

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
ESCUELA NACIONAL DE TRABAJO SOCIAL**

Título:

**Educación Vial desde la perspectiva del Trabajo Social.
“Mujeres y niños que utilizan el cruce Av. Paseo de la Reforma y
la calle Francisco González Bocanegra”, en la Delegación
Cuauhtémoc, México, DF.**

Alumnas:

**Leticia Hernández Blas
Marina Adriana Victoria Canchola**

Director de Tesis

Lic. Ulises Torres Sánchez

Elaboración de Tesis Vía Tradicional

Mayo 2007



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS

A nuestros padres por darnos la vida, por su apoyo incondicional para cursar una licenciatura y por no perder la fe en nosotras.

A nuestro Director Lic. Ulises Torres Sánchez por iniciar esta noble aventura aún con las vicisitudes en favor de la niñez mexicana para evitar más atropellados y que pudiésemos lograr este sueño; obtener un título universitario.

Al jurado revisor por sus atinadas observaciones que contribuyeron a mejorar la presente investigación.

A nuestros maestros por ser portadores de la sabiduría y transmitirnos su honesto conocimiento y motivarnos a seguir adelante.

A la Escuela Nacional de Trabajo Social y a todo el personal administrativo que en ella labora, por su Fé, Confianza y Cooperación para realizar este trabajo.

A las Asociaciones Civiles, comunidad y autoridades por las facilidades otorgadas, por su apoyo y por que con sus acciones hacen de México un país mejor para vivir.

A las personas que nos quieren y que nos dieron mucho amor, que nos acompañaron en los desvelos y en la investigación.

A los directores de las escuelas primarias y jardín de niños por arriesgarse con nosotros a cambiar el mundo a favor de los niños y las mujeres.

A los niños y a las mujeres de las escuelas primarias que participaron en este trabajo, que brindaron su información objetiva para la veracidad y validez de esta investigación.

A ti gracias.

ÍNDICE	2
INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO 1.- EDUCACIÓN VIAL	13
1.1 Definición	15
1.2 Vialidad en el Distrito Federal	16
1.3 Intersecciones peligrosas por Delegación.	19
1.4 Av. Paseo de la Reforma - Un poco de Historia	21
1.4.1 Av. Paseo de la Reforma y accidentes viales	23
1.4.2 Intersecciones peligrosas de la Delegación Cuauhtémoc	24
CAPÍTULO 2.- MARCO JURÍDICO DE LA EDUCACIÓN VIAL EN MÉXICO	26
2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	28
2.2 Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal	29
2.3 Acuerdo por el que se establecen las medidas de protección para disminuir la ocurrencia y el impacto de accidentes de tránsito	36
CAPÍTULO 3.- SEÑALES DE TRÁNSITO	41
3.1 Definición	43
3.2 Funciones	43
3.3 Clasificación	43
3.3.1 Señales Gráficas	43
3.3.2 Señales Electromecánicas	45
3.3.3 Señales Humanas	45
3.3.4 Señales Sonoras	47
3.3.5 Señales horizontales o marcas en pavimento	47
CAPÍTULO 4.- SALUD Y TRABAJO SOCIAL	50
4.1 Salud	51
4.1.1 Definición	52
4.1.2 Redes para generar salud	53
4.2 Trabajo Social	53
4.2.1 Definición	54
4.2.2 Funciones	56
CAPÍTULO 5.- METODOLOGÍA PARA LA INTERVENCION EN EL PROBLEMA DE EDUCACIÓN VIAL	57
5.1 Teoría de Sistemas	59
5.1.1 Tipos de Sistemas	60
5.1.2 Principios de Sistemas Abiertos	62
5.2 Teoría del Conflicto	65
5.2.1 Definición	66
5.2.2 Proceso del Conflicto y sus posibles respuestas	68
5.3 Trabajo Social y Educación Social	71
5.3.1 Concepto	72
5.3.2 Tipos de Educación	73

CAPÍTULO 6.- PERCEPCIÓN DE RIESGO DE SUFRIR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN MENORES Y MUJERES DE ESCUELAS PREESCOLAR Y PRIMARIAS DE AV. PASEO DE LA REFORMA.	79
6.1 Percepción de riesgo de sufrir un accidente en niños y mujeres	80
6.1.1. Descripción del medio	80
6.1.2. Infraestructura vial	81
6.1.3. Tipo de población que utiliza el paseo de Av. Reforma por Jaime Nunó y Francisco González Bocanegra	81
6.1.3.1. Aforo por observación realizado el día 22 de agosto de 2005 en un horario de las 7:00 a 21:00 hrs., por Movilidad y Desarrollo México AC	82
6.1.3.2. Intervención directa con los directivos de los planteles escolares primarias Escuela Primaria “Jaime Nunó”, Escuela Primaria “Estado de Yucatán” y jardín de niños “Jaime Nunó”.	84
6.2 Muestra representativa de las tres escuelas	86
6.2.1 Menores de la primaria Jaime Nunó	86
6.2.2 Menores del Jardín de niños Jaime Nunó	91
6.2.3 Menores de la primaria Estado de Yucatán	94
6.2.4 Mujeres de la primaria Jaime Nunó	98
6.2.5 Mujeres del Jardín de niños Jaime Nunó	102
6.2.6 Mujeres de la primaria Estado de Yucatán	105
6.2.7 Análisis e Interpretación general de las tres escuelas	109
CAPÍTULO 7.- APLICACIÓN DEL PROYECTO INTEGRAL DE INTERVENCIÓN DE TRABAJO SOCIAL	117
7.1. Justificación	118
7.2. Objetivo general	119
7.3. Objetivos específicos	119
7.4. Metas	120
7.5. Límites	120
7.6. Políticas	121
7.7. Organigrama	121
7.8. Cronograma	122
7.9. Supervisión	123
7.10. Evaluación	123
RESULTADOS DE LA IMPLEMENTACIÓN E HIPÓTESIS	124
CONCLUSIONES	130
RECOMENDACIONES	133
BIBLIOGRAFÍA, HEMEROGRAFIA Y CONSULTAS ELECTRÓNICAS	134
ANEXOS	137

Introducción

El hombre y su andar por el mundo

Desde la prehistoria hasta la actualidad el hombre ha tenido que desplazarse para satisfacer sus necesidades básicas: comida, vestido, vivienda, educación y salud, elementos esenciales para la vida.

Los grandes recorridos a pie para ir en busca de alimento -la caza-, le llevó sin darse cuenta a atravesar continentes, enfrentándose a una serie de vicisitudes en su andar por estos lugares que ponían en riesgo su vida y la de su familia, al enfrentarse a los animales o a la misma naturaleza tan desconocida para él.

Posteriormente establece su territorio en donde quedará su familia al resguardo, mientras que él se desplaza de nuevo para ir en busca del tan anhelado alimento.

Se observa como de acuerdo a sus necesidades, va modificando su entorno y delimitando la extensión de sus pasos, de su andar, cuya finalidad única es su comodidad y la de su prole. Siempre enmarcada bajo la idea de protección, seguridad, y salud.

Así, desde sus primeros pasos en la tierra, su andar ha sido perseguido por una serie de cambios estructurales territoriales, generados por el mismo, que le benefician y que a la vez irónicamente le perjudican si no tiene el control y las precauciones pertinentes ante ellos.

Al paso de los años, al construir calles y avenidas para trasladar a personas o cosas en el menor tiempo y esfuerzo posible, sus pasos empiezan a ser controlados por una serie de normas no establecidas mas que por su instinto

de conservación a la vida, pues la dirección de sus movimientos deben realizarse en los lugares precisos lejos de los caballos y carruajes que circulan a gran velocidad por estos espacios delimitados.

Así la evolución continúa y estos carruajes y caballos empiezan a ser desplazados por coches que si no tienen la suficiente velocidad de los autos de ahora, pero si la suficiente fuerza como para afectar irremediabilmente al individuo que se atreva a cruzarse en su camino.

Ni que decir de los actuales modelos automovilísticos con sus altas velocidades y su porte para quien hace uso de ellos -según los medios de publicitarios-, dan poder y estatus a quién maneja alguno de ellos.

Poder, palabra tan importante para nuestra sociedad, para ser valorado y aceptado en esta sociedad cada vez más materialista. Situación, que quién no sabe “manejarse” así mismo, pierde el piso, pierde la realidad y por ende pierde la noción del respeto hacia los demás, sus ideas, y sus espacios.

Espacios vitales, que ofrecen seguridad, resguardo ante un peligro, ante la pérdida a la integridad física y mental.

Ahora este riesgo ante la pérdida de la salud temporal o definitiva no se enmarca a sectores de una sociedad especifica, aunque si podría incidir en el rol que se juega con mayor constancia dentro de una sociedad.

Por lo que afirmamos que los sectores de un nivel alto pueden estar actuando como conductores la mayor parte de su vida, mientras que las personas de bajos recursos en su mayoría podrían estar jugando el rol de peatones el mayor tiempo de su vida. Sin llegar a afirmar que los primeros estén registrados en mayor proporción como los causantes principales de atropellamientos.

Por otra parte, en la actualidad, el gran desarrollo urbano y un alto nivel de habitantes, ha generado un aumento de todas las cosas que el hombre tiene que enfrentar para satisfacer las mismas necesidades que al inicio de la historia.

La interacción constante con su prójimo en espacios cada vez más reducidos, el aumento del tiempo para desplazarse de un lugar a otro partiendo de la construcción de viviendas e infraestructura necesaria para el desarrollo del país y por ende del individuo. Y la rapidez con que éstos deben ser cumplidos, ya que el tiempo en la actualidad es vital.

Tiempo que muchas veces se “pierde” en embotellamientos y largos desplazamientos para cumplir muchas veces con solo una necesidad, quedando en espera las demás.

Así, la interacción entre ser conductor y peatón es constante, en un momento estamos de un lado, en otro momento en el otro, pero siempre interactuando. Ambos teniendo la misma necesidad: “desplazarse en busca de cubrir una necesidad”.

Es por ello, que para asegurar el resguardo de la vida se generan normas, primero morales y después escritas y estipuladas por individuos o instituciones encargadas de resguardar la salud del ser humano.

En este transitar por la vida, por las calles y avenidas ahora tan concurridas, es necesaria y obligatoria la existencia de señalamientos, reglamentos y de su seguimiento al pie de la letra, para que el peatón y el que conduce, guarden respeto mutuo, para que ambas vidas tengan la seguridad de preservarse.

Sin ello, es seguro que alguien salga afectado, rompiendo así la armonía natural y ahora estipulada, de la sana convivencia humana.

Como hemos observado, este constante riesgo ante la muerte y ante la discapacidad ha estado presente irremediamente conforme el hombre ha ido evolucionando. El nivel de riesgo ante la pérdida de la salud: muerte o discapacidad es directamente proporcional con la evolución del hombre y su relación con su medio ambiente.

Así la educación hacia el correcto comportamiento vial asegurará la salud física y mental del individuo y por ende la vida.

A través de la búsqueda en nuestro pasado, encontramos desafortunadamente vestigios de agobio y dolor, a partir de recordar la experiencia de algún atropellado, recobrando al instante sensaciones y recuerdos fijos de esta situación tan desagradable. Éstas emanan por la experiencia propia, por la de un familiar, o bien, por la de un amigo cercano.

En el presente, es fácil indagar sin estudios formales, y percatarnos de que no son pocas las personas que han pasado por estos momentos, cuando se les hace la pregunta, ¿puede describir un hecho de este tipo -atropellamiento-? Obteniendo como respuesta un sí; en su andar hacia la escuela, al trabajo, irónicamente en busca de un servicio de salud, en los periódicos, en el noticiero matutino cuando apenas inicia el día, etc.

Son muchos los medios que nos hacen percibir que esta problemática existe, y que afecta a la población. Es tal la gravedad de ésta situación y de sus consecuencias, que la Secretaría de Seguridad Pública ha implementado una serie de actividades relacionadas con la educación vial, enfocadas a las escuelas primarias ubicadas en nuestro país.

La población vulnerable en este cruce (mujeres y niños) se encontraban a disgusto con las autoridades y las dependencias ya que no hacían caso a sus peticiones para brindarles seguridad vial, existían en este cruce 19 atropellamientos al mes, no se contaba con la infraestructura y la señalización óptima para brindar seguridad vial al os peatones.

Se inicia en el conocimiento de su entorno que le rodea, edad precisa para que asimile lo referente a la educación vial, información que le servirá de herramienta en su andar por la vida, específicamente en la interrelación como peatón con el conductor en este cruce.

Pero esta información no solo debe iniciarse o quedarse en él; es importante que los integrantes de la familia con quien interactúa constantemente

se empape de ésta información, pues son ellos y en específicamente sus tutores y/o responsables, la población adulta, quienes reforzaran en su actuar, el seguimiento de estas normas y conductas, encaminadas a preservar la salud, pero los adultos también adolecen de esta información y educación vial.

Sabemos que desde hace mucho tiempo, estas normas y conductas están al alcance del conocimiento de la población, desafortunadamente al tener estos señalamientos a la vista tan cotidianamente pierde la importancia de su existir, de la función que cumplen. Aún cuando su estancia sea enfocado a evitar un atropellamiento.

De ahí la necesidad de esta investigación en donde el trabajador social refleje su actuar ante este panorama -personas atropelladas- no para enseñar directamente sobre ésta temática, sino más bien; para implementar metodologías y por ende actividades enfocadas a que los menores, sus madres, representantes e indirectamente familiares, tengan a su alcance diferentes medios de enseñanza que le acerque a la información de la educación vial, les haga de su conocimiento de lo desconocido y les actualice de lo ya conocido en seguridad y educación vial.

Desde el planteamiento, la elaboración del plan, la ejecución del mismo es responsabilidad de las que suscriben, obteniendo interesantes resultados una vez sustentado teóricamente el problema y aplicado el proyecto integral de intervención de Trabajo Social.

El objetivo de esta tesis es identificar la interrelación que se da entre los subsistemas del sistema vial. Para una transformación social en el entorno de el

crucero de Jaime Nunó y Francisco González Bocanegra desde la teoría de sistemas, este es un paso donde se presentan problemas tales como robo, drogadicción, prostitución, basura y atropellados.

Siendo el problema a investigar los atropellados, este es el motivo de la presente tesis la detección y atención de esta problemática, con un programa que se ejecutará en el sitio previamente mencionado.

La hipótesis de posibilidad como lo señala Guillermina Baena (1990), es lo que se va a comprobar o desechar, así la hipótesis central de este trabajo es: Si las mujeres y los niños que utilizan el cruce Av. Paseo de la Reforma y la calle Francisco González Bocanegra, en la Delegación Cuauhtémoc en México DF contaran con educación vial y la infraestructura necesaria, no habría atropellados.

Por la importancia que representa enfocar nuevamente la atención a todo lo referente a la educación vial, el presente trabajo tendrá la finalidad de introducirse a esta problemática, aplicar un proyecto para la solución del problema.

Iniciamos el capítulo uno que tiene por objetivo adentrarnos al mundo de la vialidad en el Distrito Federal, para ello se anexan datos estadísticos emitidos por la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal en el año 2005, y de la Av. Paseo de la Reforma considerada en el primer lugar al registrar un alto índice de atropellamientos.

El capítulo dos hará referencia al marco jurídico de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 2000, del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 2006 y un acuerdo por el que se establece diversas medidas de protección tendientes a disminuir la ocurrencia y el impacto de los accidentes de tránsito establecido por el Consejo de Salubridad General.

El capítulo tres expondrá todos los señalamientos viales existentes para nuestro correcto conducir en la relación entre peatones y conductores,

estipulados por la Secretaría de la Seguridad Pública del Distrito Federal y los organismos de la sociedad civil.

El capítulo cuatro mostrará las definiciones del Trabajo Social y la salud en el contexto en el cual se encuentran inmersa la educación vial y la metodología utilizada para intervenir en esta problemática.

El capítulo cinco presenta la teoría de sistemas en la que se basa esta tesis, describiendo a la educación vial como un sistema abierto, se integra la teoría del conflicto pues ella puede explicar parte del conflicto que existe entre automovilistas y peatones. Agregándose además la relación que se establece desde el Trabajo Social para la educación vial, sus formas y fases; la sensibilización, y la educación en materia de educación vial.

El capítulo seis retoma un diagnóstico elaborado por la necesidad de conocer la percepción que tienen las “mujeres y los niños que utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma y la calle Francisco González Bocanegra”, en la Delegación Cuauhtémoc, México, DF., en este capítulo se podrá observar el riesgo que tienen las mujeres y los niños de sufrir un atropellamiento, incorporamos la importancia de la infraestructura en materia de protección y seguridad vial.

Se incorpora la muestra representativa de las escuelas primarias públicas a las que se les aplicó el instrumento (mujeres y niños), que son afectadas en este cruce por el problema de la inseguridad vial.

El capítulo siete incorpora un programa de educación vial como respuesta desde la perspectiva del Trabajo Social para solucionar este problema desde el objetivo, pasando por las tareas de capacitación a los niños, mujeres y

vecinos, las actividades de: sensibilización al conductor y al peatón, sensibilizar a la población, propuestas de modificación de la infraestructura, colocación de semáforos, pasos peatonales, señales viales y el tercero; el trabajo comunitario en materia de educación vial.

Proporciona la prueba de la hipótesis al interactuar los subsistemas del sistema de educación vial. Se anexa la bibliografía, hemerografía y consultas electrónicas realizadas para el presente trabajo, así como el instrumento que se aplicó a las mujeres y a los niños de las escuelas afectadas.

Capítulo 1

Educación Vial

En nuestro diario andar nos encontramos rodeados de gente, de automovilistas y de una infraestructura que al parecer esta adaptada de acuerdo a nuestras necesidades.

Y es en este mismo andar, como es nuestra naturaleza, que tratamos cada día de satisfacer nuestras necesidades básicas y no básicas, dirigiéndonos siempre hacia un punto preciso aquél al que nos llevará a lo que deseamos. Y es en estos recorridos cuando nos percatamos de ser objetos de un bombardeo intenso de una serie de mensajes visuales y no visuales, audibles y no audibles que van dirigiendo este caminar.

En ocasiones llega a ser tan cotidiano el encuentro con estos elementos que nuestra mente los atenúa, dándole un significado menor del que merecen. Hacemos referencia a los señalamientos viales, siempre presentes en nuestras vidas, tan presentes que la cotidianeidad desafortunadamente los opaca, en cuanto a la importancia de su función se refiere y que decir de su uso, muchas veces no solo no se respetan, sino que llega a ser molesto para quien lo utiliza.

Es ahí, en donde entra la voz de alarma, el foco rojo, pues nuestra seguridad empieza a minarse, el riesgo de no vivir en una realidad al 100% comienza a exponer nuestra integridad física y mental. Perder nuestra salud.

De ahí la importancia de regresar nuestras miradas y toda nuestra atención a lo referente a la educación vial que como lo indica la Secretaría de Seguridad Pública del DF., ésta tiene como objetivo primordial “preservar la salud del ser humano a través de establecer lineamientos o reglamentos a seguir, dirigidos tanto al peatón como al conductor cuyo efecto resultante es la convivencia armónica entre estos dos personajes”.¹

¹ Informe de SSP del DF, 2005.

Es preciso exponer el concepto de educación vial para ser entendido y para ello retomamos dos conceptos que para nuestro parecer son los mas viables y veraces.

1.1 Definición de Educación Vial

- 1.- “Conjunto de conocimientos, reglas y normas de conducta que toda persona debe poseer y que tiene por objeto la preparación de los ciudadanos en general, para que sepan conducirse de manera segura y adecuada en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transporte” (Secretaría de Seguridad Pública del DF.)

- 2.- “La finalidad de la educación vial es desarrollar en los conductores y peatones, las destrezas, las actitudes y los hábitos así como fomentar el interés necesario para que los ciudadanos tengan un conocimiento claro de las disposiciones legales que rigen el tránsito y observarlas plenamente, para que actúen de manera razonable y aporten acciones seguras en sus conductas, contribuyendo a prevenir y habitar accidentes viales”²

Cabe mencionar que era de nuestro interés incluir un concepto de educación vial obtenido de algún material bibliográfico creado en la Escuela Nacional de Trabajo Social; referencia de algún trabajo o intervención de nuestra profesión en esta temática; desafortunadamente no se logró encontrar ningún material, indicación de que nuestra tesis es pionera en éste tema.

Esta situación más que desanimarnos, nos motivó a continuar con este trabajo, dándonos la pauta en la búsqueda de nuevos horizontes y medios en el que este profesional tiene ingerencia en su actuar.

² Talleres Grupales de Educadores Viales en el “Segundo Encuentro de Educadores Viales”, 29 de Octubre de 2001 Canelones Solymar. Uruguay.

Continuamos exponiendo, que con los conceptos antes mencionados referentes a la educación vial podemos darnos cuenta de la importancia de llevar a cabo actividades, que hagan que nuestra memoria y nuestra capacidad intelectual retome todo el temario referente a ella - reglamentos y normas- y no solo los perciba, sino lo más importante, es que empiece a llevarlos a la práctica, que sea un auto gestor de su vida y de su salud.

1.2 Vialidad en el Distrito Federal

De la conciencia e importancia que tiene la educación vial se parte, y si no es así, vayamos a datos más precisos de aquellos que nos reflejan que ésta conciencia está sedada, a continuación, mostraremos como se refleja la educación vial de nuestro país en comparación con otros que se localizan en América Latina, y de cómo sus registros referentes a accidentes viales ahondan aún más en su adormecimiento.

Tal es el caso, que confirmamos de acuerdo a informes emitidos por la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal institución de nuestro país encargada de la vigilancia de la seguridad de la población, registra que en el Distrito Federal es el espacio más peligroso de América Latina.

Así también refiere que en el año 2005 hubo 9,592 percances de tránsito, con saldo de 1,000 muertos y 6,500 heridos. Entre las principales causas figuran la falta de señalización y escaso conocimiento de normatividad vial de los automovilistas y peatones.

En el Distrito Federal con relación a los accidentes viales son reportadas 16 muertes por cada 100 mil habitantes en promedio, debido a exceso de velocidad, falta de señalización y la carencia de educación vial entre automovilistas y peatones, señaló el MI. Bernardo Baranda, Coordinador de Movilidad Urbana del Centro de Transporte Sustentable y Director del Instituto de

Política de Transporte, quien resaltó que existen 102 cruceros peligrosos en el Distrito Federal.

De acuerdo con información de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) capitalina, el año del 2005 se registraron 9 mil 592 accidentes de tránsito, principalmente en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, con saldo de 1,000 personas muertas y 6 mil 500 con lesiones en manos, tórax, abdomen, luxaciones, fracturas, golpes en cráneo y politraumatismo.³

Los jóvenes de entre 15 y 39 años de edad protagonizaron 63 por ciento de los accidentes, como choques, atropellamientos, caídas de pasajeros y volcaduras, en los cuales se involucraron autos particulares, taxis y microbuses.

El Maestro en Ingeniería Bernardo Baranda indicó que ocho de cada 10 accidentes son previsibles, pues se originan por exceder los límites de velocidad establecidos y la falta de pericia del conductor. A lo anterior se suma la exclusión del peatón en el diseño y construcción de vialidades. El especialista refirió que durante 40 años en el Distrito Federal se ha privilegiado el uso del automóvil privado y no se ha impulsado un proyecto de educación vial, por lo cual las arterias principales son utilizadas como vías rápidas, ante la inexistencia de señalamientos que lo impidan, además de que los semáforos no están sincronizados.⁴

Así mismo el MI. Bernardo Baranda, quién además es consultor externo del gobierno capitalino, mencionó que se tienen detectadas 108 intersecciones peligrosas en la ciudad; la mayoría se ubican en la Delegación Cuauhtémoc, con un total de 19, en las colonias Guerrero, Juárez, Morelos, Centro, Roma Sur,

³ Informe Anual, SSP del Distrito federal, México, 2005. ³ Entrevista con el MI. Bernardo Baranda Sepúlveda, Director para México del Instituto de Política y Transporte

⁴ Entrevista con el MI. Bernardo Baranda Sepúlveda, Director para México del Instituto de Política y Transporte.

Doctores, Unidad Nonoalco Tlatelolco y Ampliación Asturias, donde el año pasado se registraron 24.2 por ciento de los accidentes de tránsito atendidos por la SSP.

Entre esos crucesos figuran el de Eje Central Lázaro Cárdenas y avenida Pensador Mexicano; Paseo de la Reforma y Florencia; Eje Uno Norte y Allende; Emilio Dondé y Balderas; Tolsá y Bucareli; avenida Chapultepec y Enrico Martínez; Jalapa y Coahuila; Río de la Loza y Vértiz; Río de la Loza y Niños Héroes; Vértiz y Arcos de Belén; Guerrero y Flores Magón; Calzada Chabacano y José Antonio Torres; Lerdo y Estrella; Peralvillo y Gorostiza, y 20 de Noviembre y Plaza de la Constitución.

El primer lugar lo ocupa la Delegación Cuauhtémoc con 19 crucesos peligrosos, el más significativo es el de Jaime Nunó y Francisco González Bocanegra. La Delegación Venustiano Carranza se ubica en el segundo lugar, con 11 crucesos peligrosos, como Ferrocarril de Cintura y Peña, en la colonia Morelos; Oriente 172 y Norte 33, en la segunda sección de Moctezuma; Anillo de Circunvalación y Fray Servando Teresa de Mier y prolongación Río Churubusco; Avenida Caracol y Nezahualcóyotl, en la Arenal, y en Calle 6 y Circunvalación, en Cuchilla Pantitlán.

De acuerdo con la información, de la Subsecretaría de Participación Ciudadana y Prevención del Delito de la SSP del DF., la Delegación Gustavo A. Madero ocupa el tercer lugar, con nueve crucesos peligrosos.

En cuarto lugar se encuentra Iztacalco, con siete crucesos peligrosos: lateral de Viaducto y Congreso de la Unión, colonia Santa Anita; avenida Pantitlán y Xochimilco, y Calle 4 y avenida Puebla, en la colonia Pantitlán; en Río Churubusco y Añil, en la Granjas México; en Río Churubusco y Oriente 106, en Ramos Millán, y en Sur 20 y Canal de San Juan, colonia Agrícola Oriental.

Un número similar de cruceros peligrosos se tienen detectados en Iztapalapa, en las intersecciones de Calzada Ermita Iztapalapa y Eje 3 Oriente, colonia Aculco; en avenida Rojo Gómez y Ermita Iztapalapa, en Barrio San Miguel; en Samuel Gompers y Ermita Iztapalapa, en Cabeza de Juárez; en Fuerte de Loreto y 5 de Mayo, en Ermita Iztapalapa; Ermita y Calle 39, en Ermita Zaragoza; Camino a Las Minas y Ermita Iztapalapa, en Santa Catarina; y Estrella y San Lorenzo, en San Lorenzo Tezonco.

En las demás delegaciones el número de cruceros peligrosos oscila entre tres y cinco, aunque en Benito Juárez no se considera el de Eje 8 Sur e Insurgentes, que representa para el peatón un riesgo atravesarlo, por lo cual se han propuesto algunas modificaciones para ordenar la circulación de automóviles y garantizar la seguridad de los transeúntes, indicó el Ing. Bernardo Baranda.

1.3 Intersecciones peligrosas por Delegación

INTERSECCIONES PELIGROSAS POR DELEGACION			
ALVARO OBREGON	5	IZTAPALAPA	7
AZCAPOTZALCO	5	MAGADALENA CONTRERAS	4
BENITO JUAREZ	3	MIGUEL HIDALGO	7
COYOACAN	5	MILPA ALTA	1
CUAJIMALPA	4	TLAHUAC	5
CUAUHTEMOC	14	TLALPAN	5
GUSTAVO A. MADERO	9	VENUSTIANO CARRANZA	11
IZTACALCO	7	XOCHIMILCO	5

Fuente: Secretaría de Seguridad Pública del DF. publicado en el Periódico La Jornada 9 marzo 2006

Como podemos observar con los datos y cuadros antes expuestos, en el Distrito Federal se requiere reforzar la conciencia de la educación vial, los registros muestran que existe la problemática, y debemos enmarcar que no solo son datos o números fríos, que detrás de cada número existe un individuo afectado en su integridad física , mental y la de su familia.

Existe la posibilidad de que estos registros disminuyan, no en su totalidad, pues somos una población perfectible; es decir, somos tan imperfectos que de acuerdo a nuestras experiencias retomamos actitudes para ser mejores cada día.

Sabemos que en múltiples ocasiones recaemos en actitudes equivocadas que estamos concientes y van en contra de nuestra sobre vivencia y que por la serie de circunstancias que en el momento rigen nuestro actuar nos aventuramos a realizarlas.

Pues así mismo, podemos afirmar que si aprendimos actitudes, también tenemos la capacidad de des aprender, de modificar en beneficio propio. Siempre con la idea de preservar la salud.

Es lógico y cabe la pregunta a partir de que o a partir de quién se puede adentrar a esta problemática; por tal motivo y retomando los registros anteriormente mostrados, creemos sería importante la idea de tomar aquellos que estén a nuestro alcance y a nuestras posibilidades, de nuestro interés en relación a la población que esta en riesgo o que ha sido o está siendo afectada.

En este caso podemos detectar que la Delegación Cuauhtémoc es la que ocupa el primer lugar con intersecciones peligrosas, y que entre ellas se encuentra la Av. Paseo de la Reforma.⁵

Avenida tan recorrida y visitada por muchos, no solo nacionales sino extranjeros, por su infraestructura y por la serie de elementos con los que cuenta y que dan a nuestra ciudad su importancia.

⁵ Es considerada una vía importante en la época colonial se consideraba el Paseo del Rey que llegaba hasta el Castillo de Chapultepec.

1.4 Avenida Paseo de la Reforma, Un poco de historia.

Una de las avenidas más destacadas del Distrito Federal, es el Paseo de la Reforma. En su trayecto central pueden encontrarse finos ejemplos de arquitectura, numerosos bancos y oficinas, añejas zonas residenciales transformadas en sitios de moda, embajadas, hoteles de lujo, selectas galerías de arte y espectaculares monumentos.

A mediados del siglo XIX México sufrió un doloroso contacto con el resto del mundo a través de las invasiones norteamericana y francesa. Durante esta última, un nuevo modelo de urbanismo es planteado por la administración del emperador Maximiliano de Habsburgo: la construcción de una avenida que comunicara la glorieta de Bucareli, con el Castillo de Chapultepec. Trazada diagonalmente y nombrada Paseo del Emperador, fue concebida como un amplio boulevard de 12 Km. de largo.

Tiempo después su nombre fue cambiado por el republicano apelativo de la Reforma y su carácter aristocrático apropiado por la alta burguesía. Aprovechando su arbolado trayecto, durante el porfiriato se mandaron colocar una serie de monumentos relativos a la historia de México: el de Cristóbal Colón en 1876, las estatuas de héroes de la República, el interesante monumento a Cuauhtémoc de 1887 y el monumento a la Independencia, inaugurado en 1910. Como una nueva marca y símbolo ciudadano, la victoria alada que remata la columna fue adoptada por los habitantes de la ciudad como su ángel protector. Tal vez por ello, al cobijo de sus alas se dan variadas manifestaciones ciudadanas, tanto de júbilo como de descontento.

Evocando la empresa de Colón, en México se denomina a las nuevas zonas residenciales Colonias. Típico ejemplo de ello son la Cuauhtémoc y la Juárez, de origen porfiriano y que hoy forman parte del corazón de la ciudad. En la colonia Cuauhtémoc se amalgaman los aires afrancesados y los estilos Art. decó, neocoloniales, funcionalistas y posmodernos. Aunque sigue siendo residencial resulta un agradable paseo donde pueden hallarse museos como el de la Casa Carranza, el Instituto Francés de América Latina (IFAL), la embajada de Japón y diversos restaurantes exclusivos.

Hacia el lado sur del Paseo de la Reforma se encuentra la colonia Juárez cuya parte central ocupa la llamada Zona Rosa. La quietud de las familias y diplomáticos que habitaron sus casas estilo parisino fue cediendo, durante los años de la década de los cincuenta, a las transitadas calles con hoteles, comercios, restaurantes, bares, oficinas y cines que hoy agrupa.

Este deliberado acento comercial no le resta su encanto y resulta práctico para hospedarse. En la Zona Rosa se encuentran las principales galerías de arte de la ciudad y centros nocturnos, y aunque muchos se fueron a otros puntos de la ciudad, hoy sigue siendo atractivo tanto para el turismo nacional como extranjero.

Reforma extiende su trayecto, siendo una de las avenidas más extensas de la ciudad. Hacia el Noreste conduce a Tlaltelolco y La Villa, mientras que hacia el Suroeste atraviesa Chapultepec, remontándose al barrio de Las Lomas para desembocar en Santa Fe y Cuajimalpa. Como vemos, esta avenida es una de entre otras de las más importantes de México.

Sus lugares tan concurridos tanto de población nacional como extranjera, indican de manera visual la importancia y la belleza que de ella emana. Sabemos que cuando se quiere bien, se debe conocer por todos sus ángulos, así que después de andar por la parte luminosa de este lugar, entremos al lado rojo, en ese lado en que los registros muestran a una población vulnerable ante la pérdida

de su seguridad vial. Ya sea por su actuar, o por la infraestructura en que se desenvuelve.

1.4.1 Avenida Paseo de la Reforma y Accidentes Viales, Índice de Atropellados.

Como ya se indicó la Av. Paseo de la Reforma es una de las avenidas más extensas de la ciudad, así que es necesario conocer en que punto o parte de ella de toda su longitud, está presentando registros de accidentes viales, específicamente accidentes que relacionan a personas atropelladas.

Al mostrar los puntos específicos considerados como peligrosos, el lector habiendo recorrido alguno de ellos alguna vez en su vida, podrá visualizar a grandes rasgos cuáles son las causas de que una avenida tan importante, esté presentando ésta problemática, desafortunadamente solo quedara en monólogo de quien lo lea, pues no estaremos presentes para intercambiar ideas, pasemos entonces a esta parte.

De acuerdo al Control Estadístico de Accidentes de Tránsito (CEAT) en vinculación con la Dirección General de Tránsito y por ende de la Secretaria de Seguridad Pública del Distrito Federal, expone los siguientes cuadros que informan de las intersecciones extremadamente peligrosas sobre la avenida Paseo de la Reforma de enero a diciembre de 2005 con 10 o más accidentes.

A continuación se muestra el cuadro con las intersecciones peligrosas sobre la Av. Paseo de la Reforma de enero a diciembre del 2005 en la Delegación Cuauhtémoc.

**1.4.2 Intersección extremadamente peligrosa sobre el Paseo de la Reforma
De Enero a Diciembre del 2005
Delegación Cuauhtémoc**

Intersecciones	No. De atropellados
Eje 1 Nte. (Mosqueta) y Av. Paseo de la Reforma Col. Guerrero C.P. 06300	2
Eje 2 Nte. (Manuel González), y Av. Paseo de la Reforma Col. U.H. Nonoalco Tlaltelolco C.P 06900	7
Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra Col.	19
Av. Paseo de la Reforma y Violeta Col. Guerrero C.P 06300	6
Av. Paseo de la Reforma y Julio Verne Col. Polanco Chapultepec C.P. 11590	5
Av. Paseo de la Reforma y Calz. Chivatito Col. Polanco Chapultepec C.P. 11560	4
Av. Paseo de la Reforma y Mahatma Gandhi Col. Rincón del Bosque C.P 11580	6
Av. Paseo de la Reforma y Av. Hidalgo Col. Centro C. P. 06070	16
TOTAL	65

Fuente: Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, 2006.

Se observa en el recuadro que el mayor número de atropellados durante el año 2005 en esta Delegación es en el cruce, avenida Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra de la Col. U.H. Nonoalco Tlaltelolco con registro de 19 personas atropelladas durante el mismo año.

Así que nos dimos a la tarea de acudir al lugar para tener datos más precisos acerca de la población que esta en vulnerabilidad y de la infraestructura que presenta. Encontrando que en el perímetro de ese cruce se ubican dos escuelas primarias y una preescolar, una lechería, y una clínica del sector salud.

Pudiendo deducir que la población que está en constante riesgo son las mujeres y/o representantes de los menores que acuden a estas escuelas diariamente.

También pudimos hacer énfasis en las personas que acuden a la lechería y al centro de salud ya mencionado. En relación a la infraestructura se observó que los cruces peatonales están alejados por ambos lados de las escuelas antes mencionadas, aumentando con ello la vulnerabilidad.

Es interesante saber como una simple observación del medio y de la población afectada, se pueda deducir las causas que generan que este cruce se encuentre entre los registros más elevados de personas atropelladas.

Y es de extrañarse que este lugar tan observado y visitado no sólo por la población nacional sino también extranjera, no haya sido evaluado por las autoridades en cuanto a infraestructura vial se refiere; y si lo ha sido, se ha hecho caso omiso a esta problemática.

Capítulo No. 2
Marco Jurídico de la Educación
Vial en México

Desde que el hombre interactúa con el medio ambiente ha necesitado agudizar sus sentidos y sus estrategias ante todos aquellos contratiempos que exponen su necesidad natural de sobre vivencia.

De este modo y con el paso del tiempo ha generado leyes escritas y no escritas que hacen de su convivencia con el medio ambiente y con sus iguales un lugar seguro para su desarrollo integral.

Aún, cuando en la actualidad irónicamente, en muchas ocasiones se hable de que las leyes se hicieron para violarse; solo hace falta un botón para demostrar que en el caso específico de la normatividad vial, si ésta es trasgredida en cuanto a su seguimiento, el ser humano esta expuesto en un alto margen de generar un desequilibrio de su seguridad integral, pudiendo en desafortunadas ocasiones generarse una discapacidad ya sea temporal o permanente o incluso provocar hasta la muerte.

De ahí se parte el afirmar y realzar la importancia de que el ser humano conozca con mayor precisión las normas que le rigen para su sana convivencia en su rol de peatón con el conductor.

En todas y cada una de las naciones del mundo se encuentra en sus legislaciones la normatividad jurídica por medio de la cuál, se dictan las normas de convivencia entre los habitantes de las mismas, y los Estados Unidos Mexicanos no es la excepción. Por tal motivo el siguiente apartado tiene como objetivo mostrar los artículos básicos que rigen esta convivencia.

Sabemos que la normatividad es extensa, pero ya que nos adentramos en el caso específico de las reglamentaciones en relación a la problemática generada cuando una persona es atropellada, solo se expondrán artículos que a esta se refieran.

Damos inicio a este capítulo como, con el artículo cuarto constitucional, que es la base de la cual se parten las reglamentaciones y derechos básicos de todo individuo a la protección de su salud. Es por ello que al igual que en la constitución, al ser tan amplia; solo se expondrán los referidos al tema que nos ocupa, concretamente lo relacionado al la educación vial y al evento en que una persona es atropellada.

2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

TÍTULO PRIMERO Capítulo I De las garantías individuales

Artículo 4.- El varón y la mujer son iguales ante la ley. La Constitución protegerá la organización y el desarrollo de la familia.

Toda persona tiene derecho a la protección de la salud. La ley definirá las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud y establecerá la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general, conforme a lo que dispone la fracción XVI del artículo 73 de esta Constitución.

Toda persona tiene derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar.

Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral.

Los ascendientes, tutores y custodios tienen el deber de preservar estos derechos. El Estado proveerá lo necesario para propiciar el respeto a la dignidad de la niñez y el ejercicio pleno de sus derechos.¹

Como se hizo mención anteriormente, de este artículo se parte para demostrar que las leyes y normatividades nos aseguran la sobre vivencia y la salud. Pero estas son solo las bases, el mismo individuo generó otras reglamentaciones más específicas aplicables en función de su rol de conductor y de peatón, las cuales se enmarcan en el “Reglamento de Tránsito del Distrito Federal y sus Estatutos”.²

A continuación se transcriben algunos artículos del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal que nos ayudarán a entrar en materia de peatones, automovilistas y atropellados en cuanto a la legislación vigente para el DF.

2.2 Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal

Título Primero

Disposiciones Generales

Capítulo Único

Artículo 1º. El presente reglamento tiene por objetivo establecer las normas relativas a la seguridad vial, de los menores, personas de edad avanzada, personas con discapacidad y peatones en general, así como la de pasajeros y conductores, en su tránsito por la vía pública del Distrito Federal.

¹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. pp. 10.

² Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. pp. 2-4.

La aplicación del presente Reglamento, se entiende por:³

Peatón.- persona que transita por vía pública;

Conductor.- persona que lleva a cabo la conducción de un vehículo.;

Personal de apoyo vial.- el encargado de cualquier programa instrumentado y autorizado por la Secretaría, con el fin de proporcionar seguridad, continuidad y fluidez al tránsito peatonal y vehicular;

Agente.- Elemento de la Policía Preventiva del Distrito Federal facultado por la Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno del DF. para realizar funciones e control, supervisión, regulación del tránsito de personas y vehículos en la vía pública, así como de aplicación de sanciones por infracciones a las disposiciones establecidas en este Reglamento y demás disposiciones jurídicas en materia de tránsito.

Pasajero.- persona que se encuentra a bordo de un vehículo y que no tiene el carácter de conductor;

Persona con discapacidad, quién presenta temporal o permanentemente una disminución de sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales que le limitan a realizar una actividad normal;

Intersección o Crucero.- el lugar en donde se unen o convergen dos o mas vías públicas.

Vía pública.- todo espacio terrestre de uso común delimitado por los perímetros de las propiedades y que este destinado al tránsito de peatones y

³ Conceptos retomados del Reglamento de Tránsito para el DF Manual Esencial del Conductor. pp. s/n.

vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbanos.

Vehículo.- todo medio de motor o forma de propulsión que se usa para transportar personas o carga;

Infracción.- La conducta que lleva a cabo un conductor, peatón o pasajero que transgrede alguna disposición del presente reglamento o demás disposiciones de tránsito aplicables y que tienen como consecuencia una sanción;

Título Segundo

De la Circulación Peatonal

Capítulo

De los peatones

ARTÍCULO 4.- Los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, para garantizar su integridad física cuando:

En los pasos peatonales marcados con rayas para cruces, cuando la señal del semáforo así lo indique.

Los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta.

Los vehículos deban circular sobre el acotamiento y en éste haya peatones transitando que no dispongan de zona peatonal.

Los vehículos transiten frente a tropas en formación, comitivas organizadas o filas escolares;

El peatón transite por la banquetta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera, estacionamiento o calle privada, y

Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía. Los conductores de vehículos deben respetar particularmente el derecho de paso de menores, adultos mayores o personas con discapacidad; estos últimos s gozarán además de los beneficios del Capítulo III de

este Título. En atención a los principios estratégicos contenidos en el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, la Administración Pública del Distrito Federal, a través de sus dependencias competentes, dará debida atención y seguimiento a las denuncias y propuestas de los ciudadanos del Distrito Federal, quienes en todo momento pueden coadyuvar en la consecución óptima de los objetivos que persigue este Reglamento.

ARTÍCULO 5.- Las banquetas de las vías públicas están destinadas al tránsito de los peatones. Las autoridades correspondientes tomarán las medidas que procedan para garantizar la integridad física y el tránsito seguro de los peatones. Asimismo, realizarán las acciones necesarias para garantizar que las banquetas se encuentren libres de obstáculos que impidan el tránsito de los mismos, particularmente en las áreas de transferencia autorizadas para la circulación y ascenso descenso para pasaje.

ARTÍCULO 6.- Los peatones acatarán las previsiones siguientes:

No transitar por la superficie de rodamiento de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, salvo para cruzarla cuando el ciclo del semáforo lo indique. En caso de no existir semáforo, se cruzará la vía tomando las precauciones necesarias;

Cruzar la superficie de rodamiento de la vía pública por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales o domiciliarias cuando sólo exista un carril para la circulación;

Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de los dispositivos de control al transitar por la vía pública;

Utilizar los puentes o pasos peatonales a desnivel para cruzar la vía pública dotada para ello; Y no circular diagonalmente en los crucesos.

ARTÍCULO 7.- Los peatones que no cumplan con las disposiciones de este Reglamento, serán amonestados verbalmente por los agentes y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.

Capítulo IV De los programas de Educación Vial

ARTÍCULO 17.- Las autoridades competentes llevarán a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, destinados a dar a conocer a la ciudadanía los lineamientos básicos en la materia, con el objeto de fomentar el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular: disminuir el número de accidentes de tránsito, mejorar la circulación de los vehículos y en general, crear las condiciones necesarias para lograr el bienestar de los habitantes del Distrito Federal.

ARTÍCULO 19.- Los programas de educación vial que se impartan en el Distrito Federal deben referirse cuando menos, a los siguientes temas:

Vialidad;

Normas básicas para el peatón;

Normas básicas para el conductor;

Prevención de accidentes de tránsito;

Señalización o dispositivo para el control de tránsito;

Conocimientos básicos de este Reglamento;

Primeros auxilios;

Educación ambiental en relación con el tránsito de vehículos;

Relaciones y derechos laborales.

Nociones de mecánica automotriz.

Normas de justicia cívica.

ARTÍCULO 20.- La Secretaría de Seguridad Pública del DF. celebrará los convenios necesarios para promover y difundir los programas de educación vial, capacitación y las disposiciones esenciales de los reglamentos relativos y se coordinará con la Secretaría de Educación Pública y otras Dependencias y

Entidades de la Administración Pública Local y la Federal, a fin de diseñar e instrumentar en el Distrito Federal programas y campañas permanentes de seguridad y educación vial, encaminados a crear conciencia y hábitos de respeto a los ordenamientos jurídicos en materia de tránsito y vialidad, orientados especialmente a los siguientes grupos de población:

A los alumnos de educación preescolar, básica y media, en escuelas públicas y privadas;

A quienes pretendan obtener licencias o permisos de conducir;

A los conductores de vehículos oficiales;

A los conductores de vehículos de uso particular;

A los conductores de vehículos del servicio público de transporte de pasajeros y de carga; y

A los infractores de este Reglamento.

ARTÍCULO 21.- Los centros educativos que se dediquen a la formación, enseñanza y capacitación de conductores, se sujetarán a las disposiciones que emita la Secretaría sobre su funcionamiento.

Ésta aprobará previamente los planes y programas de estudio que se impartan a los aspirantes a obtener una licencia o permiso para conducir. Lo anterior, sin perjuicio de poder instrumentar otros cursos que considere conveniente. Para la apertura de nuevas escuelas de conductores la Secretaría promoverá ante las autoridades correspondientes, que éstas cumplan con lo dispuesto en este artículo.

Los concesionarios y permisionarios están obligados a la actualización permanente en materia de educación vial para el personal que se desempeñe como conductor de los vehículos que tengan bajo su responsabilidad, considerando los contenidos, la forma y periodicidad que establezca la Secretaría.

TÍTULO TERCERO
De la regularización inspección y vigilancia
Capítulo IV de los accidentes de tránsito y de la responsabilidad civil
resultante

ARTÍCULO 51.- Todo vehículo que circule en el Distrito Federal debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas en términos de la Ley.

ARTICULO 52.- Los conductores de vehículos involucrados en un accidente de tránsito en el que ocurren lesiones o se provoque la muerte de otra persona siempre y cuando se encuentre en condiciones físicas que no requiera de atención médica inmediata deben proceder de la manera siguiente:

Permanecer en el lugar de los hechos para prestar o facilitar asistencia a la persona o personas lesionada, procurando que se de aviso a la autoridad competente y a los servicios de emergencia para que tomen conocimiento de los hechos y actúen en consecuencia.

Desplazar o mover a las personas lesionadas del lugar en donde se encuentren, únicamente cuando no se disponga de atención médica inmediata y si el no hacerlo representa un peligro o se puede agravar su estado de salud;

En caso de algún fallecimiento el cuerpo y los vehículos deben permanecer en el lugar del accidente, hasta que la autoridad competente así lo determine.

Colocar de inmediato los señalamientos que se requieran para evitar otro accidente de tránsito; y

Retirar el o los vehículos accidentados para despejar la vía un vez que las autoridades competentes así lo determinen.⁴

⁴ Reglamento de Tránsito del DF. pp. 39.

Antes de iniciar con el acuerdo, hagamos un paréntesis, para hacer la observación, de que en lo leído hasta el momento, no se encontró un concepto que definiera lo referente a una persona atropellada. Como se pudo percibir nos habla de todos los elementos participantes en la vialidad, pero no de este actor que en un desafortunado acontecimiento hace su aparición. Habiendo hecho esto, pasemos al acuerdo emitido por el Consejo de Salubridad General en el año 2003, para prevenir accidentes viales en el Distrito Federal.

La transcripción del siguiente acuerdo obedece a que el alto índice de accidentes viales esta afectando severamente, tanto a la ciudadanía como a las instituciones, pues al ocurrir un incidente vial generalmente más de dos personas se encuentran involucradas en dicho evento, trastornando así sus actividades cotidianas, en muchos casos involucrando su salud, su economía, o inclusive la pérdida de la vida, obligando así a las autoridades a intervenir en la resolución del conflicto

Por esta razón Trabajo Social participa interviniendo en el conflicto para aportar soluciones ya sea a través de la negociación, gestión o acuerdo entre las partes, para esta investigación propone un plan y la ejecución del mismo, cuando un tema es innovador las dependencias del estado se encuentran es una crisis por saber a quién les corresponde la atención de este nuevo problema el de los atropellados, por esa razón surge el acuerdo para disminuir la ocurrencia y el impacto de los accidentes de tránsito, firmado en 2003 por varias Secretarías y el Gobierno Federal, mimos que se transcribe a continuación.

2.3 Acuerdo por el que se establecen diversas medidas de protección tendientes a disminuir la Ocurrencia y el Impacto de los Accidentes de Tránsito

Al margen un sello con el escudo nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos - Consejo de Salubridad General.

El Consejo de Salubridad General, con fundamento en los artículos 73 fracción XVI Base IA. De la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3º. Fracciones XVI y XIX, 15, 17, 112 fracciones I y III, 163 y 185 de la Ley General de Salud, y 5 fracción IV del Reglamento Interior del Consejo de Salubridad General establece el siguiente acuerdo.

Considerando

Que el artículo 4º. De la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos otorga a toda persona el derecho a la protección de la salud.

Que al Consejo de Salubridad General le compete participar, en el ámbito de su competencia, en la consolidación y funcionamiento del Sistema Nacional de Salud, participando en el establecimiento de la política nacional en materia de salud, como lo establece el mandato constitucional.

Que corresponde al Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Salud, promover, orientar, fomentar y apoyar las acciones en materia de salubridad general, a cargo de los gobiernos de las entidades federativas, con sujeción a las políticas nacionales en la materia.

Que a los gobiernos de las entidades federativas, como autoridades locales y dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales les corresponde aplicar las políticas en materia de salud.

Que en términos de lo dispuesto por el artículo 3º. De la Ley General de Salud es materia de salubridad general la prevención y control de accidentes.

Que la ocurrencia de accidentes de tránsito se incrementa paulatinamente y que afectan directamente a la población más desprotegida del país, que tiene un alto impacto en el sector salud y que repercuten negativamente en el Estado Mexicano.

Que los accidentes de tránsito pueden ser prevenidas y sus efectos adversos atenuados mediante la aplicación de medidas adecuadas.

Que la información disponible sugiere que la ubicación de los menores en el asiento posterior del automóvil, en sillas portátiles o aditamentos apropiados, y el uso de cinturón de seguridad en niños, disminuyen considerablemente las posibilidades de morir, quedar discapacitado o sufrir lesiones permanentes en caso de accidente.

Que diversos estudios estiman que el cinturón de seguridad puede reducir la mortalidad por accidente de tránsito en más del 50%, el número de lesiones graves en 45-50% y el número de hospitalizaciones en 65%.

Que en más del 50% de las personas que fallecen en accidentes de tránsito, se encontró alcohol en la sangre.

Que el uso de dispositivos de comunicación móvil, tales como radios, teléfonos y otros, disminuye la habilidad y capacidad de reacción al conductor de un vehículo, impidiendo la máxima seguridad en conducción de vehículos automotores.

Que en sesión ordinaria del 21 de octubre de 2003, el Pleno del Consejo de Salubridad General, en aras de prevenir muerte o discapacidades de la población durante los accidentes de tránsito, ocasionados por factores externos debidamente identificados, acordó establecer medidas de seguridad, como política sanitaria, por lo que se expide lo siguiente:

ACUERDO

PRIMERO.- Se establecen las siguientes medidas de políticas sanitarias aplicables en toda la república Mexicana:

El uso de cinturón de seguridad a todos los ocupantes de automóviles de uso público o privado;

El uso de sillas portátiles;

La ubicación de menores en el asiento posterior del vehículo;

El uso de casco protector para los ocupantes de motocicletas de uso público o privado;

Prohibir que los conductores de vehículos automotores conduzcan bajo la influencia de bebidas alcohólicas estupefacientes u otras sustancias tóxicas, y

Prohibir el uso de dispositivos de comunicación móvil, tales como radios, teléfonos y otros, que disminuyen la habilidad y capacidad de reacción al conductor de un vehículo, impidiendo la máxima seguridad en la conducción de los vehículos automotores.

SEGUNDO.- La Secretaría de Salud, en su carácter de Coordinadora del Sistema Nacional de Salud, promoverá y asesorará a los gobiernos de las Entidades Federativas a través del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, en la implementación de las medidas de política sanitaria al que se refiere el presente Acuerdo.

TERCERO.- La secretaría de Salud rendirá informes periódicos al Consejo de Salubridad respecto las acciones que adopten los gobiernos de las entidades Federativas para la implementación de la Política Sanitaria a que se refiere el presente Acuerdo,

CUARTO.- Para conocimiento Público difúndase a través del **Diario Oficial de la Federación**.

El que las autoridades competentes y responsables de ésta área de la seguridad concluyeran las siguientes recomendaciones, es porque invirtieron para ello tiempo, dinero y esfuerzo (físico y mental). No deja de llamar la atención que dentro de éstos lineamientos no existan recomendaciones referentes a evitar

aquellos elementos o escenarios que generan que una persona sea o esté en riesgo de ser atropellada.

Con este panorama, se aprecia la importancia de empezar a actuar ante esta carencia de interés en esta problemática - personas atropelladas-. De que se den cuenta de que los elementos necesarios para evitar los atropellados desde el Trabajo Social inicia así, primero hay que enfocar directamente la mirada y el interés, segundo de que se detecten las anomalías para que se propicien los resultados y mejorías y tercero la intervención oportuna y eficaz de profesionistas, instituciones y todo aquel organismo experto en el tema. Todos en relación y en apoyo a la población vulnerable de ser atropellada en este cruce, en materia de prevención de accidente.

Afortunadamente sin entrar en materia de normatividad y reglamentos relacionados con la vialidad, existe un avance en el conocimiento de ellos por la población vulnerable y no vulnerable, y esto es a través del reconocimiento de señalamientos visuales y auditivos que se encuentran y se han establecidos por todas las calles y avenidas de ésta ciudad. En unas más que en otras, pero que ahí han estado durante mucho tiempo y que han sido presenciadas por los peatones y conductores que hacen uso de esta vialidad.

Capítulo 3

Señales de Tránsito

De manera general podemos afirmar por datos estadístico que la población mexicana se encuentra en un rezago importante de la lectura - según registros lee un libro y medio por año-, entonces cabría la pregunta ¿Cómo se pretende creer que la población que no lee temas de su interés, pueda dedicar su tiempo en libros de leyes y normas, tan extensas y en ocasiones tan complicadas por los términos que en ellas se usan, aún cuando éstas estipulan acuerdos para su propia seguridad e integridad; es decir su salud? .

Ante esto, podemos dar un respiro, al poder contestar que en cuanto normatividad vial hay algunas que no es necesario acudir a estas lecturas forzosamente, ya que existen señalamientos básicos visuales y auditivos que desde hace mucho tiempo son usados para su seguridad, y que son visualizados al hacer uso de la vialidad.

Todo este trabajo tiene una trascendencia para la población afectada para brindarles una mayor seguridad vial, para la profesión de Trabajo Social es importante dado que no hay libros, tesis o temas de investigación relacionados a este problema, por ello se trata de un tema innovador y actual de atención social prioritaria, que si no se atiende más adelante será un grave problema de salud pública.

El especialista de Trabajo Social en materia de educación vial debe conocer las señales viales para poder emitir un juicio de aquellas que hagan falta en una escuela, por ejemplo las preventivas señalando “*cruce de escolares*”, “*cruce de peatones*”¹ . Se hablará de estas en el siguiente capítulo.

¹ Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. pp. s/n.

3.1 Definición

Las señales de tránsito son todos aquellos dispositivos viales que a través de códigos gráficos, simbólicos, sonoros, visuales o de otro tipo regulan la circulación de vehículos y peatones.²

3.2 Función

Los dispositivos para el control del tránsito deben cumplir con 5 requisitos fundamentales:

- 1) Satisfacer una necesidad importante.
- 2) Llamar la atención.
- 3) Transmitir un mensaje claro.
- 4) Imponer respeto a los usuarios.
- 5) Estar en un lugar apropiado a fin de dar tiempo para reaccionar.

3.3 Clasificación de las señales gráficas

El control de tránsito se realiza mediante señales y dispositivos reglamentarios. Las señales de tránsito se divide en:

3.3.1 Señales gráficas:

Que a su vez se subdividen en preventivas, restrictivas e informativas.

Las preventivas. Tiene como objetivo presentir a los conductores de vehículos sobre la existencia y naturaleza de un peligro en el camino.

Son de forma cuadrada colocadas con una diagonal vertical; es decir, sobre uno de sus vértices.

El color del fondo es amarillo con símbolos leyendas y filetes en color negro.

² Curso de Educación Vial, del Estado de Puebla. Pp. s/n.

Por lo general se ubican antes del lugar en el que existe el peligro, por ejemplo: Una señal de curva se coloca antes de esta para que los conductores sean avisados con tiempo de la presencia de la misma, y puedan a tomar las precauciones necesarias, según sea la señal.

Las restrictivas. Tiene como objeto indicar al usuario la existencia de limitaciones y prohibiciones reglamentarias que regulen el tránsito.

Son de forma cuadrada con excepción de las señales de alto y ceda el paso, que tiene forma octagonal, la primera y triangular la segunda.

El color del fondo es blanco, el anillo central y la franja diametral son de color rojo, con símbolos, filetes y leyendas de color negro; se exceptúan de lo anterior las señales de alto y ceda el paso, teniendo la primera fondo de color rojo con la leyenda y filetes en color blanco y la segunda fondo blanco leyenda en color negro y filetes con color rojo.

Se colocan generalmente en el lugar en donde existe la limitación, prohibición u ordenamiento.

En la actualidad y en algunos lugares se están utilizando señales restrictivas de forma circular, de modo que el anillo rojo forma la circunferencia de la señal sin que haya cambiado en línea diametral ni en los símbolos (el caso de la Av. Paseo de la Reforma en su tramo de los leones de Chapultepec a la glorieta de la Palma).

Las Informativas.- Tienen por objeto proporcionar información al usuario sobre nombres, distancias y direcciones de ciudades, poblados y otros destinos, así como identificar parques, bosques lugares históricos, zonas arqueológicas etc., suministran información en las calles y carreteras de forma sencilla y directa.

3.3.2 Señales electromecánicas o semáforos

Son señales emitidas por luz electrónicas que pasan a través de lente de cristal, cuyos colores significan lo siguiente:

Roja: Todos los conductores deberán tener sus vehículos ante esta señal, haciéndolo sin invadir la zona de peatones pintada o imaginaria y permanecer sin movimiento hasta que se encienda la luz verde.

Amarilla: Avisa a los conductores que la luz roja ésa próxima a encenderse; quienes estén ya muy próximos a la intersección pueden avanzar con precaución, desalojando la intersección o cruce, los de más deben detenerse tras la zona de peatones imaginaria.

Verde: Los conductores de vehículos que hayan estado detenidos por la luz roja pueden iniciar la marcha después de ceder el paso a los peatones que se encuentran cruzado y que hayan iniciado el cruce protegidos por la luz roja; los que vayan en movimiento pueden avanzar.

A últimos años se ha implementado en diversas zonas de la ciudad los llamados semáforos con contador para personas, el cuál cumple la función de auxiliar a los peatones indicándoles con cuantos segundos cuentan a partir de que se enciende la luz roja del semáforo vehicular para que los peatones atraviesen con seguridad la calle o avenida.

3.3.3 Señales humanas

Son las señales que hacen los oficiales de seguridad vial para dirigir la circulación y también las que hacen los conductores para anunciar sus maniobras y son siete señales:

Siga.- Cuando quien dirige la circulación se encuentra de perfil, moviendo su brazo para agilizar la circulación. Ante esta señal los vehículos pueden iniciar su marcha si se encontraban detenidos o si están en circulación, pueden continuar en movimiento.

Preventiva.- Cuando el oficial estando de perfil levanta su brazo en forma horizontal con la palma de la mano hacia la circulación en movimiento. Ante esta señal los conductores de vehículos deberán detenerse de la zona peatonal, ya que esta por venir la señal de alto cuando el oficial se encuentra dando el frente o la espalda a la circulación y levanta su brazo verticalmente con palma extendida. Ante esta señal los conductores deberán detener sus vehículos y esperar hasta que venga la señal de siga para proseguir.

Alto reducción de velocidad. El conductor saca su brazo izquierdo y apunta con la palma de la mano hacia abajo.

Vuelta a la izquierda. El conductor saca su brazo izquierdo y lo extiende a la izquierda a la vez que apunta con el índice al mismo lado llevando el puño.

Vuelta a la derecha.- El conductor saca su brazo izquierdo y lo flexiona a la altura del codo formando un ángulo recto, lleva el puño cerrado y apunta a la derecha.

Para estacionarse.- El conductor saca su brazo izquierdo y cerrando el puño, baja el brazo y apunta con el índice hacia el piso a la vez que mueve todo el brazo.

3.3.4 Señales sonoras

Son aquellas señales que mediante el silbato hacen los agentes de seguridad vial para dirigir la circulación y son las siguientes:

- Un toque corto: significa alto
- Dos toques cortos: significa siga
- Tres toques cortos: significa acelera la marcha
- Un toque largo: significa preventiva
- Tres toques largos: significan alto total

Son también señales sonoras las sirenas de las ambulancias y demás vehículos de emergencia, los timbres utilizados en algunos cruces de vías de ferrocarriles.

3.3.5 Señales horizontales o marcas en el pavimento

Además de las señales que ya se han presentado existen marcas en el pavimento que sirven para canalizar y orientar la circulación de los vehículos e indican los movimientos a ejecutar mediante líneas, figuras y leyendas, constituyen un excelente medio de señalización que guía al usuario sin distraer su vista del camino.

Línea central continua.- indica división de carriles o puestos y a la vez prohíbe la maniobra de sobrepasar.

Líneas continuas a la orilla del camino.- delimitan el espacio para circular separando los carriles de circulación del acotamiento.

Línea central discontinua.- Indica división de carriles: se permite sobrepasar si hay suficiente visibilidad y el carril opuesto se encuentra desocupado en un espacio suficiente que permita una maniobra con seguridad.

Línea continua y otra discontinua juntas al centro.- Indica que se permite sobrepasar a la circulación que se mueve por el lado de la línea discontinua.

Zona de peatones.- Delimitan el espacio dentro del cual deben de cruzar los peatones, los conductores de vehículos que tengan señal de alto deben detenerse sin invadir el área entre líneas.

Dos líneas continuas.- indican el centro de la carretera cuando más de un carril de circulación para cada sentido, se prohíbe sobrepasar haciendo uso de carriles contrarios, se permite vuelta a la izquierda a menos que haya señales que indiquen lo contrario.

Líneas para detenerse.- Se usan para indicar a los conductores el lugar donde deben detenerse ante una luz roja; esta línea no debe rebasarse.

Zonas o áreas neutrales.- Son líneas diagonales entre líneas continuas que sirven para separar carriles; está prohibido circular sobre ellas y también estacionarse.

Flechas.- Indican la circulación asignada al carril donde se encuentran.

Marcas de aproximación de vías de ferrocarriles.- Indican que se esta usted aproximando a un cruce de ferrocarril por lo que debe reducir la velocidad y prepararse para detenerse antes de cruzar las vías.

Carril exclusivo para dar vuelta la izquierda.- este carril se encuentra al centro de una avenida de doble circulación y esta delimitado por dos líneas amarillas continuas en el exterior y junto a estas en el interior, dos líneas discontinuad amarillas; Este carril es solo para dar vuelta a la izquierda,

está prohibido rebasar o circular sobre este carril si no se va a efectuar dicha maniobra.

Ahora que se han descrito las señales podemos afirmar primero que si alguna de ellas no se le conoce, no será difícil su aprendizaje, y segundo podemos asegurar sin un alto margen de error que muchos de ellos ya son reconocidos y no solo eso sino que son utilizados en lo cotidiano.

Entonces el énfasis de la problemática no es en mayor grado el desconocimiento de éstas, sino de su uso en el momento oportuno y adecuado.

De ahí que se deba intervenir a través de la educación social, de la búsqueda del momento coyuntural que haga del individuo a un ser con conciencia de su salud, a través del uso de la normatividad vial.

Capítulo 4

Salud y Trabajo Social

4.1 Salud

Desde que el hombre hace su aparición en la tierra inicia su lucha por vivir. El encontrarse de cara con todos aquellos factores que se presentan en el medio ambiente le han dado herramientas y estrategias, cada vez mejores para evitar su muerte y preservar la salud.

Primero su instinto de sobre vivencia -tener salud- al enfrentarse con animales, le llevo a crear utensilios hechos con hueso y piedra para su defensa como; cuchillos, flechas, lanzas etc., a la par también tenía que resguardarse de los climas ambientales que afectaban su condición física, - el frío, el calor - lo que le llevó por una parte a colocarse pieles al cuerpo y por otra desplazarse a lugares en donde el ambiente fuera mas propicio para ellos.

Al paso del tiempo y conforme se va civilizando el hombre, crea y destruye para su propio beneficio. En un proceso de “ensayo y error”. No solo eran cuestiones materiales, también involucra las ciencias como la química, física, matemáticas, sociología y psicología, entre otras, que tienen un fin común, el conocimiento del medio ambiente y del ser humano, que asegure su interacción con los otros y consigo mismo, llevando implícito su sobre vivencia para garantizar su salud.

Vemos que la salud dependerá del momento, del medio y de las condiciones físicas y mentales del individuo. Es tal la importancia que indagaremos en este tema tan fundamental para que el ser humano logre su permanencia primero en el planeta y segundo en las mejores condiciones posibles, para su integración en la sociedad.

4.1.1 Definición,

Vayamos entonces a lo que en actualidad las organizaciones encargadas de ello han definido como salud. La Organización Mundial de la Salud (OMS) es el organismo de las Naciones Unidas especializado en Salud, se creó el 7 de abril de 1948. Tal y como lo establece su constitución, el objetivo de la OMS es que todos los pueblos puedan gozar del grado máximo de salud que se pueda alcanzar.

La OMS define a la salud como:

“Un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones y enfermedad”,¹

Así como el ser humano y el medio ambiente se modifica con el transcurrir del tiempo para lograr una adaptación en su interacción. De la misma manera las palabras y los conceptos generados por él mismo van siendo cambiados, y no es la excepción para el concepto de salud, como lo indica el Dr. Sánchez Rosado en su libro de “Elementos de Salud Pública”:

“Por mucho tiempo la salud individual se consideró como una condición del organismo físicamente íntegro que funciona de manera armónica. Lo que significa un ser que se encuentra completo desde el punto de vista de sus partes que normalmente lo constituyen, y por otra, que éstas partes desarrollan sus funciones en forma armónica”²

De ahí podemos observar como esta concepción de la salud ha cambiado considerablemente, y como las OMS ahora en su nueva concepción traspasa la función física y lo amplía al aspecto mental y social -ambiental-.

¹ Canelones Solimar, Uruguay, resolución 57/309. pp. s/n.

² Dr. Sánchez Rosado M. “Elementos de Salud Pública”, Salud individual, pp. 3.

Ambos ámbitos son complementarios en el sentido de que, la salud no se limita a la ausencia de afecciones o enfermedades sino que **precisa de condiciones sociales apropiadas** para el adecuado desarrollo del ser humano.

Podríamos afirmar que de acuerdo a esta nueva concepción en el plano individual, requiere de la educación sobre la higiene que deben tener las personas, y en el plano colectivo requiere la participación del poder público en la satisfacción de las necesidades sociales. Es decir; hay interrelación entre estas tres esferas: población, Organizaciones No Gubernamentales y el Gobierno.

4.1.2 Redes que generar la participación para la Salud.

La forma en que la concepción de la salud que estipula la OMS, se transfiere en los artículos de las leyes que rigen a la población mexicana sería la siguiente:

De la definición de salud que proclama la OMS podemos trasladarnos en línea hacia el art. 4to. Constitucional de las garantías individuales referentes a la salud que indica *“Toda persona tiene derecho a la protección de la salud”*. (OMS, 2005).³

Es a través de la educación social, que el trabajador profesional en esta área, obtendrá, las bases para justificar su intervención en éste evento “Personas atropelladas en el crucero, Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra”⁴

4.2 Trabajo Social

Por la serie de temáticas que el trabajador social lleva en su preparación profesional se detecta que tiene la capacitación suficiente e indispensable para la

³ ÍDEM.

⁴ Crucero peligroso donde confluye un gran número de personas y que no cuenta con la infraestructura necesaria (semáforo, paso peatonal, señales viales, topes o indicaciones para brindarle seguridad vial al peatón.

intervención en comunidades en donde aplica sus conocimientos y herramientas esenciales, encaminadas a que la población con la que se trabaje logre un fin común. Y que siguiendo en ésta misma línea es la prevención de la pérdida de la salud.

4.2.1 Definiciones;

Para ello daremos algunas definiciones de Trabajo Social que afirman lo antes dicho.

- 1) Trabajo Social es una profesión del área de las ciencias sociales, que a través de procedimientos científicos promueve la organización y participación consciente de los miembros de la **colectividad** en las transformaciones sociales a fin de contribuir al desarrollo de la población.⁵

- 2) El Trabajo Social es una profesión de las ciencias sociales que mediante metodología científica contribuye al conocimiento de los problemas y recursos de la comunidad, en la educación social, organización y movilización consciente de la colectividad, así como en la planificación y administración de acciones, todo ello con el propósito de lograr las transformaciones sociales para el desarrollo del hombre.⁶

- 3) El trabajador social debe ser un elemento que promueve el cambio de las actitudes desfavorables para la salud, por conductas que favorezcan su fomento, conservación y restauración.⁷

⁵ Plan de Estudios, ENTS-UNAM, 1976. pp. 5

⁶ Alayon, N, Definiendo al Trabajo Social. pp. 16

⁷ Sánchez Rosado Manuel, Elementos de Salud Pública. pp. 240.

4) El objetivo general del Trabajo Social es:

5) **“Contribuir a la sensibilización, organización y movilización del pueblo para lograr su participación en las transformaciones sociales”⁸**

Este profesional basado en sus conocimientos y habilidades debe de reconocer los recursos de los individuos, de las familias de los grupos y de la comunidad, a fin de organizarlos, coordinarlos y promover su mejor participación para atender la necesidad de salud.

Las definiciones y conceptos antes descritos dan las bases para visualizar a que hacemos referencia con la participación del profesionista en Trabajo Social. A continuación se transcribirá la definición mas actualizada:

La definición y las funciones del Trabajo Social planteadas en el III Encuentro Nacional de Trabajo Social (1998) en el área de Salud son las siguientes:

El trabajador social tiene como ámbito de acción fundamental los lugares donde se desarrolla el hombre en su vida cotidiana, y sus funciones se orientan hacia la **prevención, solución o rehabilitación de problemas de orden social.**

⁸ Plan de estudios, ENTS-UNAM. pp. 42.

4.2.2 Funciones

De manera genérica podemos englobar que las funciones básicas del trabajador social son:

- 1 Investigación.
- 2 Planeación y programación.
- 3 Gestión y asesoría social (coordinación y asistencia social).
- 4 Educación social.**
- 5 Administración.
- 6 Promoción (organización social).
- 7 Prevención.
- 8 Rehabilitación.
- 9 Capacitación social.
- 10 Evaluación de procesos sociales.

Lo antes descrito no da cabida, a negar, que la participación del trabajador social sea la óptima de acuerdo a la formación curricular obtenida en la ENTS dentro del plan de estudios 1976, en lo que a salud pública se refiere, más bien; lleva en su haber todos los conocimientos y herramientas esenciales básicos necesarios requeridos por ésta área.

Capítulo 5

Metodología para la Intervención en el problema de Educación Vial

Debido a su formación el trabajador social está capacitado para enfrentar una realidad en la que la salud del ser humano está en constante riesgo, ya sea por la naturaleza, o bien; por todos aquellos factores o elementos que el hombre ha creado para su propia comodidad.

Su formación en diversos ámbitos como la organización, administración, la planeación, educación social, etc., está dentro de su haber para su actuar en el ámbito de la salud, es decir; intervenir en la procuración de la salud de las comunidades.

Para el presente trabajo se intervendrá en su función como educador social en el ámbito de la educación vial, en donde la colectividad está representada por: Los peatones: menores que acuden a las escuelas Jardín de niños Jaime Nunó, la escuela primaria Estado de Yucatán, la Escuela Primaria Jaime Nunó, así como de sus madres que los acompañan, y que cotidianamente deben utilizar el cruce de Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra, detectado por la S.S.P. del DF: como uno de los principales cruces con alto índice de personas atropelladas durante el año 2005 en la Delegación Cuauhtémoc.

Pero antes de dar paso a la discusión sobre ésta problemática, se debe establecer un sustento teórico que permita la visualización clara de los puntos de partida para su entendimiento y su posible modificación para lo cuál nos basamos en la teoría de sistemas que a continuación exponemos.

5.1 Teoría de Sistemas

Este sustento teórico nos lo proporciona la Teoría de Sistemas; la importancia que tiene dicha teoría, es que todos los problemas sociales tienen una concepción de interrelación entre los sistemas y los subsistemas esto es; pequeñas partes que se relacionan de manera interdependiente.

La teoría general de sistemas se presenta como una forma sistémica y científica de aproximación de la realidad y, al mismo tiempo, como una orientación hacia una práctica estimulante para formas de trabajo transdisciplinarias.¹

Se define como una perspectiva holística e integradora, en donde lo importante son las relaciones y los conjuntos que a partir de ellas emergen², por esta razón, para su entendimiento se consulta la información del libro Guía de Teoría de Sistemas. Orígenes y aplicaciones de las Ciencias Sociales de Robert Lilienfeldt, que indica lo siguiente:

“Se le denomina sistema a una disposición de componentes de un objeto que está interrelacionado para formar un todo. El conjunto de elementos que conforman un sistema se relacionan entre sí y con el medio. La característica fundamental para comprender lo que es un sistema es que éste es solamente definible por su cohesión, es decir; por las interacciones entre los elementos que lo componen; un sistema no se estructura solo de cosas que se unen entre sí, sino por la forma específica como se cohesionan para formar el objeto sistémico.

*Permite enfrentar la complejidad de las relaciones de un sistema social con su entorno y en su interior, establece los principios de funcionamiento real de sus elementos y de la organización de estos en subsistemas”.*³

Para nuestro caso entendemos que nuestro sistema el todo es la educación vial y el conjunto de elementos que lo conforman está dado por:

¹ Introducción a los conceptos básicos de teoría general de sistemas. pp. s/n.

² Idem.

³ Guía de Teoría de Sistemas. Orígenes y aplicaciones de las Ciencias Sociales. pp. 20.

- 1 Los peatones: menores que acuden a las escuelas Jardín de niños Jaime Nunó, la escuela primaria Estado de Yucatán, y la Escuela Primaria Jaime Nunó; así como de sus madres que los acompañan.
- 2 Los automóviles (conductores) que hacen uso de la Av. Paseo de la Reforma - automóviles creados por el hombre para su comodidad-,
- 3 Los señalamientos viales que se ubican en ésta localidad - creadas también por el hombre para prevenir la pérdida de su salud-.
- 4 Las instituciones gubernamentales y no gubernamentales especialistas en el tema de la vialidad, encargadas de su aplicación y vigilancia

Se establece que si bien un sistema se define por sus propios fines y se reproduce así mismo en razón del logro de éstos objetivos, sus procesos se sustentan en la relación que establece con otros sistemas o subsistemas (interpenetración), como es el caso de salud o educación.

Así, uno de los objetivos de la educación vial es prevenir que la población -niños (as) y mujeres-, que utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra - registrada por la Secretaría de Seguridad Pública del DF. como de alto riesgo por el número de personas atropelladas.

5.1.1 Tipos de sistemas

La teoría de sistemas expone dos tipos de sistemas:

- a) **Sistema real.**- son objetos que solo se pueden definir mediante su cohesión, es decir por las interrelaciones entre los elementos que la componen.
- b) **Sistema abstracto.** Son contruidos simbólicos que no tienen corporeidad más que en forma simbólica mediante representaciones de signos, como las notas musicales o la nomenclatura matemática.

Como se puede apreciar el sistema que interviene con lo que respecta al a la educación vial es el sistema real, porque presenta una serie de elementos anteriormente mostrados que forman la totalidad y que se definen de acuerdo a la cohesión existente entre ellos.

Se pueden diferenciar también **sistemas abiertos y sistemas cerrados.**

a) **Sistema abierto.**-Es un flujo continuo de relaciones y comunicación desde el sistema hacia el entorno y a la inversa, lo que hace posible la regeneración continua del sistema, su transformación en razón de las formas que adoptan esas relaciones en diferentes situaciones de tiempo o escenario. Los sistemas abiertos deben ser lo suficientemente flexibles para reconfigurar sus elementos permanentes y esta flexibilidad les otorga solidez para mantener su funcionamiento. Un sistema abierto de esta manera, estaría funcionando de forma adaptativa a las condiciones que le impone el entorno, pero debe mantenerse su estructura para conservar también la comunicación con éste entorno, pues es lo que le da sentido. ⁴

b) **Sistema cerrado.**- Son situaciones que se consideran aisladas del medio circundante en las que se desarrolla. ⁵

Ahondando más en el sistema cerrado, no se adapta a las necesidades de investigación, por lo que refiere la educación vial seguiremos; con el sistema abierto.

⁴ Lilienfeldt, Robert. Guía de Teoría de Sistemas. pp. 33.

⁵ Ídem, pp. 34.

5.1.2 Principios de los Sistemas abiertos

En relación a la flexibilidad de los sistemas abiertos podemos precisar que en la problemática de personas atropelladas se visualiza que la interacción entre el peatón -menores y mujeres- y el conductor existe una incorrecta relación en su comunicación e interacción, que el los lineamientos viales y que la estructura vial no están siendo tomados en cuenta. Sin embargo; esta teoría precisa que la flexibilidad de esta relación dinámica nos ofrece la oportunidad de poder intervenir y modificar actitudes que están siendo llevadas acabo erróneamente. Previniendo así los atropellamientos.

Las características de los sistemas abiertos actúan bajo la determinación de principios que permiten comprender de mejor manera como funciona una realidad y como se podría intervenir en ellos a fin de reorientar sus acciones hacia el cumplimiento de sus objetivos.

Estos principios son los siguientes:

1 **Cohesión.**- Se establece una vez que existe una reunión o enlace entre sus partes constitutivas, cuando se adhieren unas y a otras para lograr un mismo fin. Esto significa que las partes de un sistema se definen por el mismo sistema. Un elemento es parte importante de un sistema, si funciona con los mismos objetivos y se relaciona con otros para llegar al mismo objetivo. Si se observa la acción de un elemento aislado del otro, pierde significado. De la misma manera, cualquier sistema es definible solamente por las interacciones de sus elementos.

Este principio para nuestro tema es relevante, al llevar a cabo la sensibilización y la educación vial, se pretende generar una cohesión en la comunidad intervenida a partir del apoyo en definir un objetivo común, asegurar su bienestar físico, mental y social -generar salud como lo indica la OMS-. Prevenir

que ellos, sus familiares o vecinos que utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra sean atropellados. Cuando todos perciban que desean el mismo fin entraran en una aceptación de cohesión en el grupo, con el sistema abierto de: educación vial.

2 Organización.-Las relaciones en un sistema se establecen en un orden, sujetos a reglas de armonía, número y dependencia de las partes, lo cual permite la coordinación de los elementos de un objeto o sistema para la realización de los procesos que le son de propia naturaleza. Los procesos desde el punto de vista sistémico, se ordenan con el fin de alcanzar la auto preservación, el desarrollo y la evolución del sistema.

Al igual que el punto anterior esta característica es parte fundamental para la continuidad del trabajo, ya que a partir de determinar el objetivo común: prevenir que los menores que acuden a las escuelas Jardín de niños Jaime Nunó, la escuela primaria Estado de Yucatán, y la Escuela Primaria Jaime Nunó; así como de sus madres que los acompañan sean atropellados; se procede a determinar las funciones a desempeñar por la ciudadanía participante -maestros, directores, menores, sus madres y/o familiares-, por el Trabajador Social, por los conductores y por las autoridades competentes en la educación vial; en la ejecución de las actividades establecidas que permitirán llegar, a fin de disminuir el número de atropellados.

3 Integridad.- Indica que todo sistema actúa en conjunto hacia un fin determinado, sin perder orden ni jerarquía entre los elementos o componentes del sistema. La modificación del comportamiento de uno de los elementos o de alguna de las interacciones afecta a todo el conjunto.

En este punto podemos detectar dos sistemas en acción: El primero donde existe una problemática “personas atropelladas”, lo cual indica que los elementos: peatones, conductores, reglamentos viales y autoridades competentes en su diario tránsito, no están actuando conjuntamente de manera integral para

lograr el objetivo común, y como el principio anterior lo expresa, el comportamiento de ellos afecta a todo el conjunto. Y en este caso el efecto es negativo, pues el registro de personas atropelladas afecta a la comunidad.

El segundo sistema se presenta cuando hay que hacer acto de presencia en esta problemática, la población en acción hablando de los maestros menores, sus madres y/o familiares, directivos, autoridades competentes referentes la vialidad y la integración entre ellos para lograr un fin común. Si en el momento de acción alguno de ellos no realiza su función dentro de ésta integridad, y comienza a adoptar actitudes individualistas el camino para que el fin el objetivo sea conseguido por todos se alcance.

4 Finalidad.- Los sistemas no actúan al azar, sino invariablemente con una finalidad, esto es lo que le da sentido a todas las acciones y los procesos que se desarrollan en cada estamento del sistema y por cada uno de los individuos que lo conforman.

Cuando los directivos y maestros de el Jardín de niños Jaime Nunó, la escuela primaria Estado de Yucatán, y de la Escuela Primaria Jaime Nunó, los menores y sus padres y/o familiares, detecten que existe una necesidad de preservar la salud y su seguridad al utilizar el cruceo ubicado en la Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra, ejercerán acciones pertinentes para llegar a una finalidad común “no ser atropellados”.

Esta finalidad encabezará el presente trabajo y dará motivo a iniciarlo, continuarlo y finalizarlo con la participación de la población antes mencionada.

Teniendo en su actuar la intervención del trabajador social quién será el que establezca las actividades tomando en cuenta la finalidad ya mencionada, así como de ser gestor para proveer los elementos y/o recursos humanos,

técnicos y la infraestructura para que se logre la sensibilización sobre la importancia de la educación vial.

Ahora que se ha descrito la forma en que la problemática de personas atropelladas se adapta a lo estipulado por la teoría de sistemas, se justifica la decisión de basarnos en esta teoría para nuestra intervención.

La teoría de Sistemas no es la única que nos permite interpretar lo que pasa cuando una persona es atropellada, en la interacción entre el peatón y el conductor. Cuando ambos (peatón y automovilista) persiguen un fin que es llegar a sus destinos sin mayores contratiempos y tengan que interactuar entre sí en la vía pública, y entre ambos no exista respeto a las normas, esto puede dar como resultado un accidente vial; Por tal motivo se eligió la Teoría del Conflicto para poder explicar de manera científica el problema de los atropellados.

5. 2 Teoría del conflicto

Cuando en un sistema, la forma de cohesionarse no funciona podemos decir que existe un conflicto, para ello explicaremos a continuación en que consiste este:

El conflicto es parte natural de nuestra vida. Desde que el hombre apareció en la tierra ha frenado al conflicto y ha ideado formas de solución desde las formas más primitivas hasta las más elaboradas en los tiempos actuales.⁶

⁶ Teoría del Conflicto social, Gestipolis. pp. s/n

5.2.1 Definición;

- 1) Del latín “conflictos”, derivado de confluyere entrar en coalición, chocar. entrada o lucha entre personas o naciones. antagonismo entre fuerzas que tienen intereses o fines contrapuestos.⁷
- 2) Situación de pugna que se establece entre dos o más circunstancias y que pueden plantear la necesidad de resoluciones o estados emocionales que proceden a desigualdad genética (aptitudes), necesidades y aspiraciones, ambición y egoísmo, evolución, madurez e inmadurez y en las que hay pugna manifiesta.⁸

Para mayor comprensión de este tema ahondaremos en la definición de conflicto social el cuál se define de la siguiente manera:

“Es la forma del proceso social en la cual dos o más personas o grupos contienden, unos contra otros, en razón de tener intereses, objetivos o modalidades diferentes, con lo que se procura excluir al contrincante considerado como adversario.”⁹

Antonio Romero Gálvez menciona que la teoría del conflicto social surge cuando: a) existe más de un participante, b) hay intereses opuestos, c) sienten o perciben la oposición, existe un objeto en discordia.¹⁰

Ante ello podemos observar que la convivencia social es conflicto de caracteres e intereses, la cultura es conflicto entre lo natural y lo artificial, y para cada individuo lo es entre la identidad y la afiliación, entre lo que uno quiere y las

⁷ Ander Egg E. “Diccionario del Trabajo Social”. pp. 87

⁸ Saavedra Alfredo M. “Vocabulario de Trabajo Social”. pp. 35.

⁹ Ander Egg Ezequiel. “Diccionario del Trabajo Social”. pp. 87.

¹⁰ Teoría del Conflicto social, Antonio Romero Gálvez. Gestipolis. pp. s/n.

exigencias del grupo y de la comunidad. Solo donde no hay vida no hay conflicto, pueden quedar libres de él los seres inanimados.

Lo que está en discordia es el espacio público, es el pasar primero y llegar al destino que cada uno (peatón y automovilista) se han puesto como meta, aunque entre ellos nos se conozcan, pero exista interrelación.

Toda relación social esta llena de enfrentamientos producidos por la incompatibilidad de pretensiones que cada persona tiene para su actuar en una determinada situación.

Así cuando el peatón y el conductor convergen en un punto, y ambos tienen de manera individual necesidades que resolver, estarán expuestos justo en el momento en que interactúan a tomar decisiones de acción, por una parte el peatón influido por las circunstancias del momento para cubrir su o sus necesidades a resolver, se verá en la necesidad de tomar una decisión: usar los señalamientos viales o utilizar el camino más corto que resuelve en menor tiempo su necesidad de atravesar una calle o avenida.

Por su parte, el conductor cuando hace uso de las calles y avenidas viales, sumergido en la misma dinámica que el peatón de satisfacer necesidades, puede decidir transgredir los señalamientos viales que le permitirán “satisfacer” en menor tiempo sus necesidades al igual que pensaba el peatón, arriesgando su salud y su vida, cuando el peatón que se encuentra en ese preciso momento utilizando el mismo espacio geográfico dentro de ese sistema.

El conflicto así se genera a partir del deseo y la búsqueda de cumplir de la manera mas “apropiada” la satisfacción de sus necesidades. El cumplir o no con estas necesidades desencadenará una serie de emociones y por ende de actitudes expresadas en relación a los valores y costumbres del peatón y el automovilista.

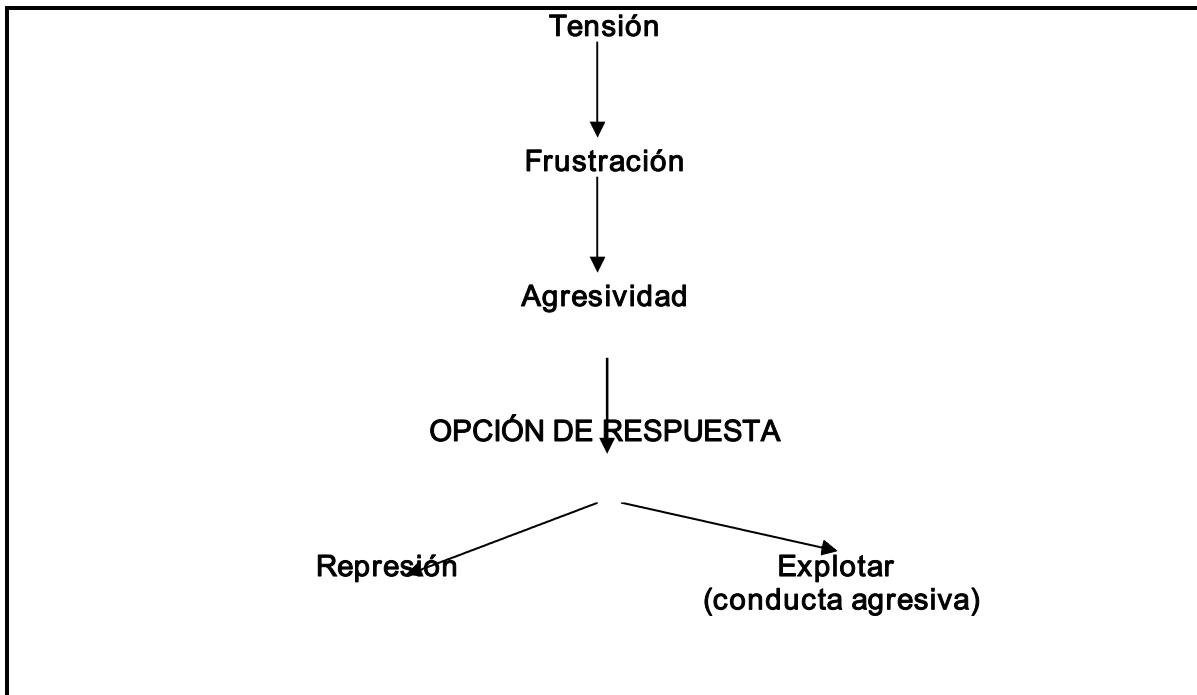
A continuación se expondrá un cuadro de procedimiento del conflicto para entender la acción en que este se desenvuelve.

5.2.2 Proceso del Conflicto y sus posibles respuestas

En el andar diario de los seres humanos se presentan un sin número de conflictos, en muchas de las ocasiones la resolución incorrecta de estos provoca problemas mayores por falta de comunicación o la carencia de estos de llegar a acuerdos.

Con respecto a la educación vial entre peatones y automovilistas al intentar llegar a sus respectivos destinos surge el conflicto, el mayor grado de conflicto es cuando no existe el respeto del automovilista hacia el peatón y se da el atropellamiento de una persona.

Sabemos que se presenta el conflicto cuando: una o ambas partes acumulan tensión nerviosa, cuando este no es resultado o lleva tiempo para su resolución esta tensión se convierte en frustración, lo que desencadena una reacción agresiva la cual tiene dos salidas, una reprimida y la segunda se manifiesta con consecuencias, en el caso del peatón de manera fatal como el atropellamiento, tanto para la salud física de los individuos y de la salud pública de una comunidad o sociedad, dicho problema se esquematiza de la siguiente manera:



FUENTE: Mauro Rodríguez Estrada, Capacitación Integral: Manejo de conflictos, 2da. Edición, el Manual moderno, México, 1989, pág. 49

Cuando se conoce el proceso del conflicto, esto da pauta para detectar de qué manera el peatón y el conductor se relacionan y como llegan a generar una interacción con consecuencias desagradables, al no haber en ese momento un respeto mutuo en el momento de que cada uno desea satisfacer su propia necesidad.

Es importante confirmar nuevamente que a través de las diversas funciones que el trabajador social lleva a cabo, muestra su capacidad para intervenir en el tema de la educación vial.

Ya se determinó, que el trabajador social tiene como objetivo intrínseco evitar la pérdida de la salud del individuo a través de prevenir que sea atropellado en el cruce de Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra, pudiendo interpretar esta realidad en base a la teoría de sistemas y la teoría de conflicto, que le permiten visualizar la movilidad de la población afectada, que se delimita de acuerdo a nuestro interés en -niños y mujeres que

los acompañan a la escuela- y su interrelación con el conductor que transita por este cruce.

Para su actuar se apoyará en el personal que interactúa con esta población: directivos, profesores, familiares de los menores, por otra parte aceptará el apoyo de vecinos que colindan con el cruce mencionado y que también hace uso de él, y por último por el apoyo institucional gubernamental, privado y social, que asumen la responsabilidad en lo referente a la educación vial como es la SETRAVI , las autoridades competentes de la Delegación Política Cuauhtémoc, y de los policías viales, servidores de la Secretaría de Seguridad Pública del DF que trabajan en esa localidad para la seguridad del conductor y del peatón.

Para complementar gran parte del este capítulo en relación al actuar del trabajador social para intervenir en esta problemática expondremos la manera en que se pretende intervenir en la población para generar un cambio en el actuar de la población con respecto a la educación vial. Ya que para evitar ser atropellado se requiere que el individuo tome conciencia, de que no solo es conocer los señalamientos viales sino valorar su función y visualizar las consecuencias que acarrea el no seguir al pie de la letra estos lineamientos o normas viales. De que es él peatón el que genera el ambiente de incertidumbre y de riesgo a su propia seguridad, expone su salud.

Para generar la conciencia de la educación vial en los niños y mujeres el trabajador social pondrá en práctica sus conocimientos de educación social.

5.3 Trabajo Social y Educación Social

Iniciaremos por dar la definición de educación, según lo indicado en el diccionario de Trabajo Social.

En el sentido amplio del término, se confunde con la socialización en cuanto a proceso de transmisión, de valores, normas, creencias y comportamientos; pero generalmente, se sostiene que la educación es solo una parte del proceso de socialización.¹¹

Regularmente cuando hablamos de educación nuestros recuerdos acuden en aquellos momentos en que acudíamos a la escuela y detrás de un pupitre permanecíamos inmóviles ante la presencia del profesor quien descargaba en nosotros una serie de datos, es decir nos informaba. Y que afirmábamos, al salir del salón, que acudíamos a educarnos, sin analizar que la educación no es sólo recibir información; sino hacer conciencia para actuar, sin que el profesor, estuviese presente.

Al paso de los años esta capacidad de visualizar así la educación se ha ido modificando, hasta llegar a la conclusión de que educarse es actuar sin estar vigilado para ejercerlo, como lo confirma en “las suposiciones fundamentales acerca de la enseñanza y el aprendizaje”.¹²

Esta capacidad de buscar los medios propicios para generar una educación social en la población, es un gran reto del trabajador social, ya que teóricamente se expone de manera clara y precisa pero sabemos que ante la realidad, surgen una serie de elementos participantes en la vida cotidiana de esta población como son los roles que deben desempeñar el individuo participante de esta sociedad, los valores y las culturas con los que se vienen expresándose o exponiéndose ante los demás en la cotidianeidad.

¹¹ Ander Egg, Ezequiel. Diccionario de Trabajo Social. pp. 86.

¹² Ídem, pp. 26.

5.3.1 Concepto;

Como lo indican las profesoras de la ENTS Silvia Flores y Violeta Mandujano, en el libro de Desarrollo Comunitario ¹³

“La importancia de la labor del trabajador social, se justifica por sus acciones de educación y promoción social, que tienen como propósito fundamental propiciar cambios en la actitudes de los hombre en cuanto a la concepción y participación en a realidad concreta.

El objetivo de la acción educativa del trabajador social esta definida por los problemas sociales, que impiden a los grupos comunitarios desarrollarse en un ambiente que les proporcione satisfacer sus básicas .necesidades.

El objetivo de la acción educativa del trabajador social propiciará la visualización de soluciones claras, mediante acciones que retomen las posibilidades coyunturales de la realidad.

La educación social conlleva una praxis, a través de la cual se pretende lograr la organización, la participación y la movilización de las comunidades; así las acciones que el trabajador social implemente para la intervención en la realidad”.

Como vemos a través de la educación social Trabajo Social procurará lograr una transferencia de formación e información relacionados con las normas y lineamientos viales estipulados en nuestras leyes mexicanas requisito fundamental para que la población se integre adecuadamente en la relación peatón- conductor, y por ende; le permita satisfacer su necesidad básica de sobre vivencia -tener salud- y con ello prevenir que mas personas sean atropelladas.

¹³ Arteaga Basurto, Carlos. Desarrollo Comunitario. pp. 191.

La intervención del trabajador social en la educación social tiene como propósito fundamental propiciar cambios en las actitudes de los hombres en cuanto a su concepción y participación en la realidad concreta referentes a su comportamiento vial.

Debemos hacer énfasis que esta educación no se logra sólo con informar, el cambio real es cuando a partir de estrategias precisas el informado se sensibilice de la importancia de la información adquirida, aplique lo aprendido y continúe utilizándolo o llevándolo a la práctica por autonomía, sin que deba estar presente alguien que esté vigilando su actuar. Es decir, que el informar que hay normas viales, y se den a conocer de manea exhaustiva los reglamentos existentes en el DF. referentes a nuestra vialidad no es suficiente, es necesario que los lleven a la práctica cuando se conducen como peatón o como conductor, sin que exista obligatoriamente en este caso la presencia del trabajador social o la policía de vialidad para la vigilancia de su ejercicio.

En sí, el objetivo de la acción educativa del trabajador social propiciará la visualización de alternativas de soluciones claras, actividades relacionadas con las normatividades viales- que resalten la importancia de seguir las normas viales y las ventajas al llevarlas cabo, así como de las consecuencias no gratas al no practicarlas.

5.3.2 Tipos de Educación

En sí la educación puede volverse uno de los instrumentos del progreso de las comunidades. Esta puede clasificarse en dos grandes tipos: la educación formal y la no formal (Silvia Flores; 2001, Violeta Mandujano; 2001 y Sánchez Rosado; 2001).¹⁴

¹⁴ Arteaga Basurto, Carlos. "Desarrollo Comunitario". pp. 36.

1. Educación formal es aquella que imparten las instituciones educativas tiene validez oficial y es certificada por la institución, tiene un currículum específico. Se imparte de forma planeada, organizada y sistemática para alcanzar ciertos objetivos previamente determinados.
2. Educación no formal es aquella que reciben las personas a través de sus vivencias diarias en su relación con el ambiente físico y social, es sobre todo práctica derivada de la realidad. Parte de las necesidades reales del educando determinada por la realidad objetiva en la que se ubica, generalmente los educandos no obtienen un reconocimiento formal, sin embargo, su formación esta dada por el compromiso que adquieren frente a la comunidad; esta educación puede ser impartida en lugares predeterminados o no; aulas, centros sociales, culturales o recintos comunales.

Por una parte la educación formal se utilizará cuando con apoyo de instituciones gubernamentales y no gubernamentales, a las escuelas Jardín de niños Jaime Nunó, la escuela primaria Estado de Yucatán, y la Escuela Primaria Jaime Nunó , en horario y lugares específicos informen a los menores todo lo referente a la educación vial.

Mientras que la educación informal se llevará a cabo a través de pláticas y de eventos con temáticas de educación vial, en donde la técnica de lluvia de ideas estará presente sin que se les haga explícito a los participantes, cuando los menores y adultos comenten acerca de su experiencia relacionada con presenciar o saber de alguna persona que haya sido atropellada en el cruce Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra.

Pero recordemos que no solo es el actuar del profesionalista en trabajo social, se requiere de la participación de una triada: El trabajador social, la

comunidad y las instituciones públicas o privadas expertas en el ámbito de la educación vial, en suma con la coordinación institucional.

Indicamos que Mary Richmond señaló el porque el trabajador social en salud es un puente entre las instituciones y la comunidad, de acuerdo con ello el trabajador social en salud desempeña el papel en efectores de salud (niveles operativos) y en organismos normalizadores de salud nacionales, provinciales, regionales o municipales.¹⁵

Para la intervención del trabajador social con la población, los menores que acuden a las escuelas Jardín de niños Jaime Nunó, la escuela primaria Estado de Yucatán, y la Escuela Primaria Jaime Nunó; así como de sus madres que los acompañan, a directivos, maestros, autoridades responsables de la seguridad vial, a través de la cual se pretende llevar la organización, participación y la movilización de comunidades en riesgo.

Si se desea intervenir en la realidad social para lograr modificaciones y tener impacto se requiere de un equipo profesional interdisciplinario, entre otras cosas:

- o Los profesionistas en Trabajo Social con la elaboración de una metodología para la intervención comunitaria teniendo como objetivo central mejorar la calidad y preservar la vida en óptimas condiciones de los menores y sus madres o tutores en su interacción con los conductores cuando convergen en Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, promover, en y con la comunidad soluciones que le permitan aprovechar sus recursos para la utilización de la educación vial; con la participación social organizada.

¹⁵Kisnerman, Natalio. “Salud Pública y Trabajo Social”. pp. 129.

- o La participación de la Secretaría de Transporte y Vialidad del DF., de la Secretaría de Seguridad Pública del DF. a través de la Dirección General de Seguridad Vial a quién le corresponde la función de impartir la Educación Vial, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública, a través de la Dirección de Emergencia Escolar. Y que en nuestro trabajo nos apoyan con el material y personal - policías de tránsito- para resguardar la seguridad cuando las actividades establecidas por Trabajo Social en su metodología de intervención comunitaria en cuanto a la educación vial se refieren, son llevadas a cabo afuera de los planteles educativos.

- o Los representantes de la Delegación Cuauhtémoc quién a través del área de Participación Ciudadana proporcionara los apoyos necesarios en relación a las actividades propuestas por Trabajo Social en su programa de Educación Vial, ya que esta área es la responsable de vigilar en lo que lo referente a la prevención del delito de atropellamientos en su demarcación geográfica.

- o Con el personal de los diferentes planteles educativos: maestros y directores que apoyarán con la convocatoria de los menores y sus madres y otros familiares que desean participar, en llevar a cabo las actividades propuestas por Trabajo Social en su programa de Educación Vial. Así también como proporcionar los espacios en que se realizaran las diversas actividades.

La solución de los problemas se encuentra en la propia comunidad. Fomentar una interacción creativa entre los puntos de vista y el conocimiento de los expertos locales y lo profesionales externos, ayuda a identificar, desarrollar y promover esas soluciones.

Los habitantes que hacen uso de los planteles educativos: primarias Jaime Nunó, primaria Estado de Yucatán y el jardín de Niños Jaime Nunó, y peatones en general son los que utilizan cotidianamente el cruce de la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, y son ellos quiénes se enfrentan cotidianamente a los riesgos de ser atropellados por tal motivo son ellos los que tiene las respuestas.

Utilizar más apropiadas para evitar los atropellamientos. Estas probables soluciones propuestas a los responsables delegacionales, a la Secretaría de Seguridad Pública teniendo como intermediario a los profesionales de Trabajo Social tiene mayores probabilidades de obtener respuestas satisfactorias para la población.

La misma comunidad debe movilizarse para la obtención de recursos, bajo la capacitación y asesoría del Trabajador Social para facilitar a la población conocimientos técnicos que le permitan responder al movimiento específico de su propio contexto histórico-social y valorar que y como intervenir, ante la responsabilidad de promover hacia la solución de los problemas sociales; de esta manera, se asegura la independencia de la población con los profesionistas. Así ya no existe el riesgo de que los proyectos comunitarios finalicen o se interrumpan en el momento en que los profesionales en la materia se retiren.

Por tal motivo el trabajador social se apoyará para sus actividades propuestas de educación vial en la Secretaría de Seguridad Pública del DF., el Banco Mundial, la Delegación Cuauhtémoc siendo el intermediario entre estas instituciones y los líderes representantes de la población que utiliza el cruce de la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, quiénes han sido los afectados directos en la problemática de los accidentes viales, Por tal motivo sus motivaciones para que se reduzca o se elimine el número de personas atropelladas son amplias, lo que genera estén en constante movimiento para que esta problemática no llegue a afectar sus hogares.

Un auténtico desarrollo comunitario tiene como condiciones los siguientes elementos:

1. Que sea respuesta a conflictos dados en el contexto social.
2. Que cuente con a participación conciente, organizada, activa y responsable de los grupos a desarrollarse.
3. Que aproveche a través de la coordinación, los recursos humanos técnicos, económicos etc. de todas las agencias gubernamentales que los posean.
4. Que cuenten con el compromiso del trabajador en desarrollo comunitario para luchar por la liberación de los dominados, compromiso general que se genera en una plataforma de principios.

Así la intervención del Trabajador Social será a partir de un diagnóstico de la comunidad a intervenir, establecer sus objetivos profesionales (propósitos de la profesión), los objetivos en base a las necesidades de la población (objetivo comunitario), y la búsqueda de instituciones gubernamentales y privadas expertas en la problemática o tema a tratar.

De ahí la importancia de diseñar un plan integral de intervención social, donde participen las autoridades (Delegación Cuauhtémoc), la sociedad civil, Centro de Transporte Sustentable Asociación Civil (CTS AC), Centro Mexicano de Derecho Ambiental Asociación Civil (CEMDA AC), Movilidad y Desarrollo México Asociación Civil (MDM AC) y los beneficiarios del programa (escuelas, alumnos, maestros, padres de familia y vecinos).

Ya que al desarrollar actividades referentes a la educación vial se previenen accidentes en la vía pública, es posible prevenir que los menores y sus madres que utilizan el de Av. Paseo Reforma y González Bocanegra, sean que atropellados logrando con ello preservar su salud e indirectamente la de su familia.

Capítulo 6

Percepción de riesgo de sufrir un accidente de tránsito en menores y mujeres de escuelas preescolar y primarias de Av. Paseo de la Reforma

6.1 Percepción de riesgo de sufrir un accidente niños y mujeres

Toda la información antes planteada nos permite sumergirnos en la temática de la educación vial llevándonos de manera general en lo particular a los datos estadísticos registrados del cruce de Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra como uno de los cruces de la Delegación Cuauhtémoc que presenta un alto índice de personas atropelladas. Son datos obtenidos indirectamente de páginas de Internet consultadas referentes a la educación vial, de material obtenido por el M.Ing. Bernardo Baranda, coordinador de Movilidad Urbana del Centro de Transporte Sustentable y Director del Instituto de Transporte, quien confirma lo referido.

Para complementar y confirmar personalmente físicamente los datos antes obtenidos se procede a realizar lo siguiente:

Primero.- conocer físicamente el medio.

Segundo.- Se realizó la intervención en la población que está en constante riesgo de ser atropellada al hacer uso de éste cruce, para que nos informe de viva voz como viven esta realidad.

Obteniendo lo siguiente:

6.1.1 Descripción del Medio

Se acude al cruce Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra para indagar acerca de la población que utiliza en mayor proporción este lugar, encontrando que están en riesgo de ser atropellados:

6.1.2 Infraestructura Vial

- 1 Se observa que la razón de que los peatones no crucen por los pasos peatonales, se debe a que ambos están muy alejados uno de otro, y las escuelas están justo en este punto medio de la avenida.
- 2 El desplazarse hacia alguno de ellos implica mayor tiempo, y muchas ocasiones a las madres y/o familiares del menor se les observa apresuradas para llegar a la hora de entrada de los menores.
- 3 Se informa también que en la zona de riesgo no hay semáforos, ni pasos peatonales, ni señales viales con las cuáles se indique el cruce de peatones o que se deba ceder el paso al peatón.

6.1.3 Tipo de población que utiliza el cruce Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra

1. A los menores y sus madres y o familiares que los llevan a las escuelas: primarias Jaime Nunó, primaria Estado de Yucatán y el jardín de niños Jaime Nunó.
2. Las personas que acuden al expendio de leche LICONSA.
3. Las personas que acuden a la Clínica del IMSS.

Durante nuestra permanencia en el lugar podemos apreciar situaciones en que los peatones que utilizan el cruce, se arriesgan a atravesarlo sin utilizar los pasos peatonales prácticamente como se dice coloquialmente “toreando a los automovilistas”.

A continuación se presenta el conteo de personas que diariamente cruzan por el cruce Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra

6.1.3.1 Aforo por observación realizado el día 22 de agosto de 2005 en un horario de las 7:00 a las 21:00 hrs. Por Movilidad y Desarrollo México AC

Aforo de personas que cruzan Av. Reforma y Calle Francisco González Bocanegra, 22 de Agosto de 2005.		
No.	Intervalo de tiempo	Número de personas
1	7:00 a 7:15	48
2	7:15 a 7:30	79
3	7:30 a 7:45	110
4	7:45 a 8:00	180
5	8:00 a 8:15	59
6	8:15 a 8:30	36
7	8:30 a 8:45	86
8	8:45 a 9:00	121
9	9:00 a 9:15	54
10	9:15 a 9:30	24
11	9:30 a 9:45	18
12	9:45 a 10:00	24
13	10:00 a 10:15	12
14	10:15 a 10:30	6
15	10:30 a 10:45	4
16	10:45 a 11:00	8
17	11:00 a 11:15	16
18	11:15 a 11:30	29
19	11:30 a 11:45	34
20	11:45 a 12:00	62
21	12:00 a 12:15	98
22	12:15 a 12:30	172
23	12:30 a 12:45	84
24	12:45 a 13:00	26
25	13:00 a 13:15	36
26	13:15 a 13:30	18
27	13:30 a 13:45	12
28	13:45 a 14 :00	10
29	14:00 a 14:15	23
30	14:15 a 14:30	42
31	14:30 a 14:45	38
32	14:45 a 15:00	37
33	15:00 a 15:15	28
34	15:15 a 15:30	36
35	15:30 a 15:45	14

36	15:45 a 16:00	17
37	16:00 a 16:15	42
38	16:15 a 16:30	86
39	16:30 a 16:45	18
40	16:45 a 17:00	12
41	17:00 a 17:15	8
42	17:15 a 17:30	6
43	17:30 a 17:45	19
44	17:45 a 18:00	25
45	18:00 a 18:15	46
46	18:15 a 18:30	82
47	18:30 a 18:45	95
48	18:45 a 19:00	98
49	19:00 a 19:15	123
50	19:15 a 19:30	186
51	19:30 a 19:45	191
52	19:45 a 20:00	185
53	20:00 a 20:15	126
54	20:15 a 20:30	121
55	20:30 a 20:45	84
56	20:45 a 21:00	16
TOTAL	14 horas	4956

FUENTE: AFORO DIRECTO HECHO POR MOVILIDAD Y DESARROLLO MÉXICO, A.C. 2005.

El presente aforo lo elaboran personal de Movilidad y Desarrollo, fue realizado en intervalos de cada quince minutos como lo marca la SETRAVI, véase que el número de personas aumenta a la entrada y salida de escuelas y a las salidas de trabajo a las 7:00 p.m., pero todo el día hay gente cruzando. ¹

Con este conteo podemos darnos cuenta de la afluencia de personas que utilizan este cruce en una hora determinada. De ahí la importancia para indagar la situación e intervención en ésta zona.

¹ Aforo realizado en día hábil para conocer el número de personas que en promedio cruza y utiliza este cruce.

6.1.3.2 Intervención directa con los directivos de los planteles escuelas primarias Jaime Nunó, Estado de Yucatán y el jardín de niños Jaime Nunó

Entrevista a directivos de las escuelas.

- 1) Conocimiento de los registros de que su localidad esta considerada como uno de los lugares con un alto índice de personas atropelladas

Se acude a las escuelas: primarias Jaime Nunó, Estado de Yucatán y el jardín de Niños Jaime Nunó para informar a los directivos de esos planteles de nuestra interés por intervenir en sus escuela para aplicar actividades referentes a la educación vial, a partir de haber detectado por los registros estadísticos de la Secretaria de Transporte y Vialidad emitidos en el 2005, en donde hace de conocimiento que la Delegación Cuauhtémoc presenta un alto índice de personas atropelladas y específicamente en el cruce ubicado en Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra. Es un cruce utilizado diariamente por sus alumnos y las madres y/o familiares que acuden al plantel. Por lo que también se solicita si existe un antecedente de actividades realizadas en sus escuelas relacionadas con la educación vial.

En la entrevista con el MI. Bernardo Baranda Sepúlveda otorga importantes respuestas a esta investigación, mismas que se presentan a continuación.²

Respuesta

La respuesta e información obtenida por los directivos las podemos unificar en lo siguiente:

² El (Maestro en Ingeniería del Transporte) M.I.T Bernardo Baranda Sepúlveda, es Director para México del Instituto de Política de Transporte, es especialista en políticas sociales de transporte, ha realizado la evaluación del metrobús de la Ciudad de México en 2006 y actualmente desarrolla los diagnósticos situacionales para la construcción de las ocho nuevas líneas de metrobús .

Existe una aceptación a la entrevista al conocer que se trata sobre educación vial, aceptan no conocer estadísticamente la situación planteada por SSP del DF., sin embargo; no muestran extrañeza ante estos registros, ya que indicaron, durante sus años de ejercicio en estas escuelas sí se han percatado que éste cruce presenta un alto riesgo para la vida de sus alumnos y familiares, ya que al estar el paso peatonal muy alejado uno de otro y de las mismas escuelas, los usuarios y hasta ellos mismos en diversas ocasiones, deciden cruzar la avenida en la parte que queda mas cerca de la escuela a la que acuden.

En esta experiencia observan como los automovilistas al ver que las personas se arriesgan: unos optan por bajar la velocidad de para dejar pasar a la gente, pero otros como aviso de su molestia y mostrar como se exponen no los dejan pasar y/o pasan muy cerca de ellos.

Por otra parte informan que no han presenciado un atropellamiento pero si han conocido casos de este evento.

De igual forma comentan que tal es el riesgo de ser atropellado que los vecinos con apoyo de las madres y familiares de los menores que acuden a estas escuela enviaron un oficio a la Delegación Cuauhtémoc haciendo la petición de la instalación de un semáforo y de señalamientos viales cercanos a las escuelas, que permitan el cruce de esta avenida sin que esté en riesgo la vida de los peatones.

Desafortunadamente no han tenido respuesta, aún cuando continuamente presionan a las autoridades responsables para que les de respuesta.

Antecedentes de actividades realizadas en sus planteles referentes a la educación Vial.

Respuesta:

No se han realizado actividades referentes a la educación vial.

Disposición a permitir la intervención de Trabajo Social para implementar actividades tenga como resultado prevenir que los menores que acuden a sus planteles y sus familiares sean atropellados.

Respuesta:

Debido a los constantes riesgos de sufrir un atropellamiento sus alumnos y la familia de éstos, sí les interesa que se intervenga. Además de afirmar su apoyo y participación en todo lo que se requiera. Anunciaran la participación de nuestra intervención al profesorado para recibir también su apoyo. Se observa el mayor interés al comentar que se logró enlazar nuestras actividades con otras autoridades expertas en el tema, y que existe la posibilidad de recibir apoyo por parte de las mismas en ésta temática.

Para dar respuesta la problema de los atropellados y conocer la percepción de riesgo que tenían los menores de las escuelas y sus madres, se realizo un instrumento para niños (anexo 1) y otro más para adultos (anexo 2) y se aplicó a toda la población escolar de las tres escuelas y a las mamás de dichos niños, cabe aclarar que hubo madres que tenían más de un hijo en la escuela primaria y/o en el jardín de niños.

6.2 Muestra representativa de las tres escuelas: menores y mujeres

Resultados estadísticos de la recolección de datos del proyecto de educación vial.

6.2.1 Menores: Primaria “Jaime Nunó”

I. Sexo

Sexo	Frecuencia
Masculino	162
Femenino	119
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 281 niños que se entrevistaron, 162 son del sexo masculino, mientras que 119 son del sexo femenino.

II. Medio de transporte que utilizan al dirigirse a la escuela

Medio de transporte que utilizan	Frecuencia
A pie	215
Transporte	36
Ambos	30
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

El medio de que utilizan los menores entrevistados para acudir a la escuela es de: 215 niños que acuden a la escuela a pie, 36 que utilizan transporte al ser llevados por sus padres o un tutor y 30 que utilizan ambas porque sus papás trabajan y los bajan del automóvil del otro lado de Reforma y ellos se deben de cruzar para asistir a la escuela., o bien los dejan en la esquina sobre la banqueta y los niños deben caminar solos hacia la entrada de la escuela.

III. Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma para acudir a la escuela.

Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma	Frecuencia
Si	119
No	162
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los menores entrevistados 119, sí utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma mientras que 162 de ellos no lo hacen porque viven del lado de la escuela que les corresponde, cuando van al parque o a la lechería que quedan en

sentidos opuestos esto es, una de cada lado de Av. Reforma es necesario cruzarla no necesariamente para asistir a la escuela.

IV. Reconocen el señalamiento vial

Reconocimiento del paso peatonal	Frecuencia
Si	72
No	209
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 281 menores encuestados 72 afirman reconocer los pasos peatonales cuando se les menciona las características mientras que 209 indicaron que no, de ahí la importancia de darles un curso que les enseñe las señales viales y los lugares seguros para cruzar (paso peatonal).

V. Sienten seguridad al atravesar la Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra.

Se sienten seguros al utilizar el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	124
No	157
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 281 menores encuestados, 124 indican sentirse seguros al utilizar el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, mientras que 157 no por haber presenciado escenas de atropellados, porque los autos no los respetan al

pasar ni les ceden el paso y porque no hay la infraestructura (pasos peatonales, semáforos, rampas para discapacitados, bolardos, señales viales) necesaria para brindarles una auténtica seguridad vial.

VI. Cuando utilizan el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra los automovilistas respetan el paso peatonal.

Respetan los automovilistas el paso peatonal	Frecuencia
Si	36
No	245
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

En la práctica cotidiana de los 281 menores entrevistados, 36 de ellos informan que lo que han observado en los conductores que utilizan la Av. Paseo de la Reforma es que estos si respetan el reglamento de normatividad vial que indica que al estar el semáforo en alto, deben parar su unidad atrás de las líneas de patones permitiéndoles pasar con seguridad. Mientras que 245 indican que a su experiencia los automovilistas invaden los pasos peatonales arriesgándolos a ser atropellados.

VII. Has visto a alguna persona que haya sido atropellada en el cruce de la Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra.

Han presenciado a una persona atropellada en el cruce av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	188
No	93
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 281 de los menores que se encuestaron, 188 de los menores han presenciado cuando una persona es atropellada y 93 de ellos no.

VIII. En riesgo de ser atropellado en el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

En riesgo de ser atropellado	Frecuencia
Si	153
No	128
Total	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 281 menores que se encuestaron, 153 ha estado en riesgo de ser atropellados; mientras que 128 no han estado en esta situación.

IX. La información sobre educación vial es importante para evitar los atropellamientos.

La información de educación vial evita los atropellamientos	Frecuencia
Si	272
No	9
TOTAL	281

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De 281 menores encuestados, 272 informan que la educación vial implica evitar o prevenir personas atropelladas, mientras que 9 creen que no.

6.2.2 Menores: Jardín de Niños “Jaime Nunó”

I. Sexo.

Sexo	Frecuencia
Masculino	73
Femenino	76
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 149 menores encuestados, 73 son del sexo masculino mientras que 76 de ellos son del sexo femenino.

II. Medio utilizado para trasladarse

Medio utilizado para trasladarse	Frecuencia
A pie	100
Transporte	47
Ambos	2
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

El medio utilizado para acudir a la escuela por los 149 menores encuestados es de: 100 de ellos lo hacen a pie, 47 utilizan un transporte y 2 de ellos utilizan ambos medios.

III. Utilización de la Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra para acudir a la escuela.

Utilización de la Av. Reforma y González Bocanegra	Frecuencia
Si	92
No	57
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 149 menores entrevistados. 92 sí utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma mientras que 57 de ellos no lo hacen.

IV. Reconocen el señalamiento vial.

Reconocimiento del paso peatonal	Frecuencia
Si	40
No	109
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 149 menores encuestados 40 afirman reconocer los pasos peatonales cuando se les menciona las características mientras que 109 indicaron que no.

V. Sienten seguridad al atravesar la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

Se sienten seguros al utilizar el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	109
No	40
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 149 menores encuestados, 109 indican sentirse seguros al utilizar el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, mientras que 40 no se sienten seguros.

VI. Cuando utilizan el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra los automovilistas respetan el paso peatonal.

Respetan los automovilistas el paso peatonal	Frecuencia
Si	71
No	78
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

En la práctica cotidiana de los 149 menores entrevistados, 71 de ellos informan que lo que han observado en los conductores que utilizan la Av. Paseo de la Reforma es que estos si respetan el reglamento de normatividad vial que indica que al estar el semáforo en alto, deben parar su unidad atrás de las líneas de patones permitiéndoles pasar con seguridad. Mientras que 78 indican que a su experiencia los automovilistas invaden los pasos peatonales arriesgándolos a ser atropellados.

VII. Haz visto a alguna persona que haya sido atropellada en el cruce de la av. Reforma y Francisco González Bocanegra

Han presenciado un atropellamiento en el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	65
No	84
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 149 de los menores que se encuestaron, 65 de los menores han presenciado cuando una persona es atropellada y 84 de ellos no.

VIII. En riesgo de ser atropellado en el Cruce de av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

En riesgo de ser atropellado	Frecuencia
Si	22
No	127
Total	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 149 menores que se encuestaron, 22 ha estado en riesgo de ser atropellado; mientras que 127 no han estado en esta situación.

IX. La información sobre educación vial es importante para evitar los atropellamientos.

La información de educación vial evita los atropellamientos	Frecuencia
Si	148
No	1
TOTAL	149

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De 149 menores encuestados 148 informan que la educación vial implica evitar o prevenir personas atropelladas, mientras que 1 creen que no.

6.2.3 Menores de la Primaria “Estado de Yucatán”

I. Sexo

Sexo	Frecuencia
Masculino	78
Femenino	92
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 170 niños que se entrevistaron, 78 son del sexo masculino, mientras que 92 son del sexo femenino.

II. Medio de transporte que utilizan al dirigirse a la escuela.

Medio utilizado para trasladarse	Frecuencia
A pie	123
Transporte	28
Ambos	19
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

El medio de que utilizan los menores entrevistados para acudir a la escuela es de: 123 niños que acuden a la escuela a pie, 28 que utilizan transporte y 19 que utilizan ambas.

III. Utilización de la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra para acudir a la escuela.

Utilización de la Av. Reforma y González Bocanegra	Frecuencia
Si	79
No	91
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 170 menores entrevistados, 79 sí utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma y González Bocanegra mientras que 91 de ellos no lo hacen.

IV. Reconocen el paso peatonal.

Conocimiento del paso peatonal	Frecuencia
Si	48
No	122
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 170 menores encuestados 48 afirman reconocer los pasos peatonales cuando se les menciona las características mientras que 122 indicaron que no.

V. Sienten seguridad al atravesar la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

Se sienten seguros al utilizar el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	97
No	73
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 170 menores encuestados, 97 indican sentirse seguros al utilizar el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, mientras que 73 no se sienten seguros.

VI. Cuando utilizan el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra los automovilistas respetan el paso peatonal.

Respetan los automovilistas el paso peatonal	Frecuencia
Si	22
No	148
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

En la práctica cotidiana de los 170 menores entrevistados, 22 de ellos informan que lo que han observado en los conductores que utilizan la Av. Paseo de la Reforma es que estos si respetan el reglamento de normatividad vial que indica que al estar el semáforo en alto, deben parar su unidad atrás de las líneas de

patones permitiéndoles pasar con seguridad. Mientras que 148 indican que a su experiencia los automovilistas invaden los pasos peatonales arriesgándolos a ser atropellados.

VII. Has visto a alguna persona que haya sido atropellada en el cruce de la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

Han presenciado un atropellamiento en el cruce Av. Reforma y francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	106
No	64
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 170 de los menores que se encuestaron, 106 de los menores han presenciado cuando una persona es atropellada y 64 de ellos no.

VIII. Has estado en riesgo de ser atropellado en el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

En riesgo de ser atropellado	Frecuencia
Si	68
No	102
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 170 menores que se encuestaron, 68 ha estado en riesgo de ser atropellado; mientras que 102 no han estado en esta situación.

IX. La información sobre educación vial es importante para evitar los atropellamientos.

La información de educación vial evita los atropellamientos	Frecuencia
Si	164
No	6
Total	170

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De 170 menores encuestados 164 informan que la educación vial implica evitar o prevenir personas atropelladas, mientras que 6 creen que no.

6.2.4 Mujeres: Escuela Primaria “Jaime Nunó”

I. Sexo

Sexo	Frecuencia
Femenino	74
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

Todos los entrevistados son mujeres, pues es la población que es de nuestro interés.

II. Medio de transporte que utilizan al dirigirse a la escuela.

Medio de transporte que utilizan	Frecuencia
A pie	9
Transporte	49
Ambos	16
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

El medio de que utilizan las mujeres entrevistadas para acudir a la escuela es de: 9 que acuden a la escuela a pie, 49 que utilizan transporte y 16 que utilizan ambas.

III. Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma para acudir a la escuela.

Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma	Frecuencia
Si	35
No	39
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 74 mujeres entrevistadas, 35 sí utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma mientras que 39 de ellos no lo hacen

IV. Reconocen el paso peatonal.

Reconocimiento del paso peatonal	Frecuencia
Si	63
No	11
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 74 mujeres encuestados 63 afirman reconocer los pasos peatonales cuando se les menciona las características mientras que 11 indicaron que no.

V. Sienten seguridad al atravesar la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

Se sienten seguros al utilizar el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	18
No	56
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 74 mujeres encuestadas, 18 indican sentirse seguras al utilizar el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, mientras que 56 no se sienten seguras.

VI. Cuando utilizan el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra los automovilistas respetan el paso peatonal.

Respetan los automovilistas el paso peatonal	Frecuencia
Si	12
No	62
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

En la práctica cotidiana de las 74 mujeres entrevistadas, 12 de ellas informan que lo que han observado en los conductores que utilizan la Av. Paseo de la Reforma es que estos si respetan el reglamento de normatividad vial que indica que al estar el semáforo en alto, deben parar su unidad atrás de las líneas de patones permitiéndoles pasar con seguridad. Mientras que 62 indican que a su experiencia los automovilistas invaden los pasos peatonales arriesgándolos a ser atropellados.

VII. Has visto a alguna persona que haya sido atropellada en el cruce de la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

Han presenciado a una persona atropellada en el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	42
No	32
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 74 mujeres que se encuestaron, 42 de ellas han presenciado cuando una persona es atropellada y 32 de ellas no.

VIII. En riesgo de ser atropellado en el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

En riesgo de ser atropellado	Frecuencia
Si	36
No	38
Total	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 74 mujeres que se encuestaron, 36 han estado en riesgo de ser atropellado; mientras que 38 no han estado en esta situación.

IX. La información sobre educación vial es importante para evitar los atropellamientos.

La información de educación vial evita los atropellamientos	Frecuencia
Si	68
No	6
TOTAL	74

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De 74 mujeres encuestados 68 informan que la educación vial implica evitar o prevenir personas atropelladas, mientras que 6 creen que no.

6.2.5 Mujeres: Jardín de Niños “Jaime Nunó”

I. Sexo

Sexo	Frecuencia
Femenino	43
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

Todas las entrevistados son mujeres, pues es la población que es de nuestro interés.

II. Medio de transporte que utilizan al dirigirse a la escuela.

Medio de transporte que utilizan	Frecuencia
A pie	18
Transporte	19
Ambos	6
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

El medio de que utilizan las mujeres entrevistadas para acudir a la escuela es de: 18 que acuden a la escuela a pie, 19 que utilizan transporte y 6 que utilizan ambas.

III. Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma para acudir a la escuela.

Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma	Frecuencia
Si	31
No	12
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las mujeres entrevistadas, 31 sí utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma mientras que 12 de ellos no lo hacen

IV. Reconocen el paso peatonal.

Reconocimiento del paso peatonal	Frecuencia
Si	37
No	6
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 43 mujeres encuestados 37 afirman reconocer los pasos peatonales - cuando se les menciona las características- mientras que 6 indicaron que no.

V. Sienten seguridad al atravesar la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

Se sienten seguros al utilizar el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	8
No	35
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 43 mujeres encuestadas, 8 indican sentirse seguras al utilizar el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, mientras 35 dicen no se sentirse seguras.

VI. Cuando utilizan el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra los automovilistas respetan el paso peatonal.

Respetan los automovilistas el paso peatonal	Frecuencia
Si	7
No	36
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

En la práctica cotidiana de los mujeres entrevistadas, 7 de ellas informan que lo que han observado en los conductores que utilizan la Av. Paseo de la Reforma es que estos si respetan el reglamento de normatividad vial que indica que al estar el semáforo en alto, deben parar su unidad atrás de las líneas de patones permitiéndoles pasar con seguridad. Mientras que 36 indican que a su experiencia los automovilistas invaden los pasos peatonales arriesgándolos a ser atropellados.

VII. Has visto a alguna persona que haya sido atropellada en el cruce de la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

Han presenciado a una persona atropellada en el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	28
No	15
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las mujeres que se encuestaron, 28 de ellas han presenciado cuando una persona es atropellada y 15 de ellas no.

VIII. En riesgo de ser atropellado en el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

En riesgo de ser atropellado	Frecuencia
Si	27
No	16
Total	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 43 mujeres que se encuestaron, 27 ha estado en riesgo de ser atropellado; mientras que 16 no han estado en esta situación.

IX. La información sobre educación vial es importante para evitar los atropellamientos

La información de educación vial evita los atropellamientos	Frecuencia
Si	41
No	2
TOTAL	43

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De 43 mujeres encuestadas, 41 informan que la educación vial implica evitar o prevenir personas atropelladas, mientras que 2 creen que no.

6.2.6 Mujeres: Escuela Primaria “Estado de Yucatán”

I. Sexo

Sexo	Frecuencia
Femenino	42
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

Todos las entrevistados son mujeres, pues es la población que es de nuestro interés.

II. Medio de transporte que utilizan al dirigirse a la escuela

Medio de transporte que utilizan	Frecuencia
A pie	6
Transporte	29
Ambos	6
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

El medio de que utilizan los mujeres entrevistadas para acudir a la escuela es de 6 que acuden a la escuela a pie, 29 que utilizan transporte y 6 que utilizan ambas.

III. Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma para acudir a la escuela

Utilización del cruce Av. Paseo de la Reforma	Frecuencia
Si	25
No	17
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las mujeres entrevistados, 25 sí utilizan el cruce de Av. Paseo de la Reforma mientras que ellos 17 no lo hacen

IV. Reconocen el paso peatonal

Reconocimiento del paso peatonal	Frecuencia
Si	35
No	7
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 42 mujeres encuestados 35 afirman reconocer los pasos peatonales - cuando se les menciona las características- mientras que 7 indicaron que no.

V. Sienten seguridad al atravesar la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

Se sienten seguros al utilizar el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	15
No	27
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 42 mujeres encuestadas, 15 indican sentirse seguras al utilizar el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra, mientras que 27 no se sienten seguras.

VI. Cuando utilizan el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra los automovilistas respetan el paso peatonal

Respetan los automovilistas el paso peatonal	Frecuencia
Si	4
No	40
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

En la práctica cotidiana de la mujeres entrevistadas, 4 de ellas informan que lo que han observado en los conductores que utilizan la Av. Paseo de la Reforma es que estos si respetan el reglamento de normatividad vial que indica que al estar el semáforo en alto, deben parar su unidad atrás de las líneas de patones permitiéndoles pasar con seguridad. Mientras que 40 indican que a su experiencia los automovilistas invaden los pasos peatonales arriesgándolas a ser atropellados.

VII. Has visto a alguna persona que haya sido atropellada en el cruce de la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra.

Han presenciado a una persona atropellada en el cruce Av. Reforma y Francisco González Bocanegra	Frecuencia
Si	29
No	13
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 42 mujeres que se encuestaron, 29 de ellas han presenciado cuando una persona es atropellada y 13 de ellas no.

VIII. En riesgo de ser atropellado en el cruce de Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

En riesgo de ser atropellado	Frecuencia
Si	15
No	27
Total	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 42 mujeres que se encuestaron, 15 ha estado en riesgo de ser atropellada; mientras que 27 no han estado en esta situación.

IX. La información sobre educación vial es importante para evitar los atropellamientos

La información de educación vial evita los atropellamientos	Frecuencia
Si	36
No	6
TOTAL	42

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De 42 mujeres encuestados, 6 informan que la educación vial implica evitar o prevenir personas atropelladas, mientras que 36 creen que no.

6.2.7 Análisis e Interpretación general de resultados de las tres escuelas

Antes de intervenir en la comunidad es necesario indagar acerca del conocimiento que tienen de las normas viales y de la experiencia que han tenido de ella en su uso diario; permitiendo con ello obtener datos reales y actuales de esa población acerca de esta situación.

Para ello se elaboraron dos instrumentos: una para menores y otro para sus madres, en la que por obviedad se plasman varias preguntas referentes a la temática educación vial y otros elementos presentes en estos eventos, como el conocimiento de señales viales, medio de transporte utilizado, lugares de desplazamiento, haber sido testigo de una persona atropellada entre otras; factores que están presentes cuando éstos utilizan el crucero para trasladarse de su casa a la escuela y viceversa.

Con el podremos tener una visión mas amplia del porque están en riesgo de ser atropellados cuando utilizan esa avenida y/o crucero. La muestra representativa para aplicar estos instrumentos es la siguiente:

1. Primaria Jaime Nunó: 281
2. Mujeres “Jaime Nunó”: 74
3. Jardín de Niños “Jaime Nunó”: 149
4. Mujeres: “Jaime Nunó”: 43
5. Primaria “Estado de Yucatán”: 170
6. Mujeres “Estado de Yucatán”: 42

Para poder Indagar sobre el nivel de conocimientos acerca de la educación Vial de la población escolar Jaime Nunó (preescolar y primaria) y Yucatán. Para poder estructurar la serie de actividades a implementar en la misma.

Logrando así conocer el grado de conocimientos y de la sensibilidad de los menores y sus madres sobre la temática de educación vial y de los riesgos constantes a que están expuestos al utilizar el cruce Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra.

Se elaboran dos instrumentos en el que se plasman una serie de preguntas referentes a esto, uno para los menores y otro para sus madres, obteniendo los resultados siguientes resultados:

Los siguientes datos que se presentan son el **total general** de los menores y mujeres que utilizan este cruce dando un total de **759 personas**.

I. EN RELACIÓN AL SEXO

Sexo	Frecuencia
Masculino	313
Femenino	446
Total	759

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

La frecuencia en relación al sexo de los 759 participantes en el Programa de Educación Vial fue: 313 encuestados son del sexo masculino y 446 del sexo femenino.

En relación al porcentaje habitual entre hombres y mujeres en México, en estas escuelas predominaron los varones, con un 52% de del total de la población entrevistada y las mujeres solo con un 48%, la cuál no refleja necesariamente la frecuencia que actualmente es representativa de la población en la República Mexicana, los hombres tienden a estar más expuestos al riesgo por las actividades que realizan.

II. MEDIO QUE UTILIZAN PARA ACUDIR A LA ESCUELA

De los menores y mujeres que acuden a las escuelas relación al medio de transporte utilizado para trasladarse hacia la escuela, de un total de 600 entrevistados los que lo hacen a pie suman 471, mientras que los que utilizan algún medio de transporte son 209 personas, y los que utilizan ambos medios para llegar a la escuela son 79 personas.

MEDIO UTILIZADO PARA TRANSLADARSE	FRECUENCIA
A PIE	471
TRANSPORTE	209
AMBOS	79
TOTAL	759

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De la frecuencia de menores y las mujeres utilizan la Av. Reforma y González Bocanegra como cruce para llegar a la escuela, 378 necesitan utilizarlo lo cual significa que corre el riesgo de cruzarlo, por lo que necesita de un semáforo, paso peatonal o algún tipo de señalamiento para poder cruzar.

Aparentemente los que no lo utilizan rebasa el número de aquellos que si lo utilizan.

III. PARA ACUDIR A LA ESCUELA, UTILIZACIÓN DE LA AV. PASEO DE LA REFORMA Y FRANCISCO GONZÁLEZ BOCANEGRA

UTILIZACION DE LA AV. PASEO DE LA REFORMA Y FRANCISCO GONZALEZ BOCANEGRA	FRECUENCIA
SI	381
NO	378
TOTAL	759

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De la frecuencia con que los menores y las mujeres utilizan la Avenida Paseo de la Reforma y González Bocanegra como cruce para llegar a la escuela, 381 de estos no tiene necesidad de cruzar o hacer uso de la avenida, pero 378 si necesita usarlo, lo cual significa correr el riesgo de atravesar y ser atropellado. Tomando en cuenta que en este punto de la Avenida carece de un cruce, de peatones; es muy alto el índice de posibilidades que tiene el transeúnte de ser víctima de un accidente vial que en muchas ocasiones puede llegar a tener consecuencias fatales, la mitad de personas lo utiliza.

IV. RECONOCEN EL PASO PEATONAL POR EL QUE DEBEN CRUZAR LAS CALLES O AVENIDAS.

RECONOCIMIENTO DEL PASO PEATONAL	FRECUENCIA
SI	295
NO	464
TOTAL	759

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

Del total de las 759 personas, solo 295 de estos reconocen el señalamiento vial por el que deben cruzar las calles o avenidas y 464 lo desconocen. Lo que hace necesaria la educación vial.

V. SIENTEN SEGURIDAD AL ATRAVESAR LA AV. PASEO DE LA REFORMA Y FRANCISCO GONZALEZ BOCANEGRA.

SE SIENTEN SEGUROS AL UTILIZAR EL CRUCE DE AV. PASEO DE LA REFORMA Y FRANCISCO GONZALEZ BOCANEGRA	FRECUENCIA
SI	371
NO	388
TOTAL	759

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 759 encuestados que utilizan el cruce de Avenida Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra, 371 de estos no se sienten seguros cuando lo atraviesan y solo 388 manifiestan sentirse seguros al utilizar dicho cruce.

VI. CON QUE FRECUENCIA HAN OBSERVADO QUE LOS AUTOMOVILISTAS NO RESPETAN EL PASO PEATONAL.

RESPETAN LOS AUTOMOVILISTAS EL PASO PEATONAL	FRECUENCIA
SI	152
NO	607
TOTAL	759

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De los 759 entrevistados 607 de estos manifiestan que los automovilistas no respetan el paso peatonal y 152 afirman que **si** es respetado.

Preocupante es que sea el 78% quien perciba que los automovilistas no respetan el paso peatonal, ya que esta situación pone en grave riesgo al peatón de ser atropellado al utilizar las calles y avenidas, ya que cuando este tiene necesidad de atravesarlas, y el cruce de peatones se encuentra obstruido por los automovilistas, le es necesario en muchas ocasiones el tener que invadir otra arteria vial en la cuál los autos tal vez no se encuentren en alto, y así correr el

riesgo de ser víctimas de un percance vial que le podría causar desde un gran susto, una discapacidad temporal o permanente o hasta inclusive la muerte.

El otro 22% de la población dice que los automovilistas si respetan el paso peatonal pero el porcentaje que opina esto es la gran minoría

VII. HAS VISTO A ALGUNA PERSONA QUE HAYA SIDO ATROPELLADA.

HAN PRESENCIADO UN ATROPELLAMIENTO EN EL CRUCE AV. REFORMA Y FRANCISCO GONZALES BOCANEGRA	FRECUENCIA
SI	458
NO	301
TOTAL	759

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De la población de 759 personas entrevistadas 458 declaran no haber presenciado un atropellamiento y 301 si han sido testigos de tal evento.

Seis de cada diez personas han presenciado un atropellamiento, lo cual nos hace pensar que han estado cerca del problema de atropellados en este cruce.

VIII. EN RIESGO DE SER ATROPELLADO EN EL CRUCE DE AV. REFORMA Y FRANCISCO GONZÁLEZ BOCANEGRA

EN RIESGO DE SER ATROPELLADO	FRECUENCIA
SI	321
NO	438
TOTAL	759

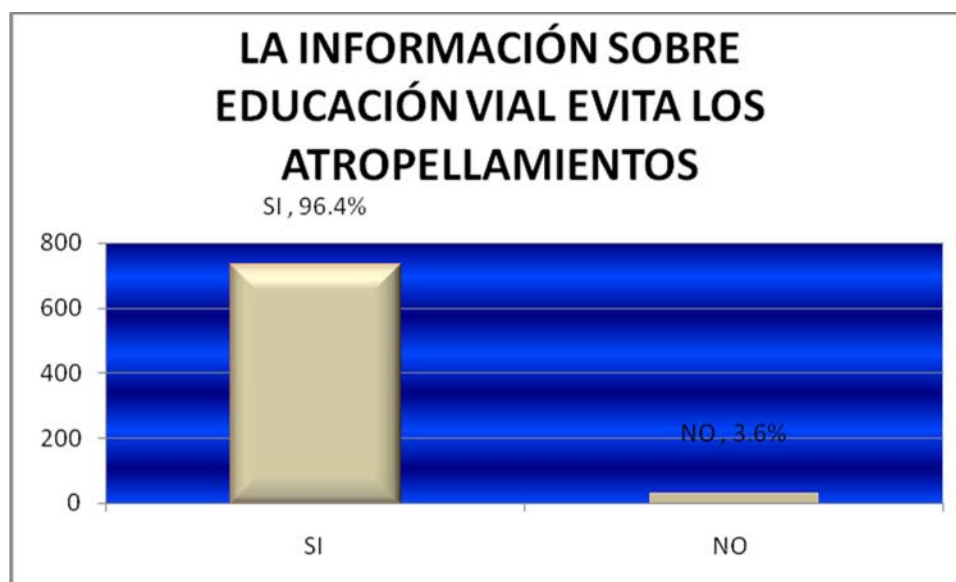
FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De la población de 759 personas entrevistadas 321 manifiesta si haber estado en riesgo de ser atropellado, mientras que 438 de las mismas afirman no haber estado expuesto a esta situación.

IX. LA INFORMACIÓN SOBRE EDUCACIÓN VIAL ES IMPORTANTE PARA PREVENIR LOS ATROPELLAMIENTOS

LA INFORMACION DE EDUCACION VIAL EVITA LOS ATROPELLAMIENTOS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	729	96.4%
NO	30	3.6%
TOTAL	759	100%

FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNÓ Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.



FUENTE: INSTRUMENTO APLICADO EN LAS ESCUELAS JAIME NUNO Y YUCATAN (PREESCOLAR Y PRIMARIA) EN EL AÑO 2005. ENTS, UNAM.

De las 759 personas entrevistadas 30 consideran que la información vial no es importante para la prevención de accidentes y 729 si la consideran importante, razón por la cual se considera necesario implementar un programa de educación vial integral en la zona para las personas involucradas.³

Es por ello la importancia que la población en general posea el mínimo conocimiento del correcto uso de las vialidades, las normas de seguridad al conducirse y transitar por la vía pública mejorando con esto la sana convivencia entre peatón y conductor evitando así incidentes de tránsito, es en este punto

³ Nueve de cada diez personas entrevistadas le apuestan a la información y educación vial como una forma para disminuir los atropellados en la zona.

donde el trabajador social con su formación profesional puede y debe intervenir en la creación de (planes, programas y proyectos) modelos de intervención para que la población tome conciencia de la importancia que tiene el conocer y poner en práctica las normas básicas que deben aplicarse al encontrarse transitando por esta urbe, que hoy por hoy es la más grande del mundo y por ende una de las más conflictivas.

Es el trabajador social el profesionalista indicado para desarrollar equipos de trabajo multidisciplinarios para fomentar la Educación Vial y coordinarse con las autoridades competentes para la aplicación de nuevos modelos de convivencia, basados en el conocimiento de las reglas y normas viales, que hagan que tanto el peatón como el automovilista se sientan seguros al transitar por la vía pública recordando siempre que:

“Los accidentes no nacen, se hacen” OMS 1994`⁴

⁴Organización Mundial de la Salud. pp. s/n.

Capítulo 7.

Aplicación del Proyecto Integral de Intervención de Trabajo Social

El presente programa surge como una iniciativa para dar solución al problema de los atropellados de forma integral y en orden sistémico, así se presenta la:

7.1. Justificación

Después de conocer los datos anteriores del diagnóstico de percepción de riesgo de ser atropellado en el cruce citado, resulta de suma importancia proponer un proyecto de educación vial integral para las personas afectadas.

En México el problema de muertes por accidentes ocupa el primer lugar en los jóvenes y niños.¹ Se presentan más de 160 mil muertos o heridos al año solo en zonas urbanas, mientras que en carreteras reportan 40 mil muertos y heridos al año.

En nuestro país es la primera causa de muerte en población de 4 a 49 años y es la segunda causa de orfandad. México es el tercer país América Latina en mortandad por accidentes (después de Argentina o Brasil) siendo éstos la cuarta causa de muerte entre los mexicanos (2. OMS).

Este programa educativo busca que los peatones y los automovilistas hagan de la calle un espacio público seguro y ordenado y con ello, evitar así personas atropelladas.

Este programa da respuesta a los conflictos de orden vial y los accidentes hacia los seres humanos especialmente en zonas escolares. Debido a esto, los alumnos de escuelas públicas son los que están más expuestos a sufrir algún tipo de accidente vial a su traslado de casa a la escuela o viceversa, es por esa razón que este programa va dirigido a estudiantes de escuelas de nivel preescolar y primario que presentan éste problema.

¹Organización Mundial de la Salud. pp. s/n.

Este es un programa auspiciado por tres asociaciones civiles lo que hace que no tenga ningún costo para la escuela o los beneficiados.

Estas acciones serán aplicadas en un lapso de dos semanas durante las cuales se capacitarán a los alumnos, maestros, padres de familia. Además se montará un circuito vial para niños.

Los beneficiarios del programa podrán conocer una muestra del mobiliario urbano, señalización y utilización de la calle de manera óptima además se fomentará el uso de la calle con actividades lúdicas, artísticas y deportivas donde se premiarán a los participantes.

Para poder lograr éste objetivo nos apoyaremos de los directores, de las instituciones educativas y de la mesa directiva de padres de familia.

Con el presente programa aportaremos elementos par una mejor convivencia entre vehículos y peatones, pues nuestros niños mañana serán peatones y/o conductores.

7.2. OBJETIVO GENERAL

- 1 Fomentar el uso cordial de la calle como espacio público y generar con ello un ambiente seguro y ordenado, par la adecuada convivencia entre el peatón y el automovilista.

7.3. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- 1 Educar a los alumnos y a madres de familia de las escuelas públicas preescolar Yucatán y las dos escuelas primarias Yucatán y Jaime Nunó.
- 2 Mejorar las condiciones físicas del entorno de las escuelas en relación a una infraestructura vial mas adecuada para evitar accidentes.
- 3 Sensibilizar a los peatones y automovilistas de la función que deben de cumplir al relacionarse en la calle.

7.4. METAS

- a) Educar al 80% de la población (alumnos y madres de familia) en materia de educación vial en cada escuela seleccionada.
- b) Realizar un día de sensibilización en materia de educación vial por cada una de las escuelas atendidas.
- c) Llevar a cabo dos actividades de carácter lúdico, artístico y deportivo en la calle de cada una de las escuelas atendidas.
- d) Modificar el entorno físico en relación a la infraestructura vial de cada una de las escuelas atendidas Jardín de Niños Jaime Nunó, Primaria Jaime Nunó y Primaria estado de Yucatán.

6.5. LIMITES

A) **Espacio:** Una escuela a nivel preescolar y dos a nivel primaria que presenten problemas viales en el distrito Federal.

- Escuela preescolar Jaime Nunó
- Escuela primaria Jaime Nunó
- Escuela primaria Estado de Yucatán

B) Tiempo

La duración del programa será de dos semanas para cada escuela donde se incluyen las actividades como se muestra en el cronograma de programación.

C) Universo

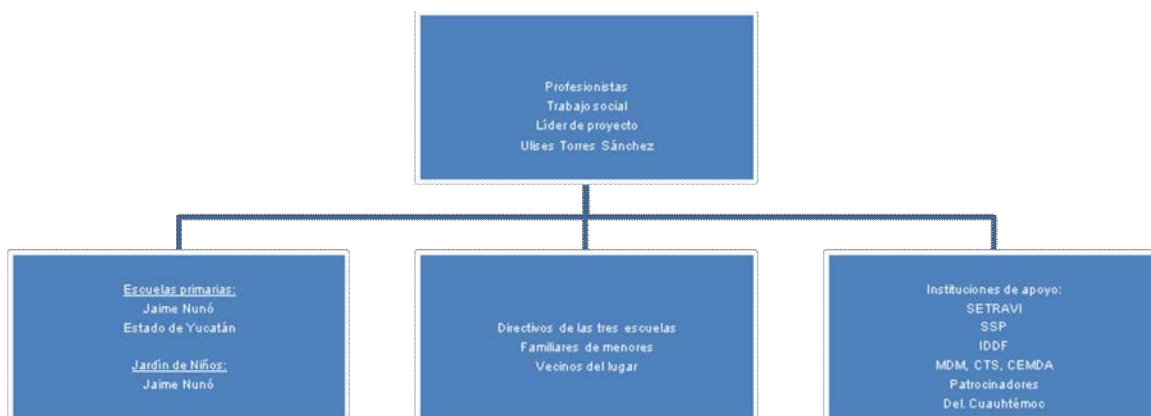
Alumnos y madres de familia, de cada escuela donde se detectaron los problemas de educación vial (3 escuelas 800).

7.6 POLÍTICAS

Se capacitará a los alumnos y padres de familia de las escuelas que están expuestas a sufrir un atropellamiento en la zona de riesgo del cruce de Reforma y Francisco González Bocanegra.

Se requiere de la participación de las autoridades de las escuelas, de la Delegación Cuauhtémoc, de las instituciones civiles y de la participación ciudadana para el logro de este proyecto.

7.7 ORGANIGRAMA



Elaborado por: Leticia Hernández Blas y Marina Victoria Canchola, ENTS-UNAM, 2006.

7.8. CRONOGRAMA

La duración de la aplicación del proyecto será de dos semanas, la programación depende del número de grupos por grado que tenga cada una de las escuelas, se muestra un cronograma general que incluye la modificación a la infraestructura.

No.	Actividad	L	M	M	J	V	S	L	M	M	J	V
1	Contactar con la escuela para aplicar el programa											
2	Inaugurar el programa en la escuela											
3	Capacitar a profesores en junta mensual											
4	Capacitar a padres de familia y vecinos											
5	Capacitación a alumnos de 1er año											
6	Concurso de dibujo para 1 y 2 año											
7	Capacitación a alumnos de 3er y 4to año											
8	Concurso de cuento para 3er y 4to año											
9	Capacitación a alumnos de 5to y 6to año											
10	Instalación del mobiliario urbano											
11	Concurso de ensayo para 5to y 6to año											
12	Torneo deportivo, rally de educación vial y exposición de trabajos.											
13	Evaluación de proyecto											
14	Elaboración del informe final											

7.9 SUPERVISIÓN

La supervisión se llevará a cabo por el supervisor de tesis el Lic. Ulises Torres Sánchez al momento de realizarse cada una de las actividades planteadas.

- 1 Diagnóstico de escuelas.
- 2 Selección de escuelas.
- 3 Negociación con los Directores de las Instituciones Educativas.
- 4 Selección del curso de capacitación.
- 5 Elaboración de material didáctico.
- 6 Capacitación a los alumnos y madres de familia.
- 7 Ejecución del torneo deportivo.
- 8 Concurso de dibujo y cuento.
- 9 Rally deportivo, exposición.
- 10 Clausura de actividades.
- 11 Evaluación e informe de resultados

6.10 EVALUACIÓN

La evaluación se realizará por el personal de Movilidad y Desarrollo México AC, con especialistas en programas de educación vial y personal de la OMS dado que el curso está avalado y autorizado por esta institución.

La evaluación que se propone es una evaluación ex ante y ex post de recibirse el curso de educación vial, de la modificación y el impacto social de la implementación de la infraestructura vial, del espacio público y la sensibilización a peatones y automovilistas.

La parte más importante de la evaluación son los peatones, el aprendizaje que pueda tener después de haber recibido el curso, son la parte más sensible de este sistema; el sistema de educación vial, se propone una evaluación externa al curso de educación vial que implementó MDM AC.

Resultados de la Implementación e hipótesis

La hipótesis de este trabajo: Si las mujeres y los niños que utilizan el cruce Av. Paseo de la Reforma y la calle Francisco González Bocanegra, en la Delegación Cuauhtémoc en México DF no habría atropellados.

La hipótesis se comprueba pues con los elementos trabajados y vertidos en este trabajo se demuestra que se pueden educar en materia vial para que no hayan atropellados, cuando los subsistemas del sistema vial se cohesionan se disminuyen los atropellados todo a favor de la salud pública con el apoyo de los subsistemas que están vinculados de manera directa con el problema de los atropellados. Se comprueba así la hipótesis planteada al inicio del proyecto.

La educación vial es algo más que enseñar a las personas a cruzar la calle.

El paso por donde cruzan los sujetos de estudio de esta investigación además de presentar prostitución, drogadicción, narcotráfico, pandillerismo, robo a transeúnte y basura, además del problema de los atropellados, este es el punto central de esta investigación de la tesis.

En este cruce se encuentran dos escuelas primarias, un jardín de niños, una lechería y una clínica del IMSS, a todas ellas se desplazan en calidad de peatones que al cruzar tienen el riesgo de ser atropelladas, por eso se realizó el presente proyecto para solucionar el problema de los atropellados.

Durante esta intervención en la comunidad podemos percibir que el ejercicio del Trabajador Social sí tiene cabida en esta problemática, ya que diversas funciones:

Investigación.- Al momento de realizar la investigación de buró y de campo para detectar el problema, el diagnóstico de percepción de riesgo de los

menores y las mujeres al caminar por este cruceo peligroso, al sustentarlo con la teoría de los sistemas y del conflicto.

Planeación.- Al diseñar un plan pensado desde y con las personas involucradas en el problema (alumnos, padres de familia, maestros y vecinos) para que tuviera un mayor impacto.

Programación.- Se utilizaron los tiempos propios del calendario escolar de las escuelas primarias, se retomaron los tiempos de las amas de casa (8:00 a 9:00am) que es cuando tenían tiempo para tomar el taller de educación vial autorizado por la OMS, de los tiempos de la delegación y las asociaciones civiles para la resolución del problema de los atropellados en este cruceo.

Gestión.- Al solicitar a la delegación política de Cuauhtémoc, La Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI), La Secretaria de Seguridad Pública del Distrito Federal (SSPDF), Secretaría de educación Pública (SEP), Instituto del Deporte del Distrito federal (IDDF), Movilidad y Desarrollo México AC (MDM AC), Centro de Transporte Sustentable AC (CTS AC), Centro Mexicano de Derecho Ambiental AC (CEMDA AC), a todos los patrocinadores como Banco Mundial, Kimberly Clark de México S.A. de C.V., Balones Voit S.A. de C.V, Fundación TELMEX AC, Grupo Voluntario Telmex, Pastelerías el Globo S.A. de C.V., Sociedad Cooperativa Trabajadores de Pacual SCL, La Ciudad de los Niños, Papalote Museo del Niño, Pinturas Comerciales S.A. de C.V. (COMEX), porque con su disposición fue posible lograr este apoyo.

Asesoría.- A los padres de familia e involucrados en el problema de los atropellados, a las mamás que contribuyeron a la organización y movilidad social.

Educación social.- Cuando se implemento el curso de educación vial infantil de Movilidad y Desarrollo México AC autorizado por la Organización Mundial de la Salud y certificado por la SEP.

Organización.- Al inicio del proyecto las personas no creían que los Trabajadores Sociales involucrados podrían hacer tantos cambios, pero conforme fue pasando el tiempo y se fue cumpliendo de manera congruente con los tiempos y las formas, trabajo social fue ganándose credibilidad en el desarrollo del proyecto.

Prevención.- porque una vez implementado el proyecto y de haber colocado la infraestructura necesaria (semáforo, paso peatonal, rampa de discapacitados, señales viales, bolardos, bancas, botes de basura), poda de árboles, pintura en la escuela, pinta de borde de banqueteta, modificación a las banquetas, repavimentación de calles aledañas, recolecta de basura.

A un semestre de aplicación del proyecto se logró disminuir a cero el número de atropellados y muertos en esta zona lo cual habla de que al interactuar los subsistemas del sistema vial se puede lograr el objetivo de garantizar la salud de la población.

Además de manera indirecta y sin que fuera objetivo de este proyecto se redujo el problema de la basura, se respeto el mobiliario urbano, se alejo el problema del narcotráfico, la prostitución y el pandillerismo de esa calle, lo cual demuestra que la intervención del profesionista en trabajo social, apoyado con una sólida red social y la disposición y compromiso político pueden lograr una verdadera transformación social.

Hablando de su capacidad de investigar a través de la consulta de material bibliográfico, páginas de Internet, aplicación del instrumento - cuestionario y de técnicas como la entrevista en su diversas modalidades - estructuradas y no estructuradas para indagar a cerca del nivel de conocimientos viales con que cuenta la población, y a partir de ello obtener un diagnóstico que le permita visualizar la situación real de la problemática, y entonces determinar los temas a impartir sobre la educación vial y las estrategias - guiñol, capacitación, eventos

recreativos, culturales y deportivos- a utilizar para llevarlas a cabo; es decir, planear para actuar.

Ya mencionado antes, organizar a la población en riesgo, de buscar líderes que lleven el control y la movilidad de la población para su autogestión, la búsqueda de instituciones expertas en el tema de la vialidad y después entablar un contacto para logra enlaces de apoyo -red institucional-, es fundamental en la atención de los problemas y necesidades sociales.

De la misma manera se logró a concluir que efectivamente toda esta serie de actividades implementadas en la comunidad lleva un objetivo intrínseco que es prevenir la pérdida de la salud.

La presencia de la población - y no solo de menores y sus madres- en las actividades realizadas reflejan la inquietud de la problemática por parte de todo los que utilizan esa vialidad, dígase también vecinos, ante la incertidumbre de ser la próxima víctima de algún automovilista al cruzar la Av., Paseo de la Reforma, es decir; perder la salud o en el peor de los casos sufrir la muerte.

Como todo sistema, pues así lo estamos considerando, al lograr la sensibilización de la población en riesgo -llámese niño, señora, habitantes de esa localidad que utiliza el cruce Av. Paseo de la Reforma y Francisco González Bocanegra-, de la importancia que representa la educación vial para evitar ser atropellado, incidirá directamente en la movilidad de las otras esferas que contiene el esquema anteriormente representado, una vez que se implementó este programa y la puesta en marcha de la infraestructura; el semáforo, las señales viales, los pasos peatonales y los cursos de educación vial, se ha disminuido de 19* atropellados al mes que había reportados por la SSP, se redujeron a cero atropellados, lo cual quiere decir que: al combinar los elementos del sistema vial

se puede lograr un resultado óptimo para mejorar la salud de los habitantes y/o usuarios de este cruce.

Situación visualizada durante la capacitación de educación vial y de otras actividades establecidas en el programa de Integral de Intervención de Trabajo Social; pues es a partir de ahí que surge de la población en riesgo la necesidad de solicitar nuestro apoyo para organizar a la población que esta participando en estas actividades, para que se realice un bloqueo en la Av. Paseo de la Reforma a la altura del cruce con Francisco González Bocanegra, lugar cercano a la ubicación de las escuelas, en pro de presionar a las autoridades que no han dado respuesta al oficio interpuesto por estas solicitando la instalación de un semáforo y de señalamientos viales, que permitan el cruce de ésta avenida sin mayores riesgos.

Por lo que dicha actividad se anexa al cronograma del programa, podemos describir esta situación de la siguiente manera, apoyando la teoría de sistemas: cuando se logra la sensibilización de la población ante la gravedad de la problemática de personas atropelladas a partir de informar temáticas referentes a la educación vial y de sus consecuencias negativas al no utilizarlas, se genera una actitud de cambio un aumento en el nivel de conocimientos de las normatividades viales; lo que conlleva a que la población en riesgo empiece a actuar en su propio beneficio, recordándoles que su actuar implicara la movilidad de las instituciones responsables de su seguridad. Ante la presión las autoridades se ven forzadas a recordar que tienen un compromiso con la población que desde hace un tiempo han estado solicitando su apoyo. No sabemos a ciencia cierta que detenga este actuar, lo importante es que se logró un actuar de ellas y por último se mejoró la infraestructura vial al generar que se instalara el semáforo y las señales viales.

Dando esto como resultante una educación; teniendo a ésta como la obtención de conocimientos, y la aplicación de ellos cuando no son vigilados. El hecho de que las estadísticas actuales no reflejen un nuevo número de casos de personas atropelladas, implica que existió una educación social y por ende la preservación de la salud, con este proyecto se redujo a cero el número de atropellados, por esta razón en **“Educación Vial quedamos en ceros”**.¹

¹ Entrevista con el Licenciado en Trabajo Social Ulises Torres Sánchez, Académico, ENTS-UNAM, México.

CONCLUSIONES

Durante el transcurso de la investigación sobre la historia y desarrollo de la capital de este gran país que es México, nos encontramos que no fueron contempladas las necesidades de los peatones y se planea la urbanización para que sean los automóviles los puedan circular libremente y esto ha dado como resultado un gran índice de atropellamientos y accidentes viales.

Para tener el conocimiento sobre la legislación existente en el DF, en el capítulo dos al ser mencionados tanto el artículo cuarto de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos , el Reglamento de Tránsito del DF, así como el Acuerdo Internacional para que exista en la vía pública mayor seguridad vial, todos estos claramente expresados y que deberían formar parte del acervo de conocimientos del los ciudadanos, para que en su diario transitar por los diferentes zonas de esta gran urbe estuviesen seguros, el desconocimiento de los mismos, la falta de señalización y de conciencia de lo que puede acontecer en caso de ser víctimas de un accidente vial por omisión y/o negligencia del respeto que debe tener el ciudadano cuando se encuentra en la vía pública .

El tercer capítulo se describen algunas de las señales viales más importantes que un peatón y/o automovilista debe conocer para evitar un accidente de tránsito, así como para que el Trabajador Social que quiera intervenir en la realización de un programa para evitar o disminuir la incidencia de atropellamientos debe ser el primero en conocer y estar familiarizados en su uso e implementación de estas, para que los resultados de su intervención en esta problemática sean los óptimos como lo fue en el presente trabajo ya que en este cruce durante el año del 2006 no se reportó ningún atropellamiento.

Para el capítulo cuatro donde se trata acerca de la salud, Trabajo Social su definición y la metodología utilizada se ha comprobado que es la adecuada

para esta problemática en la que se encontraba inmersa esta comunidad, ya que sobre la Av. Paseo de la Reforma y el cruce de la calle Francisco González Bocanegra se considera ahora por los habitantes un cruce seguro que no ha registrado atropellamientos.

Como manifestamos en el capítulo cinco tanto la teoría de sistemas como la teoría de conflicto que utilizamos para sentar las bases de la presente tesis, así como la comprobación de que el Trabajo Social debe y puede ser un campo de acción donde el trabajador social debe hacer sentir su presencia participando activamente, ya que la formación de este profesional le permite aplicar todo su conocimiento teórico práctico en problemas tan específicos como es la educación vial.

En el capítulo seis en la percepción que tienen los niños y las mujeres de ser atropellados por falta de educación vial y la infraestructura necesaria fue muy preocupante ya que gran parte de esta población tienen la necesidad de utilizar este cruce y reconocen que estos dos factores antes mencionados pueden ser los causantes de que ellos sean las futuras víctimas de un atropellamiento.

Es por este motivo que en el capítulo siete, las que suscribimos la presente tesis decidimos intervenir y logramos que tanto los menores de estas escuelas así como las madres y los vecinos de las mismas tuviesen la capacitación sobre la materia de educación vial, logrando una intervención conjunta entre directivos de las escuelas, autoridades delegacionales, organizaciones civiles, empresas del sector privado, fundaciones, población en general y trabajadores sociales.

Logrando así la utilización correcta y adecuada de la infraestructura vial que fue instalada sobre la Av. Paseo de la Reforma la cuál incluye 4 semáforos, dos en cada sentido de esta avenida (carriles centrales y laterales) pasos peatonales perfectamente señalizados, señalización vial para los automovilistas e

inclusive rampas para que personas con discapacidad puedan atravesar por ambos lados de dicha arteria, y en diferentes horarios inclusive, se encuentra personal de la Secretaría de Seguridad Pública del DF para auxiliar a los peatones en su cruce.

“Si las mujeres y los niños que utilizan el cruce Av. Paseo de la Reforma y la calle Francisco González Bocanegra, en la Delegación Cuauhtémoc en México DF contarán con educación vial y la infraestructura necesaria, no habrían atropellados”.

Afirmamos pues, que la presente hipótesis ha sido comprobada, ya que a raíz de la capacitación en materia de educación vial a niños y mujeres que utilizan este cruce y con la infraestructura vial adecuada, este paso dejó de ser el más peligroso del Distrito Federal, y es hoy por hoy uno de los más seguros, por lo que la comunidad que se encuentra alrededor de estos centros educativos está satisfecha y segura de que al utilizar estas vialidades su vida o su salud ya no corren el peligro de ser una víctima de atropellamiento ya sea ellas o sus seres queridos.

Concluimos que la participación del profesional en Trabajo Social en materia de Educación Vial no es solamente necesaria sino indispensable para que los planes, proyectos y programas que en este rubro se implementen se puedan obtener óptimos resultados.

Es notoria la importancia de la implementación en estos momentos sobre educación vial que a partir de el año 2007 inclusive en nuestra alma mater, Ciudad Universitaria se empezó la aplicación de estas medidas, para favorecer una circulación segura, tanto para peatones como para automovilistas.

La Educación Vial es algo más que enseñar a las personas a cruzar la calle.

RECOMENDACIONES

Al comprobarse que la intervención del profesional en Trabajo Social sobre el tema **Educación Vial**, específicamente en la problemática de los atropellamientos que afecta a la población en general, tanto de esta caótica metrópoli como del resto del país.

Hace necesario, que en esta área aun no explorada por el trabajador social, la presente tesis sea la punta de lanza para que en el corto plazo pueda ser retomada esta exitosa experiencia, y que la Escuela Nacional de Trabajo Social de la Universidad Nacional Autónoma de México sea quien formule una área de estudio e investigación acerca de la intervención de este profesional en esta nueva vertiente.

Es importante que los estudios y programas que de esta Escuela emanen, la intervención del Trabajador Social en esta área hasta ahora inexplorada lo conviertan en una pieza importante y fundamental para la futura implementación de acciones sobre educación vial.

Bibliografía

- **ALAYÓN**, Norberto, Definiendo al Trabajo Social. 1ª ed., Buenos Aires Ed. Hvmánitas, 1981.
- **Ander Egg**, Ezequiel. Diccionario del Trabajo Social. 8va ed., Barcelona. Ed. Ateneo, 1977.
- **ARTEAGA BASURTO**, Carlos. (Coord.), Desarrollo Comunitario, Educación Social, democracia y desarrollo comunitario. 1ª ed., México. Ed. ENTS-UNAM, 2001.
- **ARTEAGA BASURTO**, Carlos y **CAMPOS COVARRUBIAS**, Guillermo, Guía para la Elaboración de Tesis de Trabajo Social. 1ª ed., México. Ed. UNAM-ENTS, 2004.
- **ÁVILA**, José, Manual de Educación Vial. 1ª ed., México. Ed. Ford Motor Company, 2004.
- **BAENA PAZ**, Guillermina. Tesis en 30 días. 2ª ed., México. Ed. Mexicanos Unidos, 1990.
- **COHEN**, Ernesto. Evaluación de proyectos sociales. 4ª ed., México. Ed. Siglo XXI, 1997.
- **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**. 133ª ed., México. Ed. Colección Porrúa, Leyes y códigos de México, 2000.
- **GARCIA CORDOBA**, Fernando. La Tesis y el trabajo de tesis. 2ª ed., México. Ed. Spant, S.A. De C.V., 1999.
- **KING**, Gary. (tr.) **CUELLAR**, Jesús. El diseño de la investigación social. ed., Madrid. Ed. Alianza, 200.
- **KISNERMAN**, Natalio. Salud Pública y Trabajo Social, 1ª ed., Argentina. Ed. Hvmánitas, 1982.
- **LILIENTFELDD**, Robert. Guía de Teoría de Sistemas. Orígenes y aplicaciones de las Ciencias Sociales". 1ª ed., México. Ed. Trillas, 1984.
- **PARDINAS**, Felipe. Metodología y Técnicas de Investigación en Ciencias Sociales, 33ª ed., México. Ed. Siglo XXI, 1993.
- Reglamento de Tránsito del Distrito Federal y disposiciones Complementarias. s/n ed., México. Ed. Publicaciones Administrativas Contables, Jurídicas S.A. de C. V., 2006.
- **RODRIGUEZ**, Mauro. Capacitación Integral: Manejo de conflictos. 2ª ed., México. Ed. El Manual moderno, 1989.
- **ROJAS SORIANO**, Raúl. Guía para realizar investigaciones sociales. 17ª ed., México. Ed. Plaza y Valdés, 1995.

- **SAAVEDRA**, Alfredo. Vocabulario de Trabajo Social. 3ª ed., México. Ed. Estela S.A., 1968.
-
- **SÁNCHEZ ROSADO**, Manuel. "Elementos de Salud Pública". 2ª ed., México. Ed. Méndez Editores, 1994.

Hemerografía

- **APODACA RANGEL**, María de Lourdes. "*El perfil Educativo y profesional del Trabajador Social*". Año III, Nueva Época. Julio- Septiembre, Revista de Trabajo Social México,
- "Acuerdo por el que se establecen diversas medidas de protección tendientes a disminuir la Ocurrencia y el Impacto de los Accidentes de Tránsito". SSA. México, 2003. s/n.
- Convención de Accidentes viales, (2002), Organización Panamericana de la Salud, Colombia.
- Consejo Nacional para la prevención de Accidentes. "Informe anual de accidentes SSA". México, 2002. pp.12-16.
- Diario Oficial de la Federación. "Acuerdo por el que se establecen las diversas medidas de protección tendientes a disminuir la ocurrencia y el impacto de los accidentes de Tránsito". Secretaría de Salud. México, 19 noviembre de 2003. pp. 23-25.
- Gobierno del Distrito Federal. Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal. "Manual del conductor". México, 2005. pp.5-9.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. "Informe anual" México, 2004. pp. 43-47.
- Palabras del Secretario de Salud, Dr. Julio Frenk Mora durante la presentación del Atlas de Seguridad Vial en México, en el Auditorio "Miguel Bustamante" de la Secretaría de Salud. México 14 de Marzo del 2005. pp. 12-16.
- Plan de Estudios. ENTS-UNAM. México, 1976. pp. 42.
- Secretaría de Transporte y Vialidad, SETRAVI. "Informe de Estadísticas de Accidentes de Tránsito". México, 2005. pp.4-7.
- Segundo encuentro de Educadores Viales. "¿Qué es la educación vial?". Solymar, Uruguay Resolución 57-309 Asamblea General de la OMS 07/08, 2003. s/n.
- Talleres Grupales de Educadores Viales en el "Segundo Encuentro de Educadores Viales", (29 de Octubre de 2001) Canelones Solymar. Uruguay.

Consultas electrónicas

- Antonio Romero Gálvez, Teoría del Conflicto social, Antonio Romero Gálvez, Gestipolis, <http://www.gestipolis.com/recursos4/docs/ger/tenegouno.htm>: 27, III, 2007.
- Antonio Romero Gálvez, Teoría del Conflicto social, Gestipolis, <http://www.gestipolis.com/recursos4/docs/ger/tenegouno.htm>. 27, III, 2007.
- Banco Mundial Washington DC/nota de transporte no. Trn 1 de abril de 2004. <http://www.worldbank.org>. 26, XI, 2006.
- Curso de Educación Vial, del Estado de Puebla, 2005, secretaria de comunicaciones del Estado de Puebla, <http://www.sfdspuebla.gob.mx/pages/licencias/servicios/p13100.html>. 22, IX, 2005.
- Informe Anual, (2006), Organización Mundial de la Salud, <http://www.oms.com.mx>. 28, XI, 2006.
- Introducción a los conceptos básicos de teoría general de sistemas, <http://www.moebio.uchile.cl/03/frprinci.htm>. 27, III, 2007.
- Monografías temáticas, <http://www.moebio.uchile.cl/03/frprinci.htm>. 27, III, 2007.
- Organización Mundial de la Salud, Segundo Encuentro de Educadores Viales, Canelosnes Solimar, <http://www.oms.com.mx>, Resolución 57/309, Asamblea general de la OMS. 07, VIII, 2006.
- Organización Mundial de la Salud, <http://www.oms.com.mx>, organización Mundial de la Salud. 26, XI, 2006.
- Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, Secretaría de Seguridad Pública del Distrito federal, http://www.ssp.df.gob.mx/htmls/traf_med_aut.html. 04, VIII, 2005.
- Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, http://www.ssp.df.gob.mx/htmls/nin_apr_educavial2html. 17, VIII, 2005.

Anexo 1

“SEGURIDAD VIAL”

SECTOR: NIÑOS

Instrucciones: contesta las siguientes preguntas tachando la respuesta correcta y/o llenando el espacio cuando sea necesario.

Le recordamos que esta información servirá para conocer su opinión en cuanto a la educación vial de su colonia.

Sexo: Masculino () Femenino ()

Ocupación: _____

1.- Del traslado de tu escuela a tu casa o viceversa:

a) Caminas a pie () b) Utilizas transporte () c) Utilizas Ambos ()

2._Del traslado de tu casa a la escuela cruzas la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

Si () No () (Pasa a la pregunta no. 4)

3.- ¿Aproximadamente en que hora utiliza la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra u otra calle o avenida de esta zona?

Antes de entrar a la escuela _____ y después de salir de la escuela_____

4.- ¿Conoce el señalamiento vial por el que deben cruzar las calles o avenidas las personas?

Si () No () ¿Dónde se ubican?_____

5.- Te sientes seguro al cruzar las calles o Avenidas que utilizas cuando te diriges de tu casa a la escuela

Si () No ()

6.- Al cruzar una calle o avenida los automovilistas respetan las franjas que indican el cruce de peatones.

Si () No ()

7.- ¿Has visto a alguna persona que haya sido atropellada por un vehículo en esta zona?

Si () No ()

8.- ¿A que lugares te diriges con frecuencia de regreso de la escuela?

- | | | | |
|-----------------------------|-----|-----------------|-----|
| a) A tu casa | () | e) Al parque | () |
| b) A la tienda | () | f) Al mercado | () |
| c) A casa de algún familiar | () | g) A otro lugar | () |
| d) A la lechería | () | | |

9.- ¿Alguna vez has estado a punto de ser atropellado(a) por un automóvil en esta zona?

Si () No ()

10.- ¿Consideras que informar a la gente sobre educación vial ayudaría a disminuir los atropellamientos en esta zona?

Si () No ()

Anexo 2

“SEGURIDAD VIAL”

SECTOR: MUJERES MADRES D ELOS MENORES DE LAS ESCUELAS

Instrucciones: Estimado padre de familia conteste las siguientes preguntas tachando la respuesta correcta.

Le recordamos que esta información servirá para conocer su opinión en cuanto a la educación vial de su colonia.

Sexo: Masculino () Femenino ()

Ocupación: _____

1.- Del traslado de la escuela a su casa o viceversa:

a) Camina a pie () Utiliza transporte () Utiliza Ambos ()

2._En sus actividades cotidianas cruza la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra

Si () No ()

3.- ¿Aproximadamente en que hora utiliza la Av. Reforma y Francisco González Bocanegra?

4.- ¿Conoce el señalamiento vial por el que deben cruzar las calles o avenidas los peatones?

Si () No ()

5.- Se sientes seguro al cruzar las calles o Avenidas que utilizas cuando te diriges de tu casa a la escuela

Si () No ()

6.- Al cruzar una calle o avenida los automovilistas respetan las franjas que indican el cruce de peatones.

Si () No ()

7.- ¿Has visto a alguna persona que haya sido atropellada por un vehículo en esta zona?

Si () No ()

8.- ¿A que lugares te diriges con frecuencia de regreso de la escuela?

- | | | | |
|-----------------------------|-----|-----------------|-----|
| a) A su casa | () | e) Al parque | () |
| b) A la tienda | () | f) Al mercado | () |
| c) A casa de algún familiar | () | g) A otro lugar | () |
| d) A la lechería | () | | |

9.- ¿Alguna vez has estado a punto de ser atropellado(a) por un automóvil?

Si () No ()

10.- ¿Consideras que llevar a cabo un proyecto de educación vial en la escuela ayudaría a disminuir los atropellamientos?

Si () No ()