Capítulo 1

Marco contextual

1.1. Planteamiento del problema

La promoción de la educación vial en los conductores y peatones es una herramienta valiosa. Ana Castro (1998) menciona que: “La carencia de educación vial tanto de los conductores como de los peatones es un factor importante puesto que se desconocen las medidas de seguridad propias para la conducción en vías públicas.” (Castro, 1998, p. XV) El que peatones como conductores puedan reconocer la importancia de una educación vial es vital, ya que si se crea ésta, se puede disminuir el número de accidentes de tránsito.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2005) define a la educación vial como:

> Un 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. La educación vial es una imperiosa necesidad cívica en la época moderna. Desde el punto de vista pedagógico, la educación vial debe ser una materia escolar incluida en los programas

educacionales vigente, que tenga por objeto preparar al niño para saberse conducir en la vía pública. (SCT, 2005)

Cualquier ciudadano está sujeto a un incidente vial, ya sea conductor, pasajero o peatón. Aún así, la sociedad conoce muy poca información de la prevención de un accidente de tránsito. Esto se debe a la falta de educación e información sobre el comportamiento vial en las personas. [1]

Los accidentes se definen como: "Sucesos eventuales que alteran el orden de las cosas y causan daños en la propiedad ajena o en las personas. Un accidente es el resultado de la unión de una situación riesgosa con un acto peligroso" (SCT, 2005). Cutberto Flores define un accidente de tránsito de vehículos como: "Los accidentes que son ilícitos y que suceden con motivo del desplazamiento de cualquier medio de locomoción." (Flores, 1990, p. 6)

Debido a la falta de educación vial se puede crear un accidente de tránsito. A continuación se explicarán las causas que crean un incidente vial y sus consecuencias.

1.2. Posibles causas y consecuencias

Existen diversas razones que pueden causar un accidente de tránsito. Una de estas razones es el desenfrenado crecer de la ciudad, ya que se deben crear grandes obras para la fluidez vial. El último censo del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática en el año 2000 informó que la ciudad de Puebla contaba con 1, 387, 324

[1] Flores Cervantes, Cutberto. 1990. p. 2.

habitantes. Basados en éstas estadísticas el Consejo Nacional de Población informó que la proyección de población total en la ciudad de Puebla en el año 2005 será de 1, 458,752 habitantes, en el año 2006 de 1, 471,533 habitantes y en el 2007 de 1, 484,020 habitantes. Esto muestra que anualmente hay un crecimiento aproximado de 12,487 ciudadanos (Conapo, 2005). Así, el crecimiento anual de población que la ciudad de Puebla enfrenta puede crear un aumento en los accidentes de tránsito, debido a las vialidades que se deben construir para tener un mejor flujo vial.

El aumento de vehículos en las ciudades y el mejoramiento de los motores en éstos les da mayor potencia, incitando así a que los conductores manejen de manera acelerada, ya que quieren llegar de un lugar a otro rápidamente. Se debe tomar en cuenta que la mayoría de los automovilistas no conocen los reglamentos de tránsito y que el único examen a tomar par conseguir una licencia de conducción es el de la vista. Esto provoca una falta de educación vial en los ciudadanos.[2]

Al desconocer la forma adecuada de manejar en las vialidades citadinas se causa un aumento diario en incidentes viales y atropellamientos. También se causan pérdidas económicas, costos de reparación, decesos e incapacidades en las personas.[3]

La gente que conduce un vehículo conoce las características principales de éste como el volante, las velocidades, los frenos, etc.; pero no conoce sus limitaciones, la potencia y cómo manejarlo a través de las calles. Un movimiento repentino del volante o el pedal puede acabar con la vida de una persona. Debido a que la naturaleza del ser

[2] Flores Cervantes, Cutberto. 1990. p. 1.
[3] Flores Cervantes, Cutberto. 1990. p. 1.

humano lo permite adaptarse a cualquier ambiente, es necesario no sólo educar a pilotos de pruebas y corredores profesionales, sino a los conductores y los peatones también. [4]

En México cada 30 minutos una persona muere debido a lesiones causadas en un accidente vial. En el mundo 1.2 millones de personas mueren anualmente debido a este tipo de lesiones, los países de ingreso medio y bajo tienen una tendencia mayor a este tipo de incidentes. El 2% de la población en México sufre alguna discapacidad por causa de un accidente de tránsito. [5]

Ana Castro (1998) menciona que los incidentes viales pueden ser causados de manera mediata o inmediata. Se diferencian en que las mediatas están separadas del resultado en tiempo, lugar o grado debido a que factores terceros al conductor influyen en el accidente vial. Por el contrario, las causas inmediatas intervienen de manera directa en el accidente, ya que el conductor causa el hecho de tránsito.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2005) indica que las actitudes negativas en los conductores influyen en la manera que éstos manejan por las calles, algunas de las más frecuentes son:

- Exceso de velocidad.
- Conducir en estado de ebriedad.
- No guardar la distancia adecuada.
- No respetar la señal de alto. (SCT, 2005)

[4] Castro Medina, Ana; Alvarado Martínez, Israel; Carrillo Curier, Francisco. 1999. pp. 21-22.
[5] Secretaría de salud. 2005. p. 10.

La sociedad cada vez se vuelve más dependiente del vehículo automotor, ya que buscan caminar lo menos posible y esperan que su carro quede lo más cercano al lugar donde pretenden ir. En la ciudad de Puebla están registrados 450,000 vehículos de los cuales más del 50% circulan por las calles de la urbe. Este número muestra que los citadinos dependen de su automóvil, lo cual obliga a que exista un cambio frecuente en el uso del suelo y que esto cause accidentes viales. [6]

La actitud psicológica del conductor origina más del 85% de los accidentes en la ciudad de Puebla. Éstas normalmente son de origen afectivo, como conflictos sentimentales, fijación de ideas, preocupaciones, etc. Es importante que antes de comenzar a manejar el automóvil se esté completamente lúcido para tener una concentración total al momento de conducir.[7]

El 90% de los incidentes viales suceden por malas actitudes e imprudencias de los conductores y peatones. Las cuatro causas más comunes son:

- Imprudencia del conductor o peatón.
- Fallas mecánicas del vehículo.
- Fallas en el camino.
- Condiciones climatológicas.[8]

Los peatones que mueren anualmente debido a un incidente de tránsito ocupan un número importante en ciudades con un número elevado de vehículos. La población en general se considera como peatón, ya que todos están expuestos a las vialidades de una

[6] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx
[7] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx

[8] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx

localidad. En México se considera que más del 90% de los peatones que mueren o son heridos por un vehículo no saben cómo manejar. [9]

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2005) informó que en la ciudad de Puebla el peatón es una víctima común del tránsito, ya que ocupan el 70% de mortandad en accidentes viales.

En algunas ciudades de México existen personas que vienen de comunidades aledañas a la ciudad con poco flujo vehicular. Al llegar a ciudades que enfrentan diariamente el tráfico vial éstos se sienten inseguros, desconocen el sentido de circulación y repentinamente atraviesan las calles. Los individuos que no comprenden el funcionamiento de un vehículo no pueden conocer las limitaciones de un conductor y las responsabilidades que como peatón se tienen.[10]

La intoxicación por el alcohol o drogas, el cansancio, la edad, las enfermedades, el estado psicológico y el clima son limitaciones en el peatón, ya que inducen desconcierto visual, mayor tiempo de reacción y empeoran los problemas psicológicos. Los individuos de la tercera edad comúnmente observan los movimientos de otros peatones y automóviles para saber cuando cruzar, en vez de confiar en los semáforos. Los accidentes en peatones mayores de 65 años es del 27%.[11]

Los accidentes de tránsito por estado de ebriedad son más comunes en peatones que en conductores. El 69% de los peatones atropellados en la ciudad de Puebla tienen en la sangre un rango de 0.10 o más de alcohol, el cual se considera estado de ebriedad.

[9] Castro Medina, Ana; Alvarado Martínez, Israel; Carrillo Curier, Francisco. 1998. p. 19.
[10] Castro Medina, Ana; Alvarado Martínez, Israel; Carrillo Curier, Francisco. 1998. p. 19.
[11] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx.

Esto causa en el peatón un deterioro mental para reaccionar, una confianza extrema y una baja coordinación física. [12]

Los incidentes viales tienen una mayor probabilidad de suceder en las noches, ya que el 55% o más ocurren en las primeras horas de la noche. La visión a estas horas tanto en conductores como en peatones es menor, 87% de los conductores que atropellan a un peatón afirman tener dificultad para ver mientras que un 23% aseveran no haber visto al peatón hasta después del impacto. [13]

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla (2005) señala que dentro de los descuidos más comunes en los peatones que causan su atropellamiento son:

- Un 37% cruza fuera de la zona marcada para peatones.
- Un 11% camina sobre la superficie de rodamiento.
- Un 9% sale atrás de un vehículo estacionado imprudentemente.
- Un 8% cruza una intersección sin semáforos.
- Un 7% cruza una intersección con semáforo pero contra la señal de alto.

Los niños suelen jugar en las calles, correr entre automóviles estacionados, cruzar la calle sin mirar y correr hacia la calle tras de un balón u objeto. Esto causa 52% de los accidentes peatonales. La educación vial desde los primeros años de edad es un factor importante, ya que si se crea un hábito desde pequeño hay menores probabilidades de cometer o ser víctima de un accidente de tránsito. [14]

---

[12] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx
[13] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx

[14] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx

Las imprudencias al conducir y caminar por las calles de la ciudad de Puebla crean situaciones riesgosas como lesiones, daños materiales, tiempo perdido, dinero perdido, pérdida de vidas humanas, problemas legales y a veces desintegración familiar. Para evitar todo este tipo de consecuencias es vital conocer las reglas principales para una buena educación vial. Al instruir sobre cómo manejar y ser un buen peatón se disminuyen las probabilidades de crear un accidente vial y sus efectos. [15]

1.3. Educación vial en la ciudad de Puebla

La Organización Panamericana de Salud (2005) informó en este año que anualmente existen más de 120,000 muertes causadas por un accidente de tránsito en el Continente Americano. El 76% de estos accidentes sucedieron en México, Estados Unidos, Brasil y Colombia. Anualmente en México existen 35,000 muertos de los cuales 15,000 son por causa de un incidente vial. [16]

En la República Mexicana los accidentes de tránsito se encuentran en séptimo lugar como causa de mortalidad en los humanos. Falta mencionar que también los accidentes de tránsito causan más de 70,00 discapacidades anualmente. En la ciudad de Puebla los incidentes viales son la cuarta causa de muerte con un 34%, antecedidos por enfermedades cardiovasculares, tumores malignos y diabetes. En niños y adolescentes es la primera causa de muerte y la segunda causa de orfandad. [17]

[15] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx
[16] Secretaría de salud. 2005. p. 10.
[17] Secretaría de salud. 2005. p. 10.

La Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal (2005) notificó que en la ciudad de Puebla los accidentes viales en el periodo de febrero a agosto del año 2004 fue de 4,712 contra la del 2005 que es de 4,209. Aunque existe una disminución del 11% en la incidencia de accidentes de tránsito, se debe tomar en cuenta que fue el cambio de Presidente Municipal y que el anterior trienio se había implementado el "Programa Multa Cero". En este programa los agentes viales no podían dar una multa hasta que el conductor hubiera acumulado tres advertencias. Esto nos muestra que en la ciudad de Puebla todavía no existe una educación vial, ya que la sociedad necesita tener una restricción para mejorar su comportamiento vial en las calles de la urbe. Los ciudadanos deben tener un hábito de buen manejo sin necesidad de multas o cualquier otro tipo de prohibición.

El 30 de abril de 2005 se implementó el operativo del alcoholímetro con el motivo de reducir y prevenir accidentes automovilísticos causados por estado de ebriedad y exceso de alcohol. Hasta el mes de agosto se han hecho 18 operativos en las calles del Circuito Juan Pablo II, Recta a Cholula, Avenida Juárez, Bulevar Valsequillo, Avenida 11 Sur, Bulevar Norte, Carretera Federal a Tehuacan, Bulevar Niño Poblano, 24 Sur y Bulevar Díaz Ordaz de 22:00 a 6:00 horas.[18]

A continuación se muestran el número detenciones que la Secretaría Seguridad Pública y Tránsito Municipal ha otorgado por faltas a las reglas de tránsito en el primer semestre del año 2005:

- Hacer maniobras de carga y descarga: 174
- Estacionarse en entrada y salida de vehículos: 344

[18] Secretaría de seguridad pública y tránsito municipal. Dirección general.

- No conservar una distancia razonable: 399
- Estado de ebriedad: 728
- Hacer parada prohibida: 757
- Exceso de velocidad: 1,015
- Vuelta prohibida: 1,073
- Estacionarse sobre la banqueta: 1,079
- Falta de placas y tarjeta de circulación: 1,140
- Conducir sin el cinturón: 1,206
- Sentido contrario: 1,218
- Estacionamiento en extrema derecha: 1,361
- Doble fila: 1,818
- Falta de precaución: 1,935
- Falta de licencia: 2,159
- Lugar prohibido: 4,091
- Paso de alto: 7,561

Tan sólo en seis meses del año 2005 hubo un total de 28,058 detenciones hechas por agentes de tránsito, sin contar las faltas que pasan desapercibidas y no tienen un registro. Esto revela que sigue existiendo una alta falta de educación vial en los ciudadanos poblanos. Este tipo de comportamiento es el que conlleva a accidentes viales, por eso es importante implementar una campaña de educación vial efectiva que profundice en las percepciones, conducta y creencias de la sociedad.

El Departamento de Educación y Seguridad Vial ha tenido varias campañas de educación vial en los seis primeros meses del año 2005. El objetivo es dar a conocer a

los peatones y conductores las normas a respetar cuando se usa la vía pública para prevenir accidentes viales. Las campañas y actividades que se han organizado son las siguientes:

- "Quiero ser agente Vial", coordinadas con el sistema DIF estatal, durante el mes de las niñas y los niños.
- Campañas permanentes del uso del cinturón de seguridad y no manejar en estado de ebriedad, en diferentes cruceros de la ciudad.
- Participación en la semana de información de salud para el adolescente, celebrada en el mes de junio, en el centro de convenciones en coordinación con la unidad médica de la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Ofrecimiento de 204 conferencias en 16 escuelas, con la asistencia de 3,600 alumnos, 1, 800 padres de familia y 450 maestros.
- Visita a 15 estaciones radiofónicas.
- Atención en el módulo instalado en Divertijuega, en donde se entregaron 1,200 credenciales a niños y niñas acreditándolos como instructores honorarios de ecuación vial con el objetivo de que difundan esta información en sus familias.
- Conferencias de educación vial en diferentes puntos del municipio de Puebla, en coordinación con las unidades móviles de desarrollo de la Dirección de Programas Sociales del Ayuntamiento. (Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, 2005)

1.4. Posibles prevenciones

Los accidentes de tránsito comúnmente suceden, ya que se viola alguno de los artículos en el reglamento de tránsito y se concurre una falta de atención. Para conducir de manera adecuada se debe manejar a la defensiva, respetar el reglamento de tránsito y presentir la conducta de los demás conductores. Es importante conocer los principales preceptos del reglamento de tránsito, ya que éste se creó para prevenir accidentes y obtener una educación vial. [19]

Cutberto Flores Cervantes (1990) recomienda seguir cinco puntos básicos para prevenir incidentes viales y comenzar a crear un hábito de educación vial en el individuo:

- Conducir en el completo uso de facultades físicas y mentales.
- Conducir poniendo atención a la circulación
- Mantener la dirección, los frenos, los limpiadores y las llantas del automóvil en un estado óptimo.
- Respetar las señalizaciones de las calles y seguir los artículos del reglamento de tránsito.
- Mantener las luces delanteras, las calaveras y las direccionales de los automóviles en un buen estrado, especialmente en las noches.

El 19 de noviembre de 2003 el Consejo de Salubridad General publicó un artículo en el Diario Oficial de la Federación donde establecía las medidas de protección que se

[19] Flores Cervantes, Cutberto. 1990. p. 253.

deben seguir para disminuir la incidencia de accidentes de tránsito. Estas disposiciones son adaptables a toda la República Mexicana y son las siguientes:

- Penalizar la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol, estupefacientes u otras sustancias tóxicas. El 60% de las muertes causadas en un accidente de tránsito son creadas por conducir bajos los efectos del alcohol o drogas.
- Sancionar el uso de radios y teléfonos celulares mientras se conduce un automóvil. El uso de un teléfono celular o radio, aún en altavoz, disminuye la visión y la concentración del conductor en un 50%, inclinándolo a tener un incidente vial.
- Hacer obligatorio el uso del cinturón de seguridad a todos los pasajeros dentro del vehículo. El uso del cinturón de seguridad disminuye las posibilidades de morir en un accidente vial en un 50%.
- La ubicación de niños y niñas en el asiento posterior del vehículo con una silla porta infantes debe ser obligatoria. Los pasajeros en el asiento posterior son un peligro para el conductor, ya que los primeros pueden salir como un proyectil al enfrenar repentinamente el vehículo. Si los pasajeros del asiento posterior utilizan su cinturón de seguridad y los niños se aseguran con una silla porta infantes la posibilidad de que ocurra un accidente vial disminuye en un 50%.
- Los usuarios de motocicletas deben usar un casco protector. Un conductor de motocicleta aumenta sus posibilidades de morir en un incidente vial 15 veces más que en un automóvil. Si el motociclista utiliza un casco protector disminuye el peligro de una muerte en un accidente de tránsito en un 45% y de sufrir lesiones graves en un 65%.[20]

[20] Secretaría de salud. 2005. pp. 10-11.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de la ciudad de Puebla (2005) menciona las siguientes sugerencias para manejar con seguridad y prevenir un accidente vial:

- Ajustar el asiento de manera que quede a 10 ó 20 centímetros del borde inferior del volante, siempre que se puedan oprimir los pedales firmemente y que al apoyar el cuerpo contra el respaldo se puedan estirar los brazos por encima del aro del volante, contactando éste con las muñecas. El conductor debe sentarse derecho.
- Ajustar el cinturón de forma cómoda para que el conductor se siente erguido y no se canse en viajes largos.
- Los espejos retrovisores deben estar en una posición correcta para la visión del conductor.
- Observar constantemente hacia delante, hacia los espejos y hacia los costados para anticipar escenarios apartados que pueden convertirse en emergencias inmediatas.
- Dejar un espacio moderado entre los carriles de la calle para prever una acción evasiva.
- Observar las acciones y luces de freno del vehículo que va a delante y así tener tiempo extra para parar.
- Usar la bocina cuando el conductor del vehículo contiguo no note la presencia de su vehículo.
- Reducir la velocidad por las noches. (SCT, 2005)

Para poder evitar un accidente de tránsito se recomienda que el conductor aprenda a manejar en forma defensiva. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla (2005) define el manejo a la defensiva como: "Manejar de tal manera que se eviten accidentes a pesar de los actos de los demás, extremando precauciones ante la presencia de condiciones adversas para el conductor, tales como el clima, el tráfico, la carretera, otros conductores o usted mismo".

El conductor que maneja a la defensiva debe de tener las siguientes actitudes:

- Conocer las reglas y ordenanzas de tránsito del país.
- Conocer los procedimientos para ceder el derecho de paso y realizar otras maniobras al estar detrás del volante.
- Permanecer alerta de lo que pasa alrededor.
- Mirar hacia delante al conducir para predecir sucesos continuos y efectuar maniobras a distancias largas o cortas.
- Saber qué hacer en el momento oportuno y hacerlo.
- Saber manejar el automóvil: cómo arrancar, girar, avanzar, retroceder y ejecutar maniobras de emergencia.[21]

Algunas técnicas para evitar que un conductor atropelle a un peatón son las siguientes:

- Respetar las zonas escolares. Se debe saber que la zona escolar no es solamente la calle frente a la escuela, ya que los estudiantes tienen que cruzar vías alejadas de la escuela.
- Al dar vuelta hay que ceder el paso a los peatones que están cruzando la vía.

[21] Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Puebla: http://www.sct.pue.gob.mx

- Observar a los peatones que salen entre los vehículos estacionados.
- Revisar alrededor o debajo de los vehículos en zonas residenciales, ya que tienen alta población infantil.
- Ceder el paso a peatones que están cruzando la calle aunque el semáforo marque luz verde, ya que ellos tienen la preferencia de paso.
- Reducir la velocidad o detenerse cuando hay una población grande de peatones en las aceras.
- Poner mucha atención cuando se encuentren cruzando las calles peatones ancianos, invidentes o desvalidos. (SCT, 2005)

Los peatones al igual que los conductores pueden correr varios peligros al cruzar las calles de la ciudad es por esto que también deben de saber cómo utilizar las vías. Algunos consejos que se deben seguir para cuando se es peatón son los siguientes:

- Cruzar sólo las esquinas.
- No salir repentinamente de entre dos vehículos estacionados.
- No rodear los autobuses y esperar a que pasen.
- Esperar la señal conveniente para cruzar desde la banqueta. Si no hay semáforo, esperar hasta que no haya vehículos cerca.
- Conocer los colores, posición y significado de las señales en la zona que se vive o visita.
- Mirar hacia la izquierda, la derecha y atrás antes de bajar una banqueta.
- No atravesar un crucero en diagonal para ir a la esquina opuesta, es mejor cruzar dos veces.
- Se debe caminar a un paso normal, sin correr para no tropezarse y distraerse.
- No salir de la zona marcada para peatones.

- No suponer que se tiene derecho de paso por ser peatón.
- Mantener la cabeza alta y mantener periódicos o paquetes bajos.
- Caminar a la izquierda dando la cara al tránsito donde no haya banquetas.
- Usar algo claro de la cintura para abajo en las noches.[22]

1.5. Campaña para crear educación vial por parte del Fondo para la Prevención Vial de Colombia

Ana Castro afirma que: "La investigación en materia de accidentes de tránsito terrestre en México es un campo virgen. Urgen intensas campañas permanentes de educación vial de peatones y conductores". (Castro, 1998, pp. 87 - 88)

Algunos países desarrollados han aplicado medidas sencillas y económicas que han logrado disminuir la incidencia de mortalidad a causa de un incidente vial. Estas campañas también se han utilizado exitosamente en países e ingresos bajos y medios como Costa Rica y Colombia. [23]

Ya que la República Mexicana al igual que Colombia y Costa Rica es un país de ingresos bajos y medios, se muestra como ejemplo la campaña que Colombia ha utilizado para crear una educación vial en los conductores y peatones de Bogotá. En total se han creado nueve campañas dirigidas a diferentes grupos de la sociedad, éstas contienen diferentes etapas que cubren diversas necesidades del conductor y el peatón. Los aspectos que cubre cada una de las campañas son los siguientes:

---

[22] Castro Medina, Ana; Alvarado Martínez, Israel; Carrillo Curier, Francisco. 1998. pp. 20-21.

[23] Secretaría de salud. 2005. p. 11.

- Campaña para la prevención de accidentes por el consumo de alcohol (1996 a 2005).
- Campaña para la prevención de accidentes en motocicletas (1997 a 2005).
- Campaña para la prevención de accidentes de peatones (1999 a 2005).
- Campaña para la prevención de accidentes por exceso de velocidad (1999 a 2003).
- Campaña para ayudar a discapacitados (2004).
- Campaña para la atención de los heridos en accidentes de tránsito (permanente).
- Campaña para la prevención del consumo de alcohol en las universidades (permanente).
- Campaña para la prevención de los accidentes de servicio público (2002).
- Campaña para felicitar a los colombianos por la disminución de muertes en accidentes viales (2002).[24]

A continuación se explica la última campaña que se ha creado para la prevención de accidentes y educación vial en Colombia. El proyecto fue creado por el Fondo de Prevención Vial de Colombia. Solamente se menciona esta etapa de la campaña porque es la más reciente, cubre las necesidades actuales de la sociedad y utiliza estrategias vigentes. La campaña consta de tres diferentes etapas que se exponen en seguida.

La primera etapa comenzó en el año 2003 y se terminó en el año 2004. Este período del proyecto estaba dirigido hacia los peatones. Se escogió una estrella negra

[24] Fondo de Prevención Vial de Colombia: http://www.fonprevial.org.co

como representación de la etapa, ya que ésta simboliza las cruces que se ven en los caminos y carreteras cuando una persona muere en un accidente vial. Las estrellas negras en forma de cruz se comenzaron a colocar en el pavimento dando a entender que ahí había existido una muerte a causa de un incidente de tránsito. Después se les colocó una mano en forma de signo de interrogación para que el público se cuestionara.[25]

La estrategia de comunicación y educación para la primera etapa de la campaña tuvo cuatro seguimientos, éstos fueron los siguientes:

- Fase de expectativa.
- Fase informativa o de lanzamiento.
- Fase interactiva.
- Fase de reconocimiento y sostenimiento.

La fase de expectativa tuvo una duración de 15 días y fue cuando se colocaron las estrellas negras en cada lugar donde murió un atropellado. En radio y televisión se presentaron opiniones de los ciudadanos sobre lo que pensaban que significaban las estrellas negras. En la prensa y estaciones de autobús se colocaron carteles con la foto de la estrella y el eslogan: “Nos estamos acostumbrando ¿Qué nos pasa?”. Al final de este seguimiento se dio un concierto en el que los cantantes utilizaban una camiseta con el logotipo de la campaña, al finalizar el concierto se abrió el telón mostrando uno de los carteles colocados en prensa y estaciones de autobús. Para finalizar esta fase de la campaña se instalaron luces con forma de estrella en edificios altos que iluminaban a los peatones que cometían una infracción al cruzar la calle. [26]

[25] Ver anexo 1.1.
[26] Ver anexo 1.2.

Durante la fase de lanzamiento se utilizaron los medios masivos para informar a los ciudadanos sobre los accidentes viales en cada sector de la urbe. Se crearon boletines, artículos especiales y entrevistas que contenía información sobre porqué la ciudad había sido tomada por las estrellas negras. En los periódicos, radio y televisión se informó habitualmente sobre cuántas muertes por accidentes de tránsito sucedieron en ese día, esto se complementó con un comercial televisivo. Se crearon jornadas de capacitación en vías con mayor índice de accidentes de tránsito, en el ayuntamiento y en las escuelas para que la sociedad aprendiera a respetar los reglamentos viales. [27]

La interacción con la sociedad se creó en la fase interactiva de la campaña. Ciertos puentes y calles de la ciudad fueron adornados con alfombras rojas dónde una persona vestida de gala les daba paso a los peatones como si ellos fueran los invitados especiales de una fiesta. Esto hizo que los peatones se dieran cuenta de que son individuos importantes para la creación de una educación vial. Asimismo, a los peatones se les entregaron postales que les preguntaban ¿Usted qué haría para evitar que tenga que pintar más estrellas?, ellos las respondían y las dejaban en buzones colocados en puntos estratégico. Se creó la página Web www.estrellasnegras.com para que la sociedad también diera sus opiniones. [28]

Para finalizar la primera etapa de la campaña se creó una fase de reconocimiento a los peatones por el buen comportamiento vial. La primera etapa de la campaña estrella negras logró reducir el índice de muertes causadas en un accidente vial un 34%. Ha sido reconocida por medios masivos con renombre, uno de éstos el Reforma de México,

[27] Ver anexo 1.3.
[28] Ver anexo 1.4.

como una campaña social efectiva. La estrategia de la campaña fue diseñada por etapas y se utilizaron técnicas de comunicación, publicidad y pedagogía.

En el año 2004 se comenzó a implementar la segunda etapa de la campaña estrellas negras. Ya que las estrellas negras pintadas en el pavimento estaban perdiendo su impacto, se tuvo como objetivo principal cambiar el concepto de las estrellas negras y sensibilizar nuevamente a la sociedad. Se hicieron grupos focales para que el concepto de las estrellas negras evolucionara. Esta etapa de la campaña fue dirigida a peatones, motociclistas y conductores. A comparación con la primera etapa de la campaña, ésta sólo utilizó las primeras tres fases. El eslogan que se utilizó fue: "Tú decides, o eres persona, o eres estrella negra."

La fase de expectativa tuvo una duración de diez días en la cual se televisaron comerciales que sólo mostraban una estrella del pavimento convirtiéndose en persona. En noviembre del 2004 comenzó la fase de lanzamiento dónde se creó un evento de comienzo al que asistieron medios de comunicación e investigación de las autoridades de la nación. Durante el evento se presentaron los personajes que representan las estrellas negras y se dieron a conocer los menajes televisivos y radiofónicos que también fueron caracterizados. [29]

Las estrellas negras personificadas tomaron acción en la fase informativa, ellas recorrieron calles y principales sitios de la ciudad con un letrero en la mano que decía una frase aludiendo a la educación vial. Cada frase que se escogía apelaba a las

[29] Ver anexo 1. 5.

características del lugar dónde se encontraba el personaje. Estos mensajes se complementaron con anuncios televisivos y radiofónicos. [30]

La última etapa de la campaña estrellas negras sigue vigente y comenzó a efectuarse a principios del año 2005. El objetivo de esta campaña es hacer reaccionar a la sociedad y no sólo persuadirla. El eslogan que se utiliza es el siguiente: "Escucha lo que las estrellas te dicen". La campaña va dirigida a peatones, motociclistas, conductores de automóvil y conductores de autobús. Esta campaña va acompañada de mensajes televisivos, radiofónicos e impresos que cuentan la historia de una persona que fallece a causa de un incidente vial. [31]

Al igual que en Colombia, la República Mexicana necesita una campaña de educación vial que sensibilice a la sociedad. Para lograr esto se debe hacer una investigación que permita reconocer las percepciones, creencias y actitudes de los ciudadanos. La campaña de Bogotá, Colombia es un ejemplo claro de lo que un proyecto social con investigación puede lograr en el público. A continuación se mencionan las teorías que se aplicarán a través de la investigación para obtener una campaña de comunicación para la educación vial efectiva.

[30] Ver anexo 1.6.
[31] Ver anexo. 1.7.