

Programas Innovadores para Promover la Seguridad Vial en Países Latinoamericanos: Plan de Acción Aplicado a Puerto Rico

Benjamín Colucci Ríos¹

Resumen Ejecutivo

El Estado Libre Asociado de Puerto Rico, territorio no incorporado de los Estados Unidos de América, es un archipiélago cuya isla principal consta de una extensión territorial de 5,630 kms² localizada en el Mar Caribe. La infraestructura vial comprende de 27,000 kms que provee accesibilidad y movilidad a vehículos de motor y carga a una población de 3,725,789² habitantes.³ El sistema de carreteras se subdivide con aproximadamente 7,500 kms del sistema primario urbano, secundario y terciario que administra el estado y los restantes 19,500 kms corresponden al sistema municipal de calles y caminos vecinales. Esta red de carreteras es principalmente mantenida por el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

La Organización Mundial de la Salud (WHO), ha reportado la alarmante cifra de 1.3 millones de fatalidades y sobre 50 millones de heridos anualmente en la infraestructura vial ratificando la magnitud colectiva de este asunto de interés apremiante a nivel mundial. Identificando a los jóvenes entre 15 a 30 años como los más afectados, y el exceso de velocidad y el alcohol como elementos fundamentales contribuyente a las fatalidades. Las estadísticas de indicadores de choques y fatalidades en Puerto Rico se presentan en la tabla 1.

Tabla 1: Estadísticas de choques fatalidades, datos de carretera y tránsito en Puerto Rico: 2008-2013⁴.

Indicador	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vehículos Registrados	3,129,561	3,026,815	3,020,455	3,084,543	4,500,941	2,842,420
Conductores Autorizados ¹	2,017,055	2,628,207	3,102,941	3,619,499	2,991,904	2,100,076
Millas de Carreteras ²	16,576	16,680	16,693	16,694	17,387	No Disponible
VMT (Millones) ³	194.3	190.1	185.7	183.9	181.8	No Disponible
Total Choques ³	287,798	210,721	202,335	190,170	232,012 ⁴	236,107 ⁴
Total Heridos ³	39,100	38,748	37,396	35,592	35,219	31,957
Choques Fatales	386	343	330	343	354	314
Total Fatalidades	406	365	340	361	366	344

¹ DTOP-Directoria de Servicios al Conductor; ² ACT-Oficina de Sistemas Viales; ³ DTOP-Oficina de Análisis de Accidentes; ⁴ Policía de Puerto Rico, ⁵ ACAA.

Las agencias gubernamentales que tienen la responsabilidad de la seguridad y salud pública, y transportación han realizado estudios enfocados en choques y fatalidades en las vías públicas sobre los pasados años. Dichos estudios han demostrado que en Puerto Rico ocurren en promedio 210,000 choques por año, de los cuales el 16% envuelven heridos. Una de las cifras más alarmantes de fatalidades corresponde a los peatones, en donde en los pasados doce años las fatalidades de peatones

¹ Universidad de Puerto Rico, Recinto Universitario de Mayagüez, Mayagüez, Puerto Rico, benjamín.colucci1@upr.edu

² Censo 2010 Puerto Rico (Fuente: <http://electionspuertorico.org/referencia/censo2010/>)

³ ACT-Oficina de Sistemas Viales, marzo 2013

⁴ Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico 2014-2018.

representa un 31% del total de fatalidades en las vías públicas.⁵ En la figura 1 se presentan los resultados de la base de datos *Critical Analysis Reporting Environment* (CARE) en donde se desglosan las circunstancias contribuyentes de choques fatales en la isla.

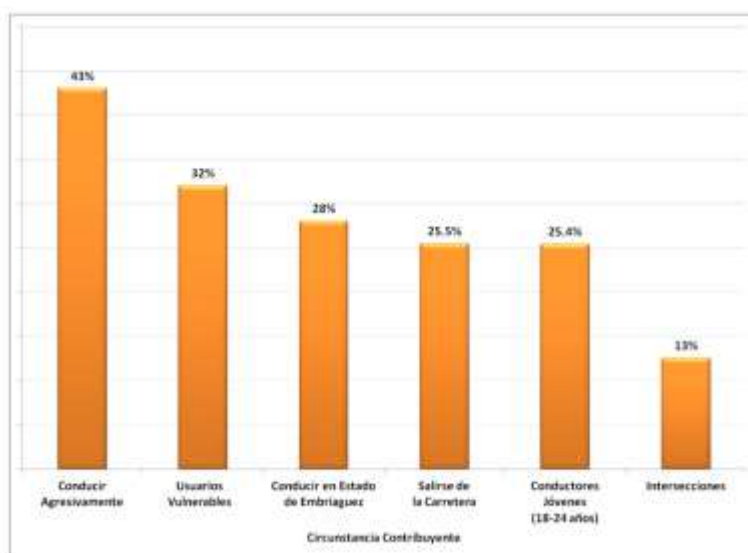


Figura 1: Circunstancias contribuyentes de choques fatales en Puerto Rico: Periodo 2007-2009, 2012. Fuente: CARE

En la tabla 2 se presenta una comparación de parámetros relevantes a la seguridad que incluye fatalidades en función del tipo facilidad, peatones, velocidad, alcohol, fuera de la carretera, entre otros, que establecen un marco de referencia para comparar a Puerto Rico con estados representativos de los Estados Unidos de América.

Tabla 2: Parámetros Estadísticos de Fatalidades comparados con Estados Unidos y Puerto Rico.

Parámetros	Estados Unidos de América	Carolina del Norte, EE UU	Wisconsin, EE UU	Puerto Rico
Fatalidades Totales	33,808	894	561	365
Razón (HVMVT)	1.14	1.82	1.18	1.92
Fuera de Carretera (Off- Road)	18,087 (53%)	543 (61%)	319 (57%)	101 (28%)
Intersección	7,043 (21%)	146 (16%)	125 (22%)	42 (12%)
Peatones	4,092 (12%)	89 (10%)	38 (7%)	109 (30%)
Velocidad	10,591 (31%)	337 (38%)	203 (36%)	156 (43%)
Alcohol	10,848 (32%)	377 (42%)	213 (38%)	109 (30%)
Razón Rural (HVMVT)	1.98	3.62	1.38	15.08
Razón Urbana (HVMVT)	0.72	0.06	0.59	0.94

⁵ Base de Datos de la Comisión para la Seguridad en el Tránsito de Puerto Rico.

A base de estos hechos, en donde muestra a Puerto Rico con una razón alarmante de fatalidades en área rural y urbana muy por encima de la tasa nacional y a su vez en la categoría de intersecciones, peatones, velocidad y alcohol, es imperante crear programas innovadores para contribuir y promover la seguridad vial en todos los niveles y salvar vidas en las vías públicas. Además era necesario aunar esfuerzos entre las agencias gubernamentales, el sector privado y la academia para desarrollar un plan estratégico con metas y objetivos claramente definidos para delinear la asignación de recursos en miras a reducir las fatalidades y choques en las vías públicas de la isla.

Este trabajo técnico presenta programas innovadores que el sector público, privado y academia ha desarrollado, que culminó con el Plan Estratégico de Seguridad Vial del Estado Libre Asociado de Puerto Rico 2014-2018 (SHSP-PR). Estos esfuerzos están cónsonos con los pilares y metas esbozados en la Década de Acción para la Seguridad Vial: 2011-2020.

El SHSP-PR es un buen punto de partida que tiene el potencial para mejorar la seguridad y salvar vidas en las vías públicas en Puerto Rico. Este plan estratégico y culturas de seguridad vial pueden ser adaptados y aplicados en países de América Latina con la ayuda de organizaciones gubernamentales, sector privado y organizaciones sin fines de lucro.

Este escrito técnico se dividirá en cinco secciones, en la primera se presenta un trasfondo histórico que establecen el fundamento para establecer el Plan Estratégico de Seguridad Vial en Puerto Rico. En la segunda sección nos concentramos en presentar una síntesis de programas innovadores en Latinoamérica que promueven la seguridad vial que en gran medida proveen un buen punto de partida para el desarrollo de nuestro plan estratégico. En la tercera sección presentamos los componentes principales, áreas de énfasis y la estructura organizacional del Plan Estratégico de Puerto Rico 201-2018 (SHSP-PR). En la cuarta sección presentamos una iniciativa muy particular del sector privado denominada Parque Rodante de Seguridad Vial: Villa Segura como herramienta de educación a las futuras generaciones de conductores y peatones. En la quinta sección se presenta un resumen de la publicación *Ausencia* en donde se relatan historias impactantes de las víctimas de choques fatales que está envuelto el consumo de alcohol. Esta publicación impacta de manera profunda a los lectores creando así una conciencia para ser conductores y peatones más responsables en las vías públicas y no consumir alcohol mientras conduce un vehículo de motor.

Por último, se presenta el compromiso ciudadano de hacer la diferencia y contribuir a la transformación de una cultura de seguridad vial. También se fundamenta nuestra opinión del por qué las actividades y eventos que se han realizado hasta ahora establecen un buen punto de partida para promover la seguridad vial en conformidad con el cuarto pilar de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 dirigido a concienciar a los usuarios que transiten de una manera más segura en la infraestructura vial construida.

Palabras claves: seguridad vial, plan estratégico de seguridad vial, década de acción para la seguridad vial, choques, red vial, peatones, factores humanos

1. Tránsito Histórico

Los choques en las vías públicas a nivel mundial están asociados principalmente a daños a la propiedad, lesiones corporales a los conductores ocupantes, peatones, motociclistas y en el peor de los escenarios a pérdidas humanas. En Puerto Rico, los estudios e investigaciones que se han realizado han demostrado que en las vías públicas ocurren en promedio 210,000 choques por año. La Administración Federal de Carreteras (FHWA) del Departamento de Transportación Federal de los Estados Unidos de América ha documentado que para mejorar la seguridad en las vías públicas requiere un proceso sistemático y racional basado en la recopilación de datos y en la implantación de las cuatro (4) elementos

fundamentales a saber, ingeniería, educación, reglamentación, manejo de incidentes o emergencias médicas y todos, denominados en inglés como las 4 E (*Engineering, Education, Enforcement, Emergency Medical Services*). En Puerto Rico hemos añadido un quinto elemento que incorpora a Todos (Everyone) en este proceso para poner nuestro granito de arena en salvas vidas.⁶

Las fatalidades en las vías públicas están asociadas principalmente al factor humano de conductores y peatones que representa entre el 90% y 93% de las fatalidades, mientras que el restante 2% al 3% están asociadas a deficiencias geométricas y operacionales de las carreteras. En los pasados doce años hasta el presente en Puerto Rico, se han reportado 5,294 fatalidades de los cuales 1,629 envuelven peatones para un 31% del total de fatalidades⁷. El comportamiento agresivo de los conductores en la manera de conducir, el consumo de bebidas embriagantes y sustancias controladas, la fatiga y cansancio, y la distracción asociada a la nueva tendencia en la utilización del celular y textear, son los factores contribuyentes para la ocurrencia de los choques.⁸ La educación interactiva en temas de seguridad vial a temprana edad de los futuros conductores y usuarios de las vías públicas juega un papel protagónico para crear conciencia y reducir las fatalidades en las vías públicas. El concienciar a la comunidad de la política pública, leyes y reglamentos en combinación con adiestramientos y campañas impactantes oportunas y alianzas son elementos claves para reducir las fatalidades en las vías públicas.⁹

2. Una mirada a algunos programas innovadores en Latinoamérica

Los países de Latinoamérica en su misión de ayudar a la población a tener una mejor calidad de vida, carreteras más seguras, reducir fatalidades en las vías de rodaje y salvar vidas, al igual que Puerto Rico, han desarrollado programas e iniciativas innovadoras que contribuyen al impulso de una era de seguridad vial. En la tabla 3 se presenta una muestra representativa de programas innovadores desarrollados en países Latinoamericanos para concienciar a la ciudadanía de la responsabilidad social para promover una cultura de seguridad vial.

Tabla 3. Programas Innovadores Representativos de Responsabilidad Social en Latinoamérica

País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Chile	Fundación MAPFRE Instituto de Seguridad Vial	Haz que la vida Avance
Descripción/Impacto Potencial		
Estudiantes de primaria participan en una representación dramática, similar a una obra de teatro con el propósito de mostrar a la audiencia como se deberían comportar al cruzar una carretera, correr una bicicleta o como pasajero en una autobús escolar.		
Se espera que más de 5,000 estudiantes participen en los 15 centros educativos localizados en Santiago, Chile en un periodo de cuatro (4) meses. De igual manera, se espera que este programa innovador asista en la reducción de la actual tasa 87.5 fatalidades en la población.		
País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Chile	Gobierno de Chile	Manéjate por la Vida
Descripción/Impacto Potencial		

⁶<http://safety.fhwa.dot.gov/>, 28 de diciembre de 2011

⁷ Base de Datos de la Comisión para la Seguridad en el Tránsito de Puerto Rico.

⁸<http://www.nhtsa.gov/people/injury/aggressive/symposium/introduction.html>, 28 de enero de 2012

⁹Highway Safety –Human Factors, Education, and Enforcement Strategies, *Louisiana Highway Safety Commission*,

http://www.ltrc.lsu.edu/ltrc_11/pdf/Highway%20Safety%20Human%20Factors,%20Education,%20and%20Enforcement%20Strategies.pdf, 28 de enero de 2012

IV Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial

Cancún, México

30 de septiembre – 2 de octubre de 2014

Crear conciencia a los usuarios de las vías sobre la prevención para salvar vidas.		
País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Chile	Fundación MAPFRE Instituto de Seguridad Vial	Ciclistas y Peatones en el Área Rural
Descripción/Impacto Potencial		
Crear conciencia en los trabajadores de empresas agrícolas de la importancia de la seguridad como peatón o ciclista en las vías rurales		
País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
México ²	FIA México	Pilotos por la Seguridad Vial
Descripción/Impacto Potencial		
Profesionales certificados por FIA como conductores de circuito y pista de carreras participan como instructores enfatizando la importancia de la seguridad y de obedecer las leyes de tránsito. Los instructores ofrecen estadísticas sobre las fatalidades en las vías, testimonios de víctimas para crear conciencia sobre la cuestión de salud pública entre la población de conductores jóvenes e intercambiar ideas de como levantar la conciencia para prevenir accidentes y reducir el número de fatalidades.		
Crear una cultura de seguridad que se estima que puede salvar más de 60,000 vidas en lo que resta de la década.		
País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Colombia ³	Cámara de Infraestructura de Colombia Occidental, Ministerio de Transporte, el Fondo Empresarial de Prevención en las autopistas, BID Banco Mundial	Tercer Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial – CISEV III
Descripción/Impacto Potencial		
El Congreso Iberoamericano fue seguido del Congreso del 2008 llevado a cabo en Costa Rica y en Argentina el 2010. Infraestructura, institucionalización, ejecución y control, análisis y evaluación del sistema de seguridad en las carreteras, equipos y vehículos, atención a víctimas, cultura de seguridad, movilidad y salud fueron los temas principales cubiertos en el Congreso.		
19 países Iberoamericanos fueron representados, 182 reportes técnicos y 812 participantes.		
País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Peru ⁴	Fundación MAPFRE Instituto de Seguridad Vial	Práctica en Educación Vial
Descripción/Impacto Potencial		
Maestros reciben entrenamiento especializado en los fundamentos de la seguridad vial complementados con información técnica que ellos pueden usar para transmitir a sus estudiantes los conceptos fundamentales, actitudes y valores asociados a la seguridad en las carreteras.		
124 maestros han sido entrenados con el potencial de educar más de 10,000 niños peruanos. Se entregaron 6,771 materiales educativos a 23 escuelas en el centro de Perú.		
País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Republica Dominicana ⁵	Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre	Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL)
Descripción/Impacto Potencial		

La institución educacional está comprometida con la excelencia e integridad, dedicada al adiestramiento de conductores de transportación en República Dominicana. El programa académico de adiestramiento consiste de 42 horas de instrucción y secciones de laboratorios durante dos (2) meses, el cual incluye los siguientes temas: Atención al Usuario de Carretera, Manejar Agresivo, Vehículos y Leyes de Tránsito, y Dispositivos de Control de Tráfico y Primeros Auxilios.

ENEVAL como parte de la Semana de Seguridad en Carreteras en noviembre de 2011, adoptó el tema *Concientización...Menos Víctimas*.

País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Estados Unidos ⁶	Centro Nacional de Seguridad	Ciudad de Seguridad

Descripción/Impacto Potencial

Creado en 1937 con el objetivo de educar y promover la educación temprana en seguridad. Inicialmente consistió en reclutar maestros, bomberos, policías, entre otros, quienes asistían en un currículo que incorporaba una combinación de estrategias de educación interactiva. En la actualidad consiste en un programa de dos (2) semanas para niños pre-escolares en las que las lecciones de seguridad son impartidas a cerca de fuego, peatones, tráfico, entre otros. El programa está acreditado por el Centro Nacional de Seguridad en Cleveland, OH, y ofrecido alrededor de los Estados Unidos.

Ha proveído oradores, información, asistencia técnica, libros de referencia y material de apoyo a sobre 3,500 comunidades alrededor de los Estados Unidos y en 38 países alrededor del mundo.

País	Agencia/No lucrativo	Programa/Iniciativa
Estados Unidos ⁶	Centro Nacional de Seguridad	Ciudad de Seguridad

Descripción/Impacto Potencial

Una ciudad miniatura construida a un tercio de escala, que permite educar en seguridad del tránsito y ciclismo a niños en tercer grado bajo condiciones controladas. La ciudad segura incluye carreteras pavimentadas, dos intersecciones equipadas con señales de tránsito, elevado, dos túneles, una simulación de un tren cruzando y 21 edificios. Jóvenes voluntarios son seleccionados como ayudantes a través de un proceso de aplicación, con la tutoría del Departamento de Bomberos y el Departamento de la Policía para un entrenamiento exitoso. Las ciudades miniatura seguras están disponibles en diferentes países alrededor de los Estados Unidos.

Ha proveído oradores, información, asistencia técnica, libros de referencia y material de apoyo a sobre 3,500 comunidades alrededor de los Estados Unidos y en 38 países alrededor del mundo.

3. Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico 2014-2018 (SHSP-PR)

El Plan Estratégico de Seguridad Vial del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, denominado SHSP-PR 2014-2018 fue presentado por el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) a la Administración Federal de Carreteras (FHWA) de los Estados Unidos el 30 de julio de 2014¹⁰. Este plan cubre un periodo de 2014-2018 y persigue reducir significativamente las fatalidades y lesiones graves relacionadas a choques de tránsito en las vías públicas de Puerto Rico. Este plan estratégico histórico fue preparado gracias a la asistencia técnica y estrecha colaboración de agencias gubernamentales,

¹⁰ Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico 2014-2018.

estatales, federales, academia, organizaciones sin fines de lucro y el sector privado. Es pertinente señalar la aportación de la Comisión para la Seguridad en el Tránsito, la Policía de Puerto Rico y el Departamento de Salud, la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la Administración Nacional para la Seguridad Vial (NHTSA), la Administración Federal para la Seguridad de Vehículos de Transporte Comercial (FMCSA) y la academia en el proceso de identificar las áreas énfasis a los cuales se va a enfocar el plan de acción.

En la figura 2 se presentan las tres (3) áreas de énfasis medulares y las restantes seis (6) áreas enfocadas a atender las principales causas que contribuyen a los choques y fatalidades en las vías públicas de Puerto Rico y asistir en nuestra meta de crear conciencia y lograr una cultura de seguridad vial en la isla.



Figura 2. Áreas de Énfasis del Plan Estratégico de Seguridad Vial del Estado Libre Asociado de Puerto Rico 2014-2018.

El DTOP ha adoptado el método de promedio móvil (*moving average*) de cinco años para pronosticarla reducción de fatalidades en las vías públicas partiendo del hecho de que se aplique el plan de acción concentrado en las áreas de énfasis previamente definidas. Esta técnica se utiliza en la práctica cuando se quiere dar más importancia a conjuntos de datos más recientes para obtener la previsión. Basado en la técnica del promedio móvil en 5 años, se espera que para el 2018 el total de fatalidades anuales en las vías públicas de Puerto Rico reduzcan un 12.7%.

En la figura 3 se presentan las actividades principales que el DTOP ha estado realizando durante los últimos 2 años en el proceso de desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Isla.

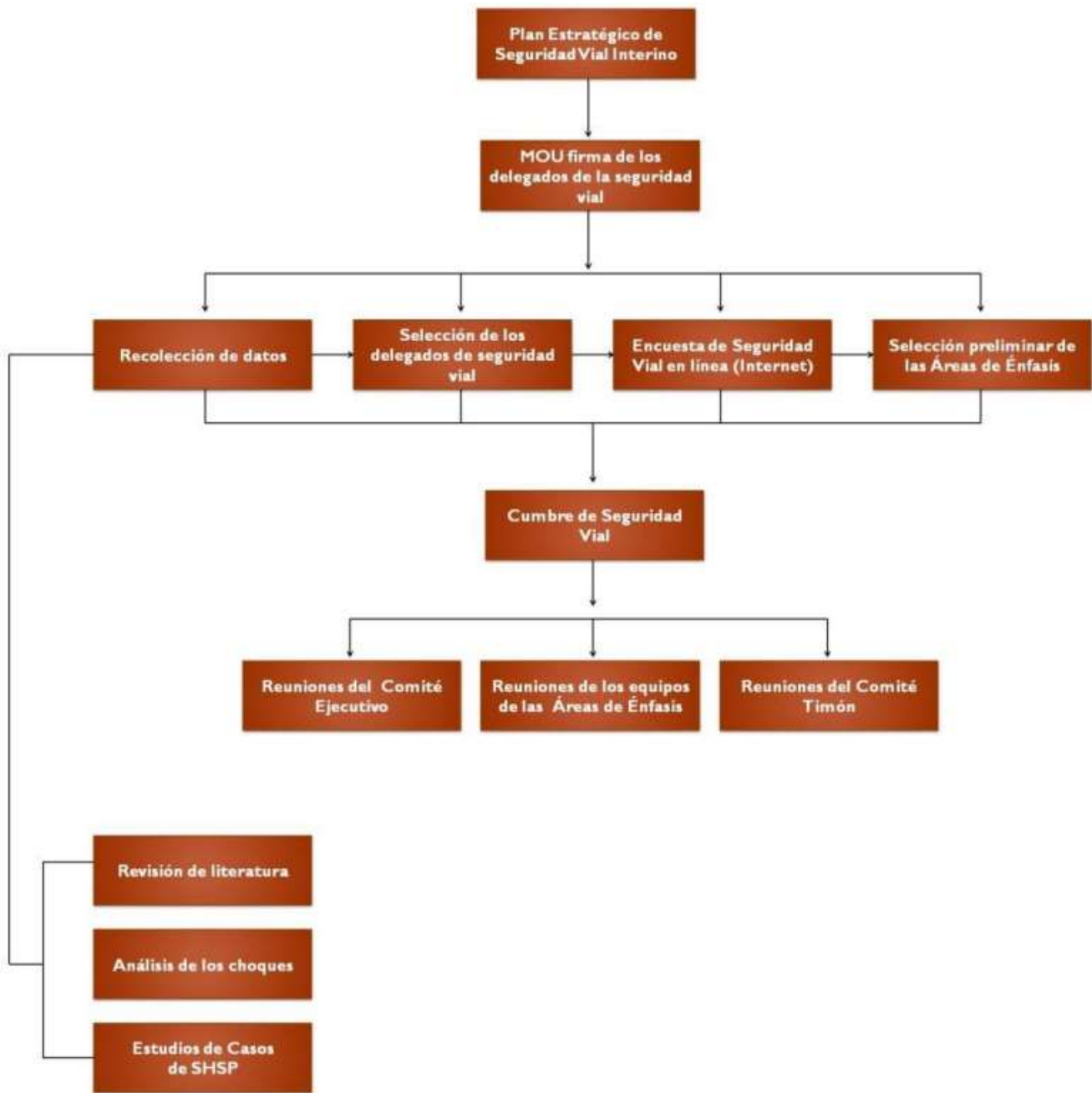


Figura 3: Actividades llevadas a cabo por el DTOP en el proceso de Planificación y Desarrollo del SHSP-PR 2014-2018 para el Estados Libre Asociado de Puerto Rico¹¹

En la figura 4 se representa la estructura organizacional utilizada para el SHSP-PR 2014-2018. Esta estructura está dividida en tres (3) niveles; a nivel de Secretario del DTOP y las agencias

¹¹ Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico 2014-2018.

gubernamentales bajo esa sombrilla, los miembros del Comité Timón que consiste de agencias gubernamentales de seguridad y líderes de las áreas de énfasis que surgen de la participación ciudadana, y de los delegados de Seguridad Vial que conforma de miembros de las áreas de énfasis, grupos de implementación y ciudadanos particulares con interés de promover la seguridad vial.

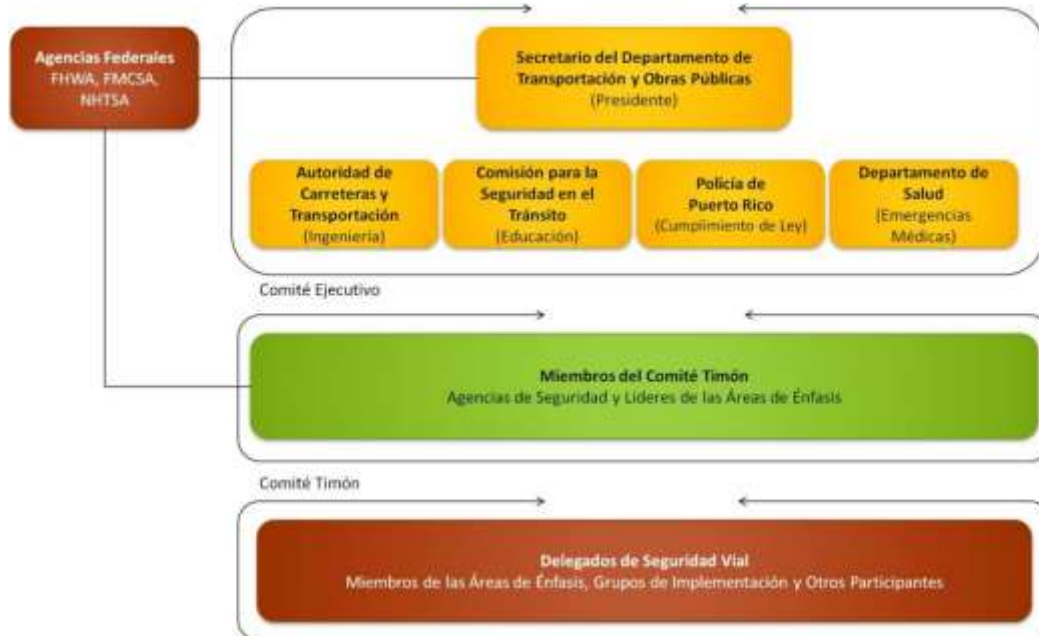


Figura 3: Estructura Organizacional del SHSP-PR 2014-2018¹²

Los foros y cumbres de seguridad vial y/o transportación, a través de la página cibernética www.carreterasegurapr.com, folletos y boletines informativos, presentaciones y a través de los medios de comunicación tradicionales prensa escrita, radio, y televisión son las formas de divulgación del SHSP-PR utilizando el lema *Trabajando Juntos por la Seguridad Vial... ¡Salvamos Más Vidas!*¹³

4. Villa Segura: Parque Rodante de Seguridad Vial de FUNDACIÓN MAPFRE

Esta iniciativa innovadora del Instituto de Seguridad Vial (ISV) y la FUNDACIÓN MAPFRE en Puerto Rico se estableció con el propósito de brindar a los niños entre las edades de 8 a 12 años que cursan entre el tercero al séptimo grado de las escuelas públicas y privadas del país una experiencia realista de transitar por la ciudad al mismo tiempo que se educan para de esta manera ayudar a prevenir y reducir los choques en las vías públicas¹⁴. Como parte del programa, se adiestra a los niños de escuela elemental en los aspectos fundamentales asociados a la seguridad vial de tal manera que colaboren en la formación de la nueva generación de conductores y peatones responsables, con mayor conciencia y sensibilidad al utilizar la infraestructura vial del país. Berto es el personaje infantil quién lucha por el bienestar de Villa Segura siguiendo las reglas de tránsito promoviendo la seguridad del parque rodante.

¹² Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico 2014-2018.

¹³ Lema del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico 2014-2018.

¹⁴ Revista Dimensión Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico Año 26, Vol. 1, 2012.

El proceso educativo consiste esencialmente de dos (2) aspectos fundamentales, el primero conceptual, a través de una sesión en la que se provee el marco teórico del tema; y la segunda fase práctica, en la que los niños participan en el circuito a través de una serie de divertidas experiencias interactivas y por medio de un juego de roles, donde se transforman en conductores, peatones y ciclistas, utilizando medidas de seguridad vial para transitar el parque supervisados por unos guías adiestrados en dicho tema.

FUNDACIÓN MAPFRE es una institución por el grupo asegurador español MAPFRE. Las actividades de interés social de FUNDACIÓN MAPFRE se desarrollan principalmente en España y en Iberoamérica a través de cinco (5) institutos. El Instituto de Seguridad Vial es el que en su misión fomenta la seguridad de las personas y de sus patrimonios, con especial atención a la Educación Vial.

El Municipio Autónomo de Guaynabo se convierte en la primera ciudad en Puerto Rico en donde se ubica Villa Segura incorporando por primera vez el uso de rotondas en vez de intersecciones convencionales con el propósito de educar a los estudiantes de la operación de estas nuevas configuraciones geométricas que se están diseñando y construyendo en las vías públicas de Puerto Rico. En la figura 5 se presenta el plano de la Villa Segura con los elementos geométricos de calles, intersecciones, rotondas, marcado de pavimento con los cruces de peatones, estacionamientos y la rotulación reglamentaria de PARE, advertencia, semáforos y otras señales para el control del tránsito.

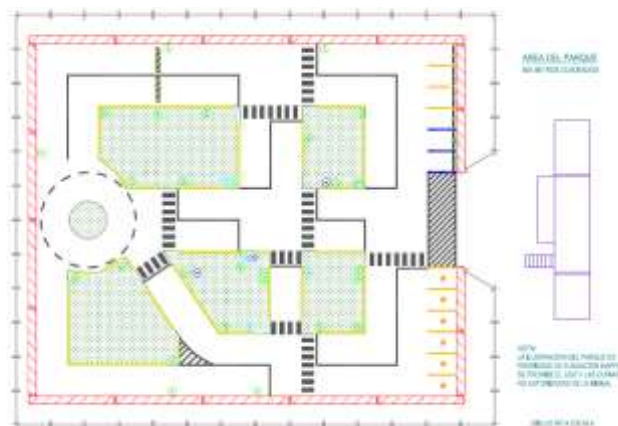


Figura 5: Plano Conceptual de las calles e intersecciones de la Villa Segura incorporando una rotonda.¹⁵

La logística de la selección del lugar y la preparación del espacio para el montaje del parque, la coordinación con las escuelas públicas y la transportación de los niños, la seguridad, entre otros importantes aspectos, fue gracias al compromiso y colaboración de diferentes departamentos del Municipio Autónomo de Guaynabo que participaron en las diferentes facetas del proyecto. Este esfuerzo incluye a recursos de la Policía Municipal, Recreación y Deportes, Reciclaje y Ornato, Familia, Control Ambiental y la Oficina de Prensa del Municipio adscrita a la Oficina del Alcalde.

En la figura 6 se muestra una vista de Villa Segura Parque Rodante de Educación Vial en donde se observa a los niños en vehículo de motor (go-karts) o en bicicleta con los equipos de seguridad necesarios (cascos, coderas, rodilleras, etc.). En la figura 7 se observa a los niños en el aula tomando el curso preparatorio sobre seguridad vial con un video con el personaje imaginario Berto instruyendo sobre los aspectos de seguridad en una forma amena y jocosa para la audiencia. Además, hay un instructor designado que complementa la lección en video de Berto antes de pasar a la práctica dentro

¹⁵ Revista Dimensión Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico Año 26, Vol. 1, 2012.

Cancún, México

30 de septiembre – 2 de octubre de 2014

del parque. También se muestra el tamaño de un grupo representativo de estudiantes en un día típico en Villa Segura.



Figura 6: Vista de los estudiantes de escuela elemental utilizando la Villa Segura en bicicletas y “go-karts” y cumpliendo con las leyes de tránsito de Puerto Rico.



Figura 7: Niños en el aula tomando el curso interactivo y un grupo representativo de estudiantes con sus consejeros en un día típico en la Villa Segura.

4.1 Impacto a la nueva generación de conductores y peatones: Parque Rodante de Seguridad Vial Villa Segura

La primera etapa del proyecto Villa Segura requirió una inversión sobre \$500,000 sin incluir la aportación de los recursos humanos y materiales por parte del Municipio Autónomo de Guaynabo. A base del éxito de Villa Segura en el municipio de Guaynabo, el parque rodante se ha trasladado de manera exitosa a varios municipios de Puerto Rico. En la figura 8 se muestra la distribución del número de estudiantes de escuela elemental que se han beneficiado de este innovador programa en los municipios de Guaynabo, Dorado, Carolina, Manatí, San Juan, y Aguas Buenas. En la actualidad este número asciende a sobre 18,000 participantes.

En resumen, Villa Segura es un parque rodante de educación vial que continuará recorriendo los municipios en Puerto Rico, llevando el mensaje de seguridad vial para educar y desarrollar ciudadanos responsables y conscientes que ayudarán a disminuir los incidentes en las vías públicas del país. Esta caravana de educación vial de la FUNDACIÓN MAPFRE también ha sido exitosa en España, Brasil, México y Portugal, y contribuye al pilar número cuatro para concienciar a los usuarios y proveerles mayor seguridad.

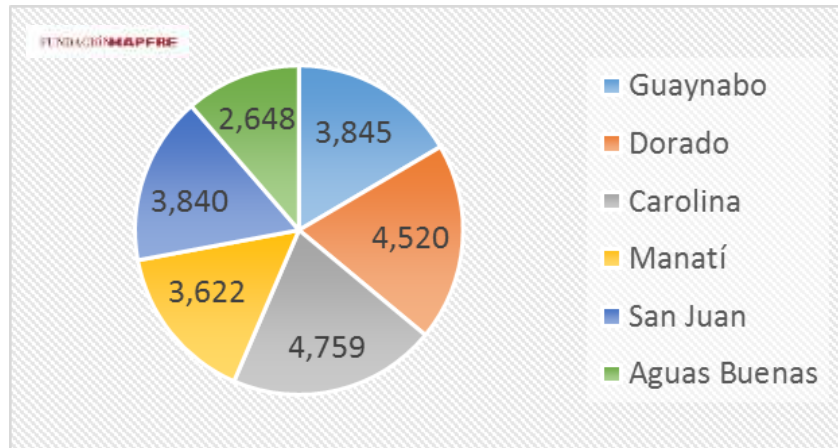


Figura 8: Distribución de estudiantes de escuela elemental que se han beneficiado de Villa Segura por municipios en Puerto Rico.

4.2 Libro *Ausencia*: Testimonios Impactantes de Víctimas asociadas a choques fatales envuelto el alcohol

El libro *Ausencia* es un esfuerzo conjunto de la FUNDACIÓN MAPFRE, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST) y la Fundación Luis A. Señoriz (FLAS) en donde se presenta una colección de testimonios que dan al ser humano, la familia y el impacto social causado por el uso negligente de alcohol en las carreteras. Estas historias relatan el inmenso dolor de una pérdida, pero a la misma vez, son un homenaje al estoicismo humano, por superar, luchar, trascender, la espiritualidad y la esperanza de la vida de aquellos que han tenido la amabilidad de hacer frente a sus recuerdos duros para compartir con nosotros sus experiencias. Una cápsula de la televisión y la radio se hizo con los testimonios de las familias que se presentan en el libro. Algunos de los testimonios expresados son "cuando esa persona mató Omy, mató a toda la familia...". La señora Sonia Señoriz, fundadora de la Fundación FLAS, la cual perdió su hijo hace 28 años declaró "... el dolor de perder un hijo es un dolor que no tiene comparación con nada...". En la figura 9 se presenta la portada del libro mostrando un columpio inerte mientras a mano derecha se presenta a la Sra. Señoriz durante la entrevista.



Figure 9. (a) Portada del libro que resalta testimonios de familiares de víctimas en accidentes fatales en Puerto Rico; (b) Sonia Señoriz, Fundadora de FLAS y madre de una víctima www.historiasdeausencia.com

4.3 Compromiso Ciudadano de Seguridad Vial (Safety Pledge)

El Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación adscrito al Recinto Universitario de Mayagüez (RUM) de la Universidad de Puerto Rico (UPR) ha colaborado por casi tres décadas en el adiestramiento y capacitación de las agencias de transportación local en seminarios y talleres asociados a las nuevas técnicas, manuales, procedimientos de ingeniería para promover la seguridad vial en aspectos de cambios en los estándares de diseño, construcción, preservación, rotulación, y rehabilitación de la infraestructura vial. Como parte de las iniciativas en apoyo a la Década de Acción para la Seguridad Vial, ha generado un compromiso ciudadano en forma electrónica que contiene doce (12) compromisos que la ciudadanía podría poner su granito de arena para ayudar a prevenir las fatalidades en las vías públicas (ver figura 10).

DECADA DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

DISPUESTO A SALVAR VIDAS DESDE HOY

Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación de Puerto Rico

Comisión para la Seguridad en el Tránsito

ACAA
Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles

FLAS

MADD

[Back to Home](#)

Ya, y apellido . Pondré de mi parte para salvar la vida de mi gente en las carreteras.

Me comprometo a:

- Obedecer leyes de tránsito mientras conduzca un vehículo de motor.
- Cumplir con los límites de velocidad.
- No conducir bajo los efectos del alcohol.
- No textear ni utilizar el celular mientras maneje un vehículo de motor.
- No distraerme mientras conduzca un vehículo de motor.
- Compartir la carreteras con peatones, motociclistas y ciclistas.
- Usar siempre el cinturón de seguridad.
- Requerir a todos los ocupantes de mi vehículo a que utilicen el cinturón de seguridad.
- Emplear correctamente el asiento protector adecuado.
- Utilizar los equipos de seguridad requeridos mientras conduzca o soy pasajero.
- Utilizar los protectores de seguridad requeridos mientras maneje una bicicleta.
- Obedecer las leyes de tránsito aplicables al conductor, peatón, motociclista y ciclista.

Email:

Ciudad:

Estado:

Deja tu huella, naba tu foto y se parte de la historia

Foto tuya:

Todos los campos son requeridos, excepto tu foto.

Juntos, podemos salvar millones de vidas

¡Granito a granito y caminando unidos lo logramos!

Figura 10: Compromiso Ciudadano para Ayudar a Prevenir Fatalidades en las Vías Públicas en Puerto Rico

Conclusión

En esta ponencia se ha descrito cinco (5) programas que tienen el potencial de contribuir a la educación en la seguridad vial en Puerto Rico al igual que en países Latinoamericanos. Las acciones y campañas afirmativas llevadas a cabo por las diferentes organizaciones gubernamentales y sin fines de lucro, al igual que las gestiones que ha estado realizando la academia, y el Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico (SHSP-PR) son ejemplos positivos de iniciativas que tienen el potencial de ayudar en la reducción de las fatalidades y los choques en las vías públicas y crear una mejor formación al conductor y a la generación de presentes y futuros usuarios.

IV Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial

Cancún, México

30 de septiembre – 2 de octubre de 2014

Estas iniciativas proveen un buen punto de partida en los primeros cuatro años de la Década de Acción para la Seguridad Vial.

En conclusión, es la opinión del autor como portavoz de la Campaña de Seguridad Vial del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que como sociedad civil para ser efectivos y dejar una huella permanente, estos programas innovadores en la educación vial requerirán el compromiso genuino de voluntarios de diferentes entidades, organizaciones cívicas y sin fines de lucro para junto a los municipios, agencias de gobierno, incluyendo a la academia, se pueda lograr un cambio cultural dándole la importancia a la seguridad vial para salvar vidas en las vías públicas.

Exhortamos a todos los países iberoamericanos y a los funcionarios de agencias estatales, federales, sector privado, academia y voluntarios a comprometerse a poner su granito de arena para que esta transformación hacia una cultura de Seguridad Vial sea una realidad. ¡Todos Unidos podemos hacerlo una realidad!