fotográficos obtenidos, sin embargo, existen algunas zonas en las cuales la problemática tiene alta recurrencia, esto con base en los puntos identificados por la muestra encuestada.

Los factores contemplados en el Plan de Desarrollo de Facatativá para el período comprendido entre los años 2016 y 2019, para reducir la incidencia de los accidentes de tránsito, fueron: 1. Crear zonas peatonales, implementar zonas azules, construcción de puentes peatonales en carrera 1, 2. Implementar un sistema de semaforización, señalización y cámaras de control de tránsito, vigilancia y cultura ciudadana para el cumplimiento de normas y valoración de la vida y 3. Promover la cultura y pedagogía con educación, información y comunicación creativa y continua para adoptar comportamiento de tránsito ciudadano adecuado.

Las cifras de accidentalidad en materia de tránsito sucedidas en el municipio de Facatativá durante los años 2016 y 2019, muestran que la accidentalidad en el municipio evidenció una reducción, sin embargo, las víctimas fatales aumentaron, lo cual se podría pensar que el impacto en el accidente fue más fuerte, posiblemente ocasionado por exceso de velocidad y que tanto las autoridades como la bibliografía coinciden en afirmar que es uno de los factores de riesgo.

La percepción de habitantes del municipio de Facatativá respecto a los sitios donde los accidentes de tránsito son más recurrentes, muestra que son 6 los puntos (gráfico 5, pág. 27). En cuanto a las posibles causas de la incidencia de esa situación, la muestra señala 7 estrategias (gráfico 7, pág. 29), entre las que se resalta la señalización vial (vertical y horizontal) y la capacitación a los usuarios de las vías.

En cuanto a los aspectos contemplados en el Plan de Desarrollo Recuperemos a Facatativá 2016-2019, se confirma la incorporación de semaforización, lo cual de acuerdo al análisis de

la información (registros fotográficos, pág. 24) ha contribuido en la reducción de la accidentalidad. En cuanto a la capacitación realizada a los usuarios de la vía, esta ha sido realizada por la Policía de Carreteras (pág.25), pero no se logró tener acceso a información que permitiese confirmar la implementación de dicha estrategia por parte de la Administración Municipal.

Referencias

- Aguilar, L. (2007). El aporte de la Política Pública y de la Nueva Gestión Pública a la gobernanza. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 39, 29. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3575/357533693001.pdf>
- Algora, A., Russo, M., Suasnavas, P., Merino, P., & Gómez, A. (2017). Tendencias de los accidentes de tránsito en Ecuador: 2000-2015. *Trends in Traffic Accidents in Ecuador: 2000-2015.*, 16(33), 52-58. Recuperado de: <https://doi.org/10.11144/Javeriana.rgps16-33.tate>
- Almeida, G., Medeiros, F., Pinto, L., Bezerra, J., & Lima, K. (2016). Prevalência e fatores associados a acidentes de trânsito com mototaxistas / Prevalence and factors associated with traffic accidents involving motorcycle taxis / Prevalencia y factores asociados a accidentes de tránsito con mototaxistas. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 69(2), 382-388. Recuperado de: <https://doi.org/10.1590/0034-7167.2016690223i>
- Arias, S. (2005). Factores de riesgo asociados a accidentes de tránsito en menores de 19 años. *Pediatría (Asunción): Organo Oficial de la Sociedad Paraguaya de Pediatría*, . 1, 16. Recuperado de: http://scielo.iics.una.py/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1683-98032005000100004&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Briones, G. (2002). *Metodología de la investigación cuantitativa en las ciencias sociales*. ARFO Editores e Impresores Ltda. Recuperado de: <https://metodoinvestigacion.files.wordpress.com/2008/02/metodologia-de-la-investigacion-guillermo-briones.pdf>
- Castillo, J. (2017). *La Contribución a la seguridad vial de la supervisión del cumplimiento de las normas de circulación*. Fundación MAPFRE. Recuperado de:

https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/presentacion-estudio-seguridad-vial_tcm1069-415145.pdf

Corporación Concejo de Municipal de Facatativá. (2016). *Acuerdo 006 de 2016: Plan de Desarrollo Recuperemos a Facatativá 2016-2019*. Recuperado de:

<https://cpd.blob.core.windows.net/test1/25269planDesarrollo.pdf>

Cruz, I. (2020). La imputación objetiva y la conducta de la víctima en los delitos imprudentes por accidente de tránsito en Ecuador. (Spanish). *The objective imputation and conduct of the victim in reckless crimes due to a traffic accident in Ecuador. (English)*, 7, 1-24. Recuperado de:

<https://bibliotecavirtual.unad.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=eue&AN=141887594&lang=es&site=eds-live&scope=site>

García, Á. (2006). *CRISIS DEL ESTADO Y PODER POPULAR*. 12. Recuperado de:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1984233>

González, L. (2011). *Carga asociada a lesiones en términos de discapacidad y muerte como consecuencia de accidentes de tránsito en Colombia*. Recuperado de:

[https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/1673/Gonz%
c3%a1lezBeltanLuzMelba2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/1673/Gonz%c3%a1lezBeltanLuzMelba2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Leal, J., & Policía Nacional de Colombia. (2019). *Consejo de Seguridad, Comité de Orden Público, Comité Civil de Convivencia*.

Malfasi, M. (2020, 15). *Encuesta sobre accidentalidad vial en el municipio de Facatativá* [Entrevista]. Disponible en: shorturl.at/Bcfr

Márquez, C., & Saldarriaga, D. (2011). *Impacto generado por la ley 1383 de 2010 que modifica la ley 769 de 2002, en relación con las sanciones por infracciones de tránsito en el Valle de Aburrá* [Info:eu-repo/semantics/masterThesis, Universidad EAFIT]. Recuperado de: <http://repository.eafit.edu.co/handle/10784/218>

- Meza, L., & Moscoso, R. (2017). *Herramienta estratégica utilizada en la accidentalidad vial en Colombia y estrategias de prevención definidas en el código de tránsito y transporte ; Strategic tool used in road accidents in colombia and prevention strategies defined in the transit and transportation code*. Recuperado de:
<http://hdl.handle.net/10654/16919>.
- Miranda, J. J., Rosales-Mayor, E., Gianella, C., Paca-Palao, A., Luna, D., Lopez, L., & Huicho, L. (2010). Cobertura Real De La Ley De Atención De Emergencia Y Del Seguro Obligatorio Contra Accidentes De Tránsito (soat). *COVERAGE OF THE EMERGENCY HEALTH CARE LAW AND THE COMPULSORY INSURANCE AGAINST ROAD TRAFFIC CRASHES (SOAT)*., 27(2), 179-186. Recuperado de:
<https://doi.org/10.1590/S1726-46342010000200004>
- Morales, C. (2008). Estudio Sobre La Implementación Del Seguro Obligatorio De Responsabilidad Civil Extracontractual Por Accidentes De Tránsito En Colombia: Aspectos Jurídicos Relevantes En El Derecho Comparado. *Revista de Derecho Privado*, 41, 3-44. Recuperado de:
<https://bibliotecavirtual.unad.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=zbh&AN=44483406&lang=es&site=eds-live&scope=site>
- Pico, M., González, R., & Noreña, O. (2011). ROAD AND PEDESTRIAN'S SECURITY: A THEORETICAL APPROACH FROM PUBLIC POLITICS. *Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), 190-204. Recuperado de:
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0121-75772011000200014&lng=en&nrm=iso&tlng=en
- Restrepo, J., Medina, S., & Vallejo, J. (2016). Pérdidas económicas para las compañías aseguradoras derivadas de personas lesionadas en accidentes de tránsito: Aplicación de un modelo de pérdidas agregadas. *Economic Losses for Insurers Arising from*

- Injured in Traffic Accidents: Applying a Loss Distribution Aggregated Model.*, 15(30), 80-93. Recuperado de: <https://doi.org/10.11144/Javeriana.rgyps15-30.peca>
- Ruiz, J., & Herrera, A. (2016). Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: Caracterización general y tipologías de accidentes. *CES Psicología*, 9(1), i-xv. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=423545768004>
- Sánchez, A. (2019). Las posibilidades constructivas del poder: Empoderamiento y desarrollo humano. *The constructive possibilities of power: Empowerment and human development.*, 38, 1-20. Recuperado de: <https://bibliotecavirtual.unad.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=zbh&AN=140966574&lang=es&site=eds-live&scope=site>
- Tellechea, E. (2015). *Soluciones concluidas en el MERCOSUR en materia de jurisdicción internacional: Análisis de los protocolos de Buenos Aires sobre jurisdicción internacional en materia contractual y de San Luis en materia de resp. civil emergente de accidentes de tránsito.* Recuperado a partir de <https://revista.fder.edu.uy/index.php/rfd/article/view/495>
- Threnig, J. (1997). *Política pública y acción pública.* VI(1), 10. Recuperado de: http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/11713/1/DOCT2064257_ARTICULO_2-VOLVINUM1.PDF
- Velásquez, R. (2009). *Hacia una nueva definición.* 40. Recuperado de: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/desafios/article/view/433>

Bibliografía complementaria

Cámara de Comercio de Bogotá. (2015). *Balance de seguridad en Cundinamarca*. Bogotá.

Recuperado de

<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/13180/Balance%20de%201a%20seguridad%20en%20Cundinamarca%202014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Pabón, S. (1987). Estudio de los puntos críticos por accidentalidad en vías troncales de los departamentos de Cundinamarca, Tolima y Huila. I Parte. *Ingeniería E Investigación*,

16, 57-67. Recuperado de

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ingevin/article/view/21579>

Anexos

Este instrumento se aplica con el fin de indagar algunos aspectos relacionados con los accidentes de tránsito (puntos críticos y posibles causas) en el municipio de Facatativá, la información obtenida será empleada únicamente con fines académicos.

De antemano agradezco su colaboración para suministrar las respuestas a las siguientes preguntas:

¿Actualmente reside (vive) o labora (trabaja) en Facatativá? o ¿ha residido o laborado (trabajado) en Facatativá?

*Si

*No

¿Cuánto tiempo hace que reside o labora (trabaja) en Facatativá? o ¿Cuánto tiempo hace que residió o laboró (trabajó) en Facatativá?

*De 1 a 2 meses

*De 3 a 6 meses

*De 7 a 11 meses

*Más de 12 meses

¿Se ha enterado de algún accidente de tránsito ocurrido en el municipio de Facatativá?

*Si

*No

¿A través de qué medio se ha enterado de accidentes de tránsito ocurridos en Facatativá?

*Redes sociales

*Medios periodísticos (radio, periódico o tv)

*Ha estado presente en el sitio

*No aplica

¿Según su experiencia cuáles considera son los puntos en los que mayor posibilidad de accidentes de tránsito se pueden o se presentan en Facatativá? En la opción "otros" puede incluir más sitios en los cuáles considera también son críticos.

*Calle 2 con carrera 4

*Calle 5 con carrera 5

*Calle5 con carrera 1

*Calle 15 con carrera 9, vía principal hacia Mancilla

*Calle 9 con carrera 1, vía principal del municipio donde antes había un puente peatonal

*Otro ¿Cuál?

¿Cuáles cree que son las causas para que en los puntos antes mencionados se presenten o se puedan presentar accidentes de tránsito en Facatativá?

- *Imprudencia del peatón
- *Imprudencia del conductor o conductores
- *Falta de señalización
- *Deterioro en la vía
- *Orto ¿Cuál?

¿Qué sugerencia puede aportar para que en los puntos antes mencionados se prevengan o reduzcan los accidentes de tránsito en Facatativá?

- *Capacitación a usuarios de la vía
- *Mantenimiento de la vía
- *Instalar señales verticales de tránsito como: letreros
- *Regulación por parte de las autoridades de tránsito
- *Instalar señalización horizontal (demarcación en la vía y reductores de velocidad)
- *Instalar señalización vertical como: semáforos
- *Orto ¿Cuál?

Si tiene alguna observación puede escribirla aquí. ¡¡ Gracias !!

Medio utilizado para la aplicación de la encuesta Google Forms.