

UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

División de ciencias sociales y económicas administrativas.



“El desempeño profesional del licenciado en seguridad pública como perito de tránsito terrestre, en la Policía Estatal Preventiva”

TRABAJO MONOGRAFICO
En la modalidad de experiencia profesional

Para obtener el grado de:
LICENCIATURA EN SEGURIDAD PÚBLICA.

PRESENTA:
José Augusto Cardona Perera

Asesores:
M.E.S.P. Enrique Cercas López.

Dra. Maribel Lozano Cortes.

Lic. Jorge López Chan.



Chetumal Quintana Roo 2015.



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO



Monografía elaborada bajo la supervisión del comité de asesoría y aprobada como requisito para obtener el grado de:

LICENCIATURA EN SEGURIDAD PÚBLICA COMITÉ

ASESOR

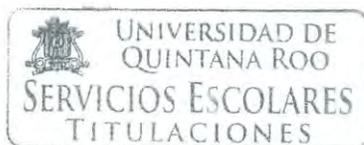
M.E.S.P. Enrique Cercas López.

ASESOR

Dra. Maribel Lozano Cortes.

ASESOR

Lic. Jorge López Chan.



Chetumal Quintana Roo 2015.



Agradecimientos

LA PRESENTE MONOGRAFÍA LA DEDICO:

Al arquitecto del universo, nuestro señor dios todo poderoso, por ser el creador de vida y por darme fuerzas para no desfallecer ante las adversidades y lograr vencer los obstáculos que me encontraba en el camino.

A MI ESPOSA: MARTHA GUADALUPE LORENZO OCHOA.

Gracias por tu paciencia y comprensión, hoy hemos alcanzado un triunfo más, porque los dos somos uno y mis logros son tuyos; dios nos ha bendecido de amor, alegrías y tristezas, pero siempre caminando por el sendero juntos tomados de la mano y de esta manera fortaleciendo nuestro amor...

A MIS PADRES: JORGE ANTONIO CARDONA HERRERA Y MARÍA DEL S. PERERA ESPINOSA

Quienes con sus ejemplos me han enseñado a no rendirme ante nada y siempre perseverar ante sus consejos. Quienes siempre estuvieron a mi lado en el camino de la vida incondicionalmente y siempre serán parte de mi vida.

Por ultimo esta monografía va dedicada a mi familia en general y a todos los que creyeron en mí, que de una u otra manera me apoyaron en este largo camino, así también a la Universidad de Quintana Roo quien me dio la oportunidad para seguir aprendiendo y perfeccionándome, brindándome los docentes que me han acompañado en el largo camino, mismos que siempre me orientaron, con su profesionalismo y ética en la adquisición de conocimientos y afianzando mi formación como estudiante universitario.

Índice	Página
Introducción	3
Capítulo I. Los accidentes de tránsito y su impacto en la sociedad.	
1.1 Antecedentes sobre el control vehicular.	6
1.2 Causas y consecuencias de los accidentes de tránsito	9
1.3 Buenas prácticas realizadas en el tema de prevención de accidentes.	13
Capítulo II El problema de tránsito en México y Quintana Roo.	
2.1 Accidentes e índice de mortalidad en México.	16
2.2 La situación en educación vial en Quintana Roo.	18
2.3 La importancia de la educación vial	22
Capítulo III. Universidad de Quintana Roo, Licenciatura en Seguridad Pública y desempeño profesional.	
3.1 La historia de la Universidad de Quintana Roo.	25
3.2 Creación de la Licenciatura en Seguridad Pública.	27
3.3 Relación de las materias del programa de Licenciatura en Seguridad Pública con mi desempeño profesional.	31
Capítulo IV. Plan de mejora para reducir accidentes.	
4.1 Recomendación de prevención de accidentes en los peatones	41
4.2. Recomendaciones para prevenir accidentes en los automovilistas, motociclistas y ciclistas.	45
4.3 Recomendaciones en relación al uso del alcohol en jóvenes y adultos	49
Conclusiones	53

Introducción

La mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados “usuarios vulnerables de la vía pública”. Sin embargo, los grupos que corren mayor riesgo varían de forma significativa en función de la región y de los ingresos de los países.

La tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en México en 2009, fue de 15.7 muertes por cada cien mil habitantes (INEGI, 2012), siendo mayor en los hombres con 25 muertes, que en las mujeres con 6.6 muertes. Esta tasa de mortalidad, es superior a la de los Estados Unidos que tiene una tasa de 15.2 muertes por accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes.

En la presente monografía por experiencia profesional, se retomas las vivencias personales de los diez años de servicio en la Policía Estatal Preventiva, poniendo especial atención en el desempeño como perito de tránsito terrestre, en este tópico se amplía la información y se relaciona el desempeño profesional con la Licenciatura en Seguridad Pública, desde un aspecto profesional y ético.

En el primer capítulo se hace una revisión histórica de los antecedentes del control vehicular, a partir de una revisión de las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, se deducen las buenas prácticas que se realizan en distintas partes del mundo para la prevención de accidentes.

En el capítulo dos se revisa el problema de tránsito en México y Quintana Roo, haciendo una revisión de los accidentes y el índice de mortalidad por causa de los mismos, la

situación del estado de Quintana Roo en educación vial y se finaliza con una lista de casos con los que se tuvo contacto en el tiempo comisionado como agente de perito de tránsito terrestre.

En el capítulo tres se hace la relación entre el programa de Licenciatura en Seguridad Pública y el desempeño profesional, retomando la historia de creación de la Universidad de Quintana Roo su impacto como motor de la sociedad local y se finaliza con la mención de las materias más importantes que retomo en mi cotidianeidad laboral

El objeto de la educación vial es preparar a los ciudadanos en general, para que sepan conducirse de una manera más segura y adecuada en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transporte tanto local como foráneo. Su función es concientizar a la ciudadanía en general en cuanto a la prevención de accidentes a los usuarios, así como a los automovilistas, en este sentido, se finaliza con un plan de mejora para reducir accidentes en Quintana Roo, en especial en la ciudad de Chetumal Quintana Roo, sin embargo, las recomendaciones emanadas se generalizan a cualquier municipio de la entidad.

Capítulo I. Los accidentes de tránsito y su impacto en la sociedad

1.1 Antecedentes sobre el control vehicular.

De acuerdo al Reglamento de Tránsito del estado de Quintana Roo, cuando se habla de “Educación Vial”, se refiere al conjunto de conocimientos teórico-prácticos que ayudan al usuario de vías de comunicación de medios de transporte (peatón, pasajero o conductor) a perfeccionar sus facultades y actitudes con el fin de tener desplazamiento seguro en la vial pública.

Según Sebastián Reyes (2014) la educación vial tiene sus orígenes en la antigua Italia, pues se tiene conocimiento que la Educación Vial se inició en la ciudad blanca hoy ciudad del Vaticano en el año de 1300 A.C.

Por ese tiempo se celebraban las fiestas del año santo, dada su importancia se congregaban una multitud de fieles, que llegaron a obstruir la circulación en la ciudad, provocándose debido a los tumultos violentos, accidentes que tenían como resultado: lesionados graves y en diversas ocasiones la muerte de niños y ancianos.

Enterado el Sumo Pontífice Bonifacio VIII, de estas muertes y accidentes, ordeno a sus trabajadores, se pintaran rayas blancas en el piso, dividiendo las calles, caminos y puentes en dos secciones, tomando en cuenta los puntos cardinales e informando a los concurrentes que debían caminar por la derecha, sin cruzar las rayas marcadas en el piso.

Es así como por primera vez en la historia es iniciada la Educación Vial, mediante reglas de comportamiento para saber conducirse en la vía pública y hacer más fácil la circulación y así evitar los accidentes.

El objeto de la educación vial es preparar a los ciudadanos en general, para que sepan conducirse de una manera más segura y adecuada en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transporte tanto local como foráneo.

Su función es concientizar a la ciudadanía en general en cuanto a la prevención de accidentes a los usuarios, así como a los automovilistas.

Desde el principio de los tiempos, existen los caminos, que llevan al hombre a comunicarse con otros individuos guiándose por estos con la finalidad de transportar sus bienes. Caminos hechos por animales que al pasar formaban brechas abriendo un espacio seguro por el cual se podía caminar, facilitando el llevar el producto de la caza del día entre otras cosas, para posteriormente comunicarse entre poblaciones facilitando el intercambio de cultura y víveres, en este rubro se encontraban los Cartagineses distinguiéndose por su pasión hacia el comercio.

Se denomina “Vía Pública” al conjunto de calles, avenidas y parques, por donde circulan vehículos y caminan peatones; ésta a su vez se controla por autoridades sustentadas en un reglamento y por dispositivos viales, como semáforos y señales de tránsito.

De la mano de la educación vial esta la historia del automóvil, este ha experimentado un largo proceso. En 1924 Mercedes empezó a montar frenos en todas las ruedas de sus automóviles, de la misma manera, en 1941 BMW tuvo en cuenta a los acompañantes del conductor y diseñó un habitáculo para protegerlos.

En 1959 Volvo empieza a usar el cinturón de seguridad de tres puntos, invento que ha salvado más de 10 millones de vidas. En los años 60 y 70, Bosch creaba el ABS, reduciendo los atropellos hasta un 40% y la siniestralidad un 3,5%. Mientras, los frenos de disco se convertían en los protagonistas de la historia de la seguridad vial.

1980 fue un año muy importante, ese año apareció el *airbag* (bolsa de aire), reduciendo los siniestros entre un 20% y un 25% ante choques frontales y revolucionando la historia de la seguridad vial.

La década de los 90 fue un tiempo de asentamiento: España hizo obligatorio los sistemas de retención infantil, el ABS aparecía en todos los turismos de Mercedes, y nació el control de estabilidad para protegernos ante condiciones climatológicas difíciles.

En el siglo XXI, la nueva era implanta el control de velocidad y el ABS es obligatorio en todos los automóviles de la UE. Por su parte, los coches ecológicos demuestran gran cuidado en los sistemas de seguridad.

1.2 Causas y consecuencias de los accidentes de tránsito

Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces (OMS, 2013)

Se pueden clasificar de manera general a las causas como endógenas y exógena, es decir causas que son propiciadas por las propias personas y causas donde el medio ambiente desencadena un accidente vial, sin embargo, tomando la precaución pertinente en ambos casos la situación puede estar bajo control evitando pérdidas materiales y humana, además, de los daños colateral que un suceso de esta categoría genera en las familias y la sociedad.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte.

La intervención en medidas que satisfagan el contexto de cada sociedad es el trabajo en el que los decisores públicos deben incidir, no es lo mismo el tipo de tráfico en un país que en otro, ya que depende del nivel de desarrollo y económico, además de los usos y costumbres de cada cultura.

Independientemente del país que se trate hay determinantes comunes que causan un accidente vial. Como lo es la velocidad, ya que aumenta la probabilidad de que se produzcan accidentes y la gravedad de sus consecuencias. La limitación legal de la velocidad y su observancia pueden reducir de forma significativa las lesiones causadas por el tránsito. Se considera que la práctica óptima es la limitación de la velocidad en las zonas urbanas a un máximo de 50 km/h, aunque se reconoce que la reducción del límite máximo a

30 km/h en zonas con gran concentración de peatones y ciclistas es una forma eficaz de reducir las lesiones entre estos usuarios de la vía pública.

Los reglamentos de tránsito regulan la velocidad, para el caso de nuestra entidad la velocidad máxima en las zonas urbanas es de 40 kilómetros por hora, sin embargo la mayoría rebasa ese nivel, de la misma manera hay limitaciones de velocidad para áreas cercanas a centros escolares para mayor protección a padres, maestros y alumnos, sobre todo en las horas de entrada y salida.

Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes.

El aumento del parque vehicular está en función del crecimiento demográfico y la migración de la población de la zona rural a la zona urbana, la demanda de más infraestructura en calles y avenidas para evitar embotellamientos y disminuir el tiempo de traslado en la ciudad también cobra importancia, ya que una mejor distribución de los espacios físicos carreteros disminuirá accidentes de tránsito en las ciudades, además de todas las medidas de prevención como pueden ser señalamientos de disco fijo, semáforos y lo más importante una cultura de la vialidad en la sociedad.

Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20.1 por 100,000, en comparación con 8.7 en los de ingresos elevados y 18.3 en los de ingresos bajos. El 80% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tránsito en comparación con su nivel de motorización.

A nivel internacional, el mayor riesgo de morir a consecuencia de lesiones causadas por el tránsito corresponde a la Región de África, y el menor a la Región de Europa. No obstante, hay importantes disparidades de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito entre países de una misma región, y la que presenta mayores diferencias es la Región de Europa.

La mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados “usuarios vulnerables de la vía pública”. Sin embargo, los grupos que corren mayor riesgo varían de forma significativa en función de la región y de los ingresos de los países. En la Región de África, donde mucha gente se desplaza caminando o en bicicleta, los peatones representan una elevada proporción de las muertes (38%). En cambio, en los países del Pacífico Occidental, donde los ciclomotores son un medio de transporte muy utilizado, el 36% de las muertes por accidentes de tránsito afectan a ocupantes de vehículos motorizados de dos o tres ruedas.

La conducción bajo los efectos del alcohol aumenta el riesgo de accidente y la gravedad de las lesiones. El establecimiento y la observancia de leyes que limiten la alcoholemia permitida a 0.05 g/dl pueden reducir significativamente los accidentes relacionados con el alcohol.

En un estudio realizado en Argentina, arroja que mayor porcentaje de mortalidad corresponde a ocupantes de auto con el 59,1 por ciento, los peatones representan el 15,3 por ciento. Los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas representan el 39,8 por ciento”, indicó a la Agencia CyTA la autora principal del estudio la doctora Clotilde Ubeda, quien está a cargo del Programa de Prevención de lesiones por Causas Externas del Departamento de Investigación del Instituto Nacional de Epidemiología dependiente de la Administración Nacional de Laboratorios e Institutos de Salud (ANLIS) Malbrán, en Argentina (Geller, 2010).

Según explicó la doctora Úbeda, que también se desempeña como codirectora del grupo de investigación “Promoción de la Salud” en la Universidad Nacional de Mar del Plata, los datos del estudio surgen de fuentes oficiales de información correspondientes a los certificados de defunción que llena el médico o la autoridad judicial según corresponda al momento de la muerte de la persona.

1.3 Buenas prácticas realizadas en el tema de prevención de accidentes.

Existen estrategias de eficacia comprobada para reducir las lesiones causadas por el tránsito. Gracias a su aplicación, varios países han adoptado medidas exitosas para reducir su mortalidad por accidentes de tránsito.

Un claro ejemplo son los sistemas de retención para niños, ya que protegen a los lactantes y los niños pequeños contra las lesiones que se pueden producir en un accidente. Dichos sistemas reducen la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 70% entre los lactantes, y entre un 54% y un 80% entre los niños pequeños (OMS, 2013).

La no utilización del cinturón de seguridad es un importante factor de riesgo de lesión y muerte por accidente de tránsito entre los ocupantes de los vehículos., el uso del cinturón de seguridad reduce el riesgo de lesión mortal del conductor y de los pasajeros de los asientos delanteros en un 40%–50%, y de los pasajeros de los asientos traseros en un 25%–75% (OMS, 2013).

Los reglamentos de la mayoría de los países regulan esta situación, sin embargo es la cultura de la conducción y la confianza la que se sobrepone a la racionalidad de las leyes naturales.

Los sistemas de transporte público seguros se consideran cada vez más como una forma importante de mejorar la seguridad de los desplazamientos, sobre todo en zonas urbanas con un tránsito cada vez más congestionado. La inversión en transportes públicos seguros también se considera un mecanismo para alentar una mayor actividad física y así promover la salud.

El transporte público está bien regulado, por lo que es considerablemente más seguro que el desplazamiento en automóvil privado en la mayoría de los países de ingresos elevados; sin embargo, en muchos países de ingresos bajos y medios con economías que se están

desarrollando rápidamente, el crecimiento del transporte público no regulado y poco seguro ha ocasionado entre sus usuarios un aumento de las lesiones causadas por el tránsito. Los gobiernos deben velar por que los sistemas de transporte público sean seguros, accesibles y asequibles.

A medida que el mundo se sigue motorizando, hay que lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros y fomentarlos como opciones más saludables y baratas. Aunque los gobiernos reconocen cada vez más la necesidad de fomentar formas alternativas de desplazarse, hay que hacer más hincapié en la seguridad de dichas alternativas. La seguridad de los peatones y ciclistas es fundamental para reducir el número mundial de muertes por accidentes de tránsito.

En el estudio mencionado en el subcapítulo anterior que se realizó en Argentina, concluye que para evitar muertes y lesiones en accidentes de tránsito, la doctora Ubeda destaca que hay dos enfoques generales a tener en cuenta, uno dirigido a la seguridad en el manejo y otro dirigido a la seguridad de lo que se llama “usuario vulnerable”.

“En el primer enfoque, la seguridad de las rutas (en estructura y funcionalidad), el control de la velocidad, el conducir bajo los efectos del alcohol, y las medidas preventivas secundarias, como son el uso del cinturón de seguridad, uso de casco (ciclistas y motociclistas) y sistemas de retenes para niños, son los temas que deben guiar a las políticas públicas. En estos temas, el cumplimiento de nuestras leyes es escaso”, afirmó Ubeda.

En la encuesta Nacional de Factores de Riesgo (2005), los encuestados informaron que el 80 por ciento de los que circularon en moto o bicicleta, nunca usaron casco, la mitad de los que circularon en auto, no usaron cinturón de seguridad, y un 17 por ciento de los que manejaron en el último mes (previo a la encuesta), refirió haberlo hecho habiendo ingerido

alcohol, resaltó Ubeda. Y prosiguió: “Estos indicadores mejoraron en la encuesta del 2009, pero aún hay mucho por hacer, y debo destacar que en ese sentido la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabaja arduamente en hacer cumplir estas normas.”

En cuanto al enfoque de usuario vulnerable, “no solo hay que distinguir políticas dirigidas a motociclistas, ciclistas y peatones, sino que hay que discriminar en los distintos tipos de peatones. Tales son los casos de los escolares, los ancianos y los discapacitados, entre otros”, destacó la autora principal del estudio que también se desempeña como especialista en pediatría.

Capítulo II. El problema del tránsito en México.

2.1 *Accidentes e índice de mortalidad en México*

La tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en México en 2009, fue de 15.7 muertes por cada cien mil habitantes (INEGI, 2012), siendo mayor en los hombres con 25 muertes, que en las mujeres con 6.6 muertes. Esta tasa de mortalidad, es superior a la de los Estados Unidos que tiene una tasa de 15.2 muertes por accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes.

Lo anterior implica una serie de actividades por parte de las autoridades competentes, de acuerdo a los nuevos protocolos, cualquier servidor público es responsable de resguardar el hecho de tránsito y prestar auxilio a las víctimas, además de salvaguardar todo tipo de evidencia que pueda ser útil para la reconstrucción de hechos y el deslinde de responsabilidad, sin embargo, las actividades no deben limitarse a la actuación post-accidentes, de tal manera que las medidas preventivas son una mejor opción.

Además del problema de los accidentes de tránsito, en México del total de vehículos robados solo se recuperan el 35 por ciento en promedio (INEGI, 2010), las entidades con mayor robo de vehículos son el Distrito Federal y el Estado de México.

En el pasado, el hurto de vehículos respondía por regla general a necesidades de uso personal, en la actualidad se hurtan cada vez más con la finalidad de enajenarlos para el tráfico ilegal de partes, es decir, para obtener el máximo rendimiento.

En este sentido como perito de tránsito terrestre, en innumerables ocasiones se revisan los vehículos y sus partes como son el motor, chasis y carrocería, con el fin de que los números de serie estipulados en los documentos que acreditan la propiedad sean los que en realidad están acuñados en las partes del vehículo, además, verificar que no exista alteración alguna, el fin es, en caso de existir modificación, consignarlo ante la autoridad

correspondiente, en este caso el Ministerio Público, para continuar las diligencias, y de este modo coadyuvar con la reducción de vehículos que han sido robados.

De la misma manera y en coordinación con la Secretaría de Salud, se realizan acciones de inhibir que los conductores a conducir bajo los influjos del alcohol, una primera acción es de concientización, repartiendo publicidad de prevención en las afueras de antros y cantinas de la ciudad, otra acción son los puestos de control para la aplicación del alcoholímetro, donde los conductores que sobrepasen el límite establecido se les impone una multa y se les retira el vehículo.

El diario “El Economista”, publicó en el 2011, que los accidentes viales encabezan la tasa de mortalidad pues en el país las estadísticas respecto a la seguridad vial revelan una situación preocupante, ya que durante el 2009 se contabilizaron más de 4 millones de accidentes, de los cuales se generaron 750,000 hospitalizaciones, 24,000 muertes y 40 discapacidades. Lo anterior tiene más impacto ante una revelación contundente los accidentes viales son la principal causa de muerte entre los niños y jóvenes de entre 5 y 35 años.

2.2 La situación en educación vial en Quintana Roo.

En el estado de Quintana Roo se ha iniciado una serie de medidas de concientización para disminuir los accidentes de tránsito, haciendo uso de las leyes y de la normatividad aplicable al tema, a toda persona que solicita la expedición de una licencia de conducir de cualquier tipo, tome una semana de educación vial, una hora diario, en esta semana se ven temas desde las señales, sus tipos, reglamento vial, obligaciones y derechos, consejos prácticos en el manejo a la defensiva, uso correcto de los aditamentos de los vehículos, y se finaliza con la concientización del uso racional del vehículo a partir de la presentación de videos.

Importante mencionar que cada municipio es responsable de las medidas a imponer en materia de tránsito, sin embargo, existen directrices generales a las cuales se deben adecuar, por ejemplo, el señalamiento de las calles deben mantener un estándar en relación a qué tipo de señales usar y para que, las señales de tránsito son:

- **Humanas.** Cuando para avisar a los automovilistas sobre cualquier alerta, se emite la señal corporal correspondiente, la señal puede ser también sonora, cuando se hace uso del silbato.
- **Sonoras.** En este caso las señales obedecen a la necesidad de hacer uso de distintos dispositivos, desde el silbato hasta las sirenas de las patrullas, el uso indiscriminado por parte de los agentes está prohibido por las consecuencias que puede provocar, la ciudadanía pero en especial los conductores deben respetar cualquier señal sonora.
- **Electromecánicas.** Los semáforos son los que están insertados en este tipo de señal, los distintos colores que lo conforman están internacionalmente estandarizados y su uso es indispensable en el control de tráfico vehicular.
- **Canalizadoras.** En este tipo de señales, se utiliza la creatividad e imaginación, la improvisación es el punto de partida y es utilizar cualquier objeto como piedras, troncos, ramas, etcétera, para dar aviso a los demás de algún percance o situación especial en un área determinad.

- Horizontales. En este caso son las señales que están pintadas a lo largo y ancho de las calles, igual pueden estar divididas en colores, su respeto puede prevenir accidentes o si llegase a ocurrir, su respeto puede eximir de responsabilidad
- Verticales. Las señales verticales son las que se sostienen de algún soporte para que en la parte superior muestren una indicación, puede ser preventiva o restrictiva.

Las medidas de seguridad son igualmente generales, las autoridades locales deben implementar las medidas adecuadas de acuerdo a lo que internacionalmente ha dado resultados positivos.

En el caso de los conductores de automóviles y camionetas se deben de implementar las siguientes medidas:

- ✚ Cinturón de seguridad. Es necesario e indispensable su uso, ya que se ha comprobado que disminuye la probabilidad de resultar herido o perder la vida por la dinámica del accidente, la retención que se aplica al cuerpo implica el resguardo de los órganos en su lugar sin desgarres o fracturas.
- ✚ Velocidad. Limitar la velocidad máxima es una práctica recurrente, regularmente para las zonas urbanas la velocidad máxima es de 40 kilómetros por hora, pudiendo variar de acuerdo a criterios y necesidades, previo diagnóstico de factibilidad y pertinencia.
- ✚ Alcohol. La prohibición de la combinación alcohol-conducción, responde a que medicamente se ha comprobado que al consumir alcohol se pierde la posibilidad de reacción, ante los efectos directos al sistema nervioso central, la prohibición a veces no basta, por lo que en este caso se acompaña con una multa de 1000 a 1200 pesos, dependiendo de la reincidencia del conductor, incluso puede ser suspendida su licencia y obligado a tomar cursos de vialidad.

Las medidas a implementar en los conductores de motocicletas son las siguientes:

- ❖ Casco protector. El casco a utilizar debe ser de calidad, ya que cualquier casco solo podrá librar al conductor de una infracción, pero no de la muerte o lesión severa. Está comprobado que este dispositivo puede evitar la muerte de los conductores cuando es utilizado de manera eficaz y ajustado a la cabeza con las porta barbillas.
- ❖ Binomio. La moto solo debe ser tripulada por dos personas, ambas deben montar a moto con ambas piernas, ya que esta medida previene algún accidente por pérdida de equilibrio.
- ❖ Conducir a la mitad de carril. La moto tiene el derecho de un carril, ir a la orilla del carril puede causar un accidente, ya sea por derrapar o una vuelta intempestiva de un auto.

Los peatones en la ciudad deben tener conocimiento de sus derechos y obligaciones, los pasos peatonales dan prioridad al cruce de personas, sin embargo, a pesar de que se tienen ese derecho es indispensable que tomen las medidas preventivas y asegurarse que el conductor ha disminuido su velocidad y no esta despistado, esta medida puede evitar un accidente mortal.

El servicio público es un tema importante en las zonas urbanas, el traslado de las personas que no cuentan con los medios particulares para su traslado lo utilizan de manera constante, su regulación está en manos de las autoridades locales bajo las directrices de las leyes estatales, en este caso, los conductores de este tipo licencia deben acreditar un dominio en el conocimiento de la ciudad, la mecánica del auto y su conducción, en este caso, la autoridad también comprueba que los conductores estén sanos y no consumen sustancias psicotrópicas a partir de la solicitud de examen médico y toxicológico, además de no contar con antecedentes penales.

Las recomendaciones para todos los conductores es el “manejo defensivo, se recomienda que en todo momento se mantenga alerta y reaccione de manera rápida ante cualquier circunstancia.

Otra recomendación general para los conductores es que deben observar sus niveles, de frenos, aceite de motor e hidráulico, la prevención es la mejor medida para evitar accidentes, por lo que el cerciorarse que el auto cuenta con el nivel suficiente de líquido de frenos, garantiza que funcionara de manera eficaz en el momento que se necesite.

Igualmente se recomienda que se tenga a la mano las herramientas básicas, desde las necesarias para el cambio de llanta, hasta un desarmador de punta y de estrella, llaves estándar y milimétricas, unos dados y matraca, sobre todo cuando hay salidas a carretera.

2.3 La importancia de la educación vial

Durante mi estancia como perito de tránsito terrestre, tuve la oportunidad de capacitarme tanto en cursos de la academia del estado como en cursos nacionales, en ambos casos el aprendizaje se aplicó en el ámbito laboral, a continuación se hace una mención de las características y conocimientos recurrentes en el ámbito del perito de tránsito terrestre.

Retomando el concepto de seguridad vial como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito, debemos tener en cuenta la importancia de una cultura de educación vial.

La cultura de educación vial se logra a través de la concientización de todos los actores involucrados en un accidente, en este sentido, la educación vial no es solo para los tripulantes conductores de un móvil,, sino también de los peatones, niños y niñas.

En el último punto es importante hacer una pausa para mencionar que de acuerdo al portal “reacciona por la vida” el costo humano por los accidentes de tránsito en México está afectando principalmente a jóvenes y niños, en el país al año mueren alrededor de 16,600 personas, de cada diez muerto, ocho son hombres y dos mujeres, y es la primer causa de muerte en niños de entre 5 y 14 años de edad y la segunda en jóvenes de entre 15 y 34 años, además, un millo de personas sufren lesiones en el año por causas relacionadas a los accidentes.

Ante cualquier siniestro, la familia sufre gran desequilibrio emocional y financiero, alrededor de 8,000 familias sufren la pérdida inesperada y traumática de un padre o madre cada año, sin recibir atención psicológica suficiente, en 2009 la violencia vial se convirtió en la segunda causa de orfandad en el país, de cada 100 muertos, 65 son conductores o pasajeros y 30 peatones, 4 motociclistas y 1 ciclista.

Se calcula que 860 mil mexicanos viven permanentemente con discapacidad por accidentes viales, los siniestros viales son la segunda causa de discapacidad motora permanente según datos del Consejo Nacional de prevención de Accidentes (CONAPRA).

En México, la probabilidad de morir en las calles es tres veces mayor que en España y dos veces mayor que en Guatemala, pero es posible disminuir esta tendencia con acciones efectivas probadas de manera internacional, adecuándolas al contexto local.

Todos los días hombres, mujeres y niños que viajan en autos, motocicletas, bicicletas o caminando, tienen viajes cortos o largos, se dirigen al trabajo, a la escuela o simplemente se recrean en la calles, nunca volverán a su casa y dejarán atrás de ellos proyectos de vida, familias tristes y destrozadas, historias que se generan y se escriben todos los días.

A estas desgracias se tendrán que sumar los millones de personas lesionadas al año que sufrirán por los traumatismos que les dejó un accidente de tránsito, muchas de ellas quedarán con una discapacidad permanente y no podrán trabajar, jugar o vivir como lo hacían antes.

La seguridad vial se encarga de prevenir y/o minimizar los daños y efectos que provocan los accidentes viales, su principal objetivo es salvaguardar la integridad física de las personas que transitan por la vía pública eliminando y/o disminuyendo los factores de riesgo

Dentro de seguridad vial existe la **seguridad vial activa** y **seguridad vial pasiva**.

Seguridad vial activa. La seguridad vial activa o primaria tiene como objetivo principal evitar que el accidente suceda.

La seguridad vial activa se aplica al factor humano, a los vehículos y a las vías. Por ejemplo un elemento de seguridad vial activa en las vías son las señales de tránsito, en el vehículo serían los frenos “abs” y en el factor humano la velocidad adecuada a la que se conduce.

Seguridad vial pasiva.

La seguridad pasiva o secundaria comprende una serie de dispositivos cuya misión consiste en tratar de disminuir al máximo la gravedad de las lesiones producidas a las víctimas de un accidente una vez que éste se ha producido.

Al igual que la seguridad vial activa ésta se puede aplicar en el factor humano, en los vehículos y en las vías. Por ejemplo, el cinturón de seguridad es un elemento de seguridad vial pasiva aplicada al vehículo.

Capítulo III. Universidad de Quintana Roo, Licenciatura en Seguridad Pública y desempeño profesional.

3.1 La historia de la Universidad de Quintana Roo.

La Universidad de Quintana Roo es el centro académico y de investigación por excelencia en la zona sureste de México, su creación es la respuesta a las necesidades de los Quintanarroenses de contar con un centro de educación superior para formar profesionales en las áreas sociales, las humanidades, las ciencias básicas y las áreas tecnológicas de mayor demanda y consumo en esta época de alta competitividad. Actualmente se han incorporado varios programas de estudio que responden a la dinámica social y a la demanda de servicios profesionales, un ejemplo claro es la licenciatura en Seguridad pública, la cual se integra a la gama de licenciaturas de calidad y excelencia para egresar a personas con un amplio sentido social y crítico de la seguridad, respetuosos de las leyes y las instituciones pero no obedientes y sumisos al poder, exigente tanto físicamente como académicamente.

La creación de la Universidad de Quintana Roo, hizo acopio de las invaluable experiencias acumuladas en los últimos setenta años de la educación superior y se incorporaron innovadores conceptos con objeto de convertirla en una universidad de excelencia en México y la Cuenca del Caribe.

La Universidad de Quintana Roo tiene los siguientes fines:

- a) Impartir educación superior en los niveles de licenciatura, estudios de postgrado, cursos de actualización y especialización bajo diferentes modalidades de enseñanza para formar profesionistas, profesores e investigadores que requiere el Estado de Quintana Roo, la región y el país. Ello mediante la formación de individuos de manera integral con clara actitud humanista, social y científica, dotados de espíritu emprendedor, innovador y de logro de objetivos;

encauzados a la superación personal, comprometidos con el progreso del ser humano, del aprecio a la patria y a la conciencia de responsabilidad social.

b) Organizar, fomentar y generar nuevos conocimientos mediante programas de investigación científica, humanística, social, cultural y de desarrollo tecnológico, buscando resolver las necesidades de la sociedad quintanarroense y del país en general.

c) Organizar, fomentar y realizar programas y actividades relacionadas con la creación artística, la difusión y extensión de los beneficios de la cultura que propicien el avance en su conocimiento y desarrollo.

d) Contribuir a la preservación, enriquecimiento y difusión del acervo científico, cultural y natural del Estado de Quintana Roo, de la región y del país De naturaleza eminentemente social que propicia la participación de la sociedad a través de sus opiniones, demandas y requerimientos sociales. Con un sistema financiero diversificado que no sólo estimula la generación de ingresos propios sino que propicios una mayor participación social en el financiamiento de la universidad.

3.2 Creación de la Licenciatura en Seguridad Pública

La necesidad de enfrentar el delito, el delincuente y la víctima desde un ámbito social, causó que académicos interesados volcaran su sabiduría a la creación del Programa de Licenciatura en Seguridad Pública, sin embargo, ha sido difícil romper el paradigma de que sus egresados necesariamente deben de ser policías, o que la formación en las aulas es de policías, este impacto en la sociedad local ha ido disminuyendo a partir de que en la actualidad se ve como una carrera donde la seguridad pública se conceptualiza desde una perspectiva amplia, donde sus egresados pueden hacer análisis de la seguridad echando mano de distintas herramientas, tanto técnicas como metodológicas.

El concepto más estricto de seguridad pública, entendida como una actividad dirigida a la protección de personas y bienes; así como al mantenimiento de la tranquilidad y orden de la ciudadanía, está relacionado íntimamente con el concepto de policía, este último que se justifica por la importancia de prevenir los comportamientos que atentan contra dicha tranquilidad y orden.

En la actualidad, las actividades de los encargados del mantenimiento del orden social, traspasan en mucho a la exclusiva represión del delito, imbricándose en conceptos como el servicio de la seguridad pública y de participación y atención ciudadana, así, se habla de la función policial como una genérica de solución de problemas.

Las transformaciones sociales que se han producido desde el siglo XIX, por la estatalización y la burocratización que ha provocado en las policías, hasta el punto de hacerlas inadecuadas para las soluciones que en materia de seguridad pública demanda el estado actual de la vida social, se ha constituido en el núcleo donde se inserta realizar una revisión y la adopción de modificaciones de sus fundamentos.

Para ello es indispensable llevar a cabo una modificación en la conducta de los elementos que participan en la prestación del servicio de seguridad pública y ello solo puede hacerse a

través de la profesionalización del servicio, que debe llevarse a cabo a través de las Instituciones de educación superior.

La Seguridad Pública es un área de acción que agrupa numerosos problemas estratégicos de gran repercusión en el desarrollo del Estado, así mismo promueve un estado de derecho necesario en el desarrollo de la sociedad. De esta manera reafirman las garantías de los derechos humanos y promueve el bienestar común.

La seguridad se conceptualiza como una función que comprende actividades de prevención, acciones de investigación, ejecución de acciones de protección. Dentro de esta se encuentra la seguridad pública que comprende no sólo las actividades de prevención, sino también las acciones de investigación y persecución, en la que los delincuentes sean enjuiciados, sancionados y readaptados conforme a las leyes, de ahí que seguridad pública pueda definirse, como todas aquellas actividades encaminadas a prevenir y disminuir las infracciones y delitos, así también, como las acciones que realizan el ministerio público a través de la procuración de justicia, las autoridades administrativas responsables de la readaptación del menor infractor; así mismo la labor de instalaciones y servicio estratégicos del país y, en general, todas las que realicen directa o indirectamente, las dependencias y entidades que deban contribuir a los fines de la seguridad pública en México.

La seguridad pública se relaciona estrechamente con cuestiones jurídicas, morales, sociales, políticas, económicas, educativas, sanitarias, culturales, tecnológicas, deportivas, etc.

Sustentado en lo anterior, la Universidad de Quintana Roo en coordinación con el Sistema Estatal de Seguridad Pública del Estado de Quintana Roo, se permite proponer la creación de una carrera que responda a esta necesidad. La oferta de esta nueva carrera, que se pretende inicie en el próximo ciclo escolar otoño de 2005, esta basada en los estudios de factibilidad de necesidades y expectativas estudiantiles, mercado laboral, así como del análisis de la situación socioeconómica actual de la entidad y la que se presentan en los escenarios futuros del plan estratégico del Estado de Quintana Roo 2000-2025, lo cual nos muestra que la entidad tendrá un crecimiento y desarrollo en diferentes áreas siendo el

turismo el motor de este. Una parte importante en la elaboración de este plan de estudios fue la revisión de los manuales de seguridad pública que maneja la Secretaría Estatal de Seguridad Pública.

El Licenciado en Seguridad Pública, estará capacitado para diagnosticar los problemas propios de la sociedad moderna y dinámica en materia de seguridad en sus diversos ámbitos; proponer alternativas de solución, dirección y operación de las mismas, Igualmente estará capacitado para planear, ejecutar y prevenir de acciones dañosas delictivas o no en el área de la seguridad pública y privada; Realizar investigaciones con bases científicas. Habilidad para la docencia

Capacidad para controlar y evaluar el material y equipo de protección destinado a la prevención de actos que puedan afectar la seguridad en edificios y vehículos. Programar, organizar, evaluar y controlar los servicios administrativos, de seguridad en instancias públicas y privadas.

Organización de la carrera

- ✓ Asignaturas Generales (AG)
- ✓ Asignaturas Divisionales (AD)
- ✓ Asignaturas de Concentración Profesional (ACP)
- ✓ Asignaturas de Apoyo (AA)

Asignaturas Generales: Son cursos de carácter general, útiles para desarrollar las habilidades necesarias para que los estudiantes amplíen su horizonte académico, trabajen y elaboren en forma creativa los contenidos de todos los cursos a lo largo de su carrera.

Asignaturas Divisionales: Estos cursos pretenden familiarizar a los estudiantes con temáticas y problemas compartidos por las distintas disciplinas dentro de las Ciencias Naturales, Sociales y Económicas, enfatizando la importancia de la interdisciplinariedad para avance del conocimiento.

Asignaturas de Concentración Profesional: Estos cursos se refieren al cuerpo teórico-metodológico específico de la carrera, y proporcionan asignaturas interdisciplinarias y de especialización de su área, que permiten una formación integradora.

Asignaturas de Apoyo: Son cursos que los estudiantes pueden elegir de acuerdo a sus intereses y que representan un complemento importante para su formación integral.

Cada una de estas asignaturas forma de manera integral al egresado, capacitándolo para incorporarse al mercado laboral, pudiendo ser desde el ámbito privado o público, como en el caso personal, los egresados deciden si en sus metas personales está el incorporarse a una corporación policiaca, si así lo desea, cuenta con todos los elementos operativos y tácticos para incorporarse, pero lo más importante es que cuenta con una formación basada en la observancia de la ley, los derechos humanos, y con un alto sentido social, su actuación es con ética y sus decisiones siempre coherentes con su forma de pensar, de sentir y de hacer las cosas.

3.3 Relación de las materias del programa de Licenciatura en Seguridad Pública con mi desempeño profesional.

A continuación se hace una relación de las materias cursadas en la licenciatura en Seguridad Pública y el desempeño profesional en la Policía Estatal Preventiva del estado de Quintana Roo.

Como se mencionó anteriormente, las asignaturas generales que se cursan en la carrera son las que se mencionan en la tabla 1:

Tabla 1. Asignaturas generales y su relación con el desempeño profesional.

Ética	Su relación esta en virtud de que el egresado debe ser una persona íntegra en su actuación, independientemente el ámbito en que se desenvuelva, pudiendo ser el público o el privado, donde sus actuaciones deben ser meditadas sin buscar un beneficio particular a costa de los demás.
Lógica	Al realizar los distintos peritajes o reportes ante los superiores y encargados, o ante las autoridades competentes, se debe fundamentar el contenido con argumentos válidos y convincentes, que no deje lugar a duda de la certeza de la información ofrecida.
Escritura y comprensión de textos	En la redacción de los reportes, se necesita claridad y respeto a las normas gramaticales, por lo que su utilización es indispensable.
Matemáticas Métodos y técnicas de investigación	Como perito de tránsito terrestre, es necesario realizar algunas operaciones aritméticas básicas, por lo que los conocimientos de esta asignatura general se hace relevante.
Seminario de problemas	El conocimiento de la región en relación a la

regionales	cultura e historia del desarrollo de la entidad es indispensable como cultura en general.
Epistemología	El proceso de construcción del conocimiento y la observación de los hechos permite deducir si el acontecimiento se da por causas ajenas o propias de los involucrados, aquí la importancia de esta materia en mi trabajo.

Dentro de las asignaturas divisionales que se relacionan con mi desempeño profesional, se tienen las siguientes.

Tabla 2 asignaturas divisionales y el desempeño profesional.

<p>Introducción a la economía.</p> <p>En esta asignatura divisional, se hace énfasis a administrar los recursos escasos ante las necesidades ilimitadas, en este caso la institución tiene muchas necesidades en los recursos a utilizar, por lo que hacer uso eficiente de los mismos es elemental.</p>	<p>Metodología de la investigación en las ciencias sociales.</p> <p>La investigación para deslindar responsabilidades en algún siniestro es lo medular del trabajo del perito de tránsito terrestre, siempre en un marco normativo y ético, pues las responsabilidades de no hacer bien el trabajo trae consecuencias administrativas y hasta penales, la asignatura de metodología de la investigación nos proporciona herramientas necesarias para enmarcar nuestro trabajo en un carácter científico.</p>
<p>Introducción a la psicología</p> <p>Esta asignatura es de vital importancia, la inteligencia emocional da el equilibrio necesario para poder trabajar eficientemente bajo presión, nuestra labor</p>	<p>Introducción al estudio del derecho</p> <p>El marco legal de la actuación del perito de tránsito debe estar en estricto apego a las responsabilidades enmarcadas en distintos ordenamientos. Saber hasta</p>

<p>demanda sacrificios personales en cuestión del tiempo libre, sacrificando familia y diversión, en todo caso esta asignatura nos da los elementos necesarios para poder guiar nuestra conducta en los causes emocionales necesarios.</p>	<p>dónde es el límite y donde estamos vulnerando el derecho de terceras personas, es donde el estudio de la introducción del derecho nos da elementos indispensables.</p>
<p>Introducción a la sociología</p> <p>La importancia de esta materia e mi desempeño laboral, es porque en el deslinde de responsabilidades de los accidentes está el ser humano, consternado y afectado, algunos bajo el influjo de alguna sustancia toxica o enervante o demás, la sociedad es dinámica y continua, sus interrelaciones se ven marcadas por la influencia de factores externo, en un accidente pueden estar involucradas personas que solo por la casualidad se ven afectadas, un trato amable y cordial por parte del agente que tiene el primer contacto oficial es un elemento sustancial para la buena imagen de la corporación.</p>	<p>Estadística aplicada a las ciencias sociales</p> <p>En la identificación de áreas más afectadas por los accidentes para proporcionar acciones pertinentes y viables a reducir los mismos, se puede dar a partir del análisis descriptivo de los datos, la estadística nos da la herramienta y técnica para manejar los datos de manera correcta y hacer las propuestas a los jefes encargados de la prevención de accidentes y no implementar medidas que en lugar de mejorar empeoran la situación vehicular.</p>
<p>Introducción a la filosofía</p> <p>La búsqueda de la verdad, como fin de un peritaje, da pie a siempre cuestionar en base científica los hechos aparentes, en este sentido, el cuestionar el estado de las cosas siempre buscando un ¿porqué? Obteniendo respuestas que mejor se</p>	<p>Introducción a la seguridad</p> <p>Las instituciones de seguridad pública deben ser estudiadas dentro del marco organizativo legal, la intervención, en muchos casos, de cada una de las instituciones de seguridad en algunas circunstancias rebasan su ámbito de</p>

justifique en el hecho de tránsito. La filosofía nos permite eso. Además de enseñarnos la parte humana y el sentido de empatía ante los hechos.	competencia o facultad, por lo que la introducción a la seguridad nos da ese conocimiento.
---	--

Las asignaturas de concentración profesional y su relación se presentan a continuación:

Tabla 3. Asignaturas de Concentración Profesional (ACP) y su relación con mi desempeño profesional.

<p>Fundamentos de filosofía.</p> <p>En esta asignatura lo más importante es la parte humana, se ven los principales autores y el propósito es adquirir conocimientos y habilidades que les permitan reflexionar sobre el sentido de la existencia humana e interpretar las diversas manifestaciones de la realidad social y natural, su relación con mi desempeño profesional se da en el trato que se les da a la población involucrada en los hechos de tránsito.</p>
<p>Nociones de seguridad</p> <p>Como parte fundamental al inicio de la carrera y a manera de introducción, se nos dan las nociones de seguridad, donde se nos da lo conceptual de la seguridad y que son la base de las siguientes materias, por lo tanto en mi desempeño profesional se relaciona en lo básico, pero no por eso menos importante.</p>
<p>Métodos y técnicas para la elaboración de programas de capacitación</p> <p>Los programas de capacitación son una constante en el trabajo de tránsito, el saber cómo programar las actividades y la distribución de las mismas. Esta materia nos da la metodología de elaboración de estos programas, donde se dónde de manifiesto la importancia de la capacitación para un mejor servicio a la comunidad.</p>
<p>Derechos humanos</p> <p>En mi desempeño profesional el contacto con las personas no se limita a mi labor técnica, ya que esta en estricta relación lo legal, el saber los derechos que cada</p>

individuo tiene a partir de la carta magna es fundamental, además de interiorizar la importancia del respeto de los derechos humanos para el buen funcionamiento y la buena imagen de la institución.

Derecho procesal penal

El procedimiento de un hecho de tránsito, cuando así corresponda, a las consecuencias legales pertinentes al ámbito legal, necesita de cumplir con ciertos requisitos, más aun con los cambios significativos a partir del 2008 con las reformas de justicia penal, en este sentido, la materia de derecho procesal penal me da las bases para actualizarme en el tema y poder ofrecer un mejor servicio a la sociedad o en su caso dar las recomendaciones viables a los involucrados, aunque el fin ideal sería, cuando la situación lo amerite, llegar a un acuerdo entre las partes involucradas.

Seminario de titulación I

Seminario de titulación II

Al final de la carrera de seguridad pública, se aplican los conocimientos a partir de una investigación donde se demuestra el dominio de un tema, aplicando la metodología de la investigación científica y así poder lograr un producto para presentar ante un jurado calificador, la signatura de seminario de titulación me da los elementos necesario para hacerlo, aplicándolo a mi desempeño profesional, se me facilita la realización de informes, citando ciertos reglamentos que el infractor realiza ante alguna conducta que pone en riesgo la integridad de terceras personas como la suya o de quienes lo acompañan, también para poder dar los elementos suficientes al agente del ministerio público o la instancia investigadora de la procuraduría del estado para el trámite correspondiente en el deslinde de responsabilidades.

Globalización y delincuencia transnacional

La influencia del exterior afecta en muchas ocasiones la dinámica social, en este caso la globalización y la delincuencia transnacional tratan de cómo a partir de esta se han tipificado nuevas conductas, principalmente lo relacionado a las drogas, el narcotráfico y la delincuencia organizada, en este sentido el tener conocimiento de estos hechos me sirven de cultura general.

Políticas en materia de seguridad pública

Las acciones que se han implementado en materia de seguridad pública se aprenden en esta asignatura de concentración profesional, la relación con mi desempeño profesional esta de manera directa, ya que la institución de la Policía Estatal se adapta a las instrucciones que de manera centralizada se dan, desde un enfoque critico se aprecia que se ha dado énfasis al aspecto punitivo más que al preventivo, además, la prevención situacional tiene también mayor ponderación.

Seminario temático

El seminario temático nos proporciona una gama de temas de seguridad y proporciona elementos fundamentales para obtener temas de investigación, además, para el caso de los hechos de tránsito, da la oportunidad de proponer este tema como algo sustancial de ser discutido en el aula y de poder alimentarse de las opiniones de compañeros con críticas propositivas.

Seguridad pública y política criminal

La seguridad pública y política criminal trata de las instituciones de seguridad deben enmarcarse no solo en e marco normativo, sino también en el marco ético de las acciones, que deben servir para que los ciudadanos tengan más certeza de que su persona y sus bienes están protegidas por las instituciones del estado, sin embargo estas instituciones en ocasiones son rebasadas por la delincuencia o grupos criminales, en mi desempeño profesional necesito saber la norma y que se deriva de la misma, hasta donde como servidor público estoy facultado a realizar y donde violo la integridad de los demás.

Seguridad pública y seguridad ciudadana

A ultimas fecha se ha dado énfasis al involucramiento de los ciudadanos a participar de manera más activa en los hachos que les afecta, las comunidades o los vecinales se organizan y coordinan con las instancias de seguridad para proponer a partir de diagnósticos locales donde la realidad es expuesta por la misma sociedad, esta materia nos da a los elementos activos de las instituciones las herramientas necesarias para ser partícipes en la organización de estos comités, esperando que los resultados sean fructíferos para la colectividad.

Uso racional de la fuerza física

En algunas situaciones de emergencia, es necesario utilizar la fuerza, sin embargo, la

ley no pone ciertas condiciones para no violentar el derecho de los presuntos, en este caso se necesita de la preparación y capacitación de cómo intervenir en caso necesario, esta asignatura no dice el cómo poder realizarlo de tal forma que no se violenten estas garantías y someter y poner ante la autoridad correspondiente a quien este violentando la ley o reglamento.

Derecho penal

El derecho penal da las herramientas necesarias para conocer la legislación en relación a las diversas conductas humanas, tipificadas y castigadas de manera diversa, el conocimiento es importante en el trabajo que desempeño en la policía ya que en muchas ocasiones por error en el procedimiento se caen las pruebas que pueden incidir en la puesta a disposición del juez para su debido proceso.

Victimología

La tipología de las víctimas en diversos contextos, además de identificar quienes son las víctimas potenciales a determinados delitos es de vital importancia para proponer medidas preventivas, en relación a los hechos de tránsito, esta asignatura sirve para identificar que tanta incidencia en los accidentes tienen los hombres y las mujeres, que edades son las más vulnerables y en qué tipo de vehículo se trasladan las probables víctimas.

Derecho Constitucional

El derecho constitucional como asignatura nos da la facilidad de comprender el aspecto normativo del actuar en las diversas diligencias que se efectúan como agente de perito terrestre, en este caso su injerencia en mi desempeño profesional es de manera tal que en todo momento del desempeño de un servicio se debe observar tanto para poder hacer el trabajo correctamente como para protegerse de abusos de superiores que no respetan el marco legal y sacan provecho del trabajo que realizan por el grado que ostentan.

Criminología

Esta materia es una de las más interesantes, identificar diversas teorías que han tratado el tema de la delincuencia desde épocas ya históricas nos da la idea de que al hombre siempre le ha interesado el porqué del delito, del delincuente y de la víctima, además del control social y de los programas de prevención del delito.

En relación a mi desempeño profesional se da por el hecho de que en los distintos peritajes están presente tanto victimas como probables responsables, en este juego de roles se debe tener la plena certeza de quien es quien, ya que un error pude ser injusto.

Manejo responsable del armamento

Como agente activo de la policía, los elementos debemos tener la pericia en el manejo del armamento y demás equipo que nos suministra la corporación, po lo tanto esta asignatura me da ese conocimiento y entrenamiento.

Sistemas penitenciarios

El tema de sistemas penitenciarios nos proporciona los conocimientos sobre como la punición en la actualidad es muy recurrida para prevenir, sin embargo su uso intensivo genera problemas sociales donde el factor común de todos los internos es la desigualdad social enmarcada en que los más pobres son estigmatizados y encerrados sin una garantía de tener un proceso digno ni mucho menos una estancia segura, siendo vulnerados sus derechos.

Criminalística

La criminalística me sirve para la preservación del lugar de los hechos, la exacta observancia de los protocolos establecidos en el primer momento de un hecho de transito puede significar el descubrir la verdad histórica de lo sucedido, en este caso también es importante el levantamiento, embalaje y traslado de los indicios, este elemento de prueba le sirve al juez para poder tomar una decisión justa donde la responsabilidad recaiga en el verdadero culpable.

Control y conflicto social

El control social visto desde una perspectiva crítica nos permite deducir que las leyes son elaboradas por el hombre, por lo tanto hay errores en la misma, muchas veces estas están para la dominación social, en relación a mi desempeño profesional en general como agente activo, me permite ser crítico de las acciones que en ocasiones en estricto estado de derecho vulneran a la clase menos favorecida.

Modelos de prevención del delito

Para poder impactar en la prevención del delito, con medidas de prevención primaria o secundaria, se hace uso de esta asignatura, el fin es que la propuesta de prevención

sea pertinente y viable de aplicarse en el contexto local y que responda a las necesidades imperantes en materia de seguridad.

Informática jurídica

La informática jurídica y su relación con mi desempeño profesional se da a partir de la última reforma en materia de administración e impartición de justicia, ya que con el fin de que este fin se logre de manera más eficiente se han implementado medidas introduciendo las tecnologías de la información.

Administración

Esta asignatura se combina con mi desempeño profesional por la cuestión del manejo de los recursos materiales de tal manera que no se desperdicien, además de la importancia de la organización del personal y los trámites administrativos en el manejo de recursos humanos.

Teoría general del estado

El saber cómo se conforma el Estado y cuál ha sido su evolución en la historia para tener una conciencia sobre lo que nuestros antepasados han forjado y sufrido para que en la actualidad gocemos en la medida de nuestras posibilidades en un estado democrático, nos los da la teoría general del Estado.

Sistemas de información geográfica

Esta materia en mi desempeño profesional fue de gran ayuda, pues para la geo-referenciación de los accidentes en el informe es un elemento de prueba para los diversos actores que participan en el deslinde de responsabilidades, además es una herramienta para proponer acciones de política pública tendientes a disminuir los accidentes.

Prácticas profesionales

En esta materia se pone en práctica lo aprendido, en mi caso desde que curse el programa de la licenciatura ya pertenecía a la institución de la policía Estatal Preventiva, por lo que siempre estaba aplicando lo aprendido en las aulas, lo cual fue muy significativo y de provecho para mi formación profesional, ya que vincule la teoría con la práctica.

Capítulo IV. Plan de mejora para reducir accidentes.

4.1 Recomendación de prevención de accidentes en los peatones

El *peatón* es la persona que hace uso de las vías a pie, es decir, el que camina por las calles, avenidas o carreteras, siendo el más vulnerable en este sitio, Todos somos peatones en alguna ocasión y, cuando nos convertimos en conductores de cualquier tipo de vehículo, debemos ser conscientes de lo vulnerables que somos cuando caminamos por pueblos y ciudades, "para así proteger a los demás" (CONAPRA, 2014).

Se estima, que a nivel mundial, una tercera parte de los lesionados por accidentes de tránsito son personas que resultan atropelladas. En México, fallecen en promedio 5,000 personas al año por atropellamiento (INEGI, 2012).

Como dato relevante a partir de casos revisados, un atropellamiento a más de 50 kilómetros por hora es mortal en la mayoría de las ocasiones, en este sentido se recomienda que el peatón **evite** las siguientes conductas de riesgo:

- Cruzar corriendo la calle. Incrementa la posibilidad de tropiezos y caídas.
- Caminar por el espacio vehicular. Evita caminar sobre la vía. En caso de estar bloqueada la banqueta busca una opción distinta, pero segura.
- Saltar o esquivar obstáculos. Corres el riesgo de caer y ser atropellado.
- Cruzar distraído. No uses el celular o audífonos. Usa todos tus sentidos para prever riesgos. Cruzar en diagonal. De esta forma estás más tiempo en la vía vehicular, exponiéndote innecesariamente.
- Cruzar sin mirar. Debes establecer contacto visual con los conductores, para que ellos prevean tus movimientos y tú tengas certeza de cruzar.
- Cruzar por lugares no previstos. Cruzar sorpresivamente donde un conductor no espera al peatón es una de las causas más frecuentes de atropellamiento.
- Cruzar por debajo de puentes peatonales.

En muchas ocasiones, el peatón es la causa principal del accidente de tránsito, para evitar atropellamientos, estas son algunas de las precauciones que los peatones **deben tener en cuenta:**

- ✓ Cruce siempre por la esquina, nunca a la mitad de la calle.

- ✓ Camine por las banquetas y cruces peatonales, evite invadir el arroyo vehicular.
- ✓ Procure caminar por la derecha de la banqueta, sobre todo en zonas concurridas.
- ✓ Si no hay banquetas, circule lo más cerca posible de los edificios.
- ✓ Nunca camine por el borde de la acera ni muy cerca de él.
- ✓ Ante un paso peatonal deténgase en la acera, no en la calle.
- ✓ Busque hacer contacto visual con los conductores antes de cruzar para que prevea sus movimientos.
- ✓ No se demore ni se detenga al cruzar la calle. No es necesario correr pero tampoco se detenga.
- ✓ Una vez que el semáforo para peatones se ponga en verde no cruce inmediatamente, observe el tráfico en ambos lados y espere unos segundos antes de cruzar.
- ✓ Si lleva una carriola de niño o empuja una silla de ruedas, espere a que tenga el paso para bajarla del paso peatonal y cruzar la calle.
- ✓ No cruce las glorietas por el centro, si existen pasos para peatones hágalo por éstos y si no rodéelas, es más seguro.
- ✓ No cruce debajo de puentes peatonales.
- ✓ Cuando cruce con niños, siempre tómelos de la mano.
- ✓ Incremente las medidas de seguridad en la noche.

Las recomendaciones anteriores se dan para peatones en un contexto de urbanidad, sin embargo cualquiera puede estar expuesto como peatón en las carreteras del país, donde la dinámica vehicular es distinto, en este caso se recomienda:

- ✓ Como norma general, en vías fuera de poblado que no dispongan de zona peatonal, los peatones deben transitar por su izquierda, para poder ver a los vehículos que vienen de frente y no ser sorprendidos por éstos.
- ✓ Camine por el acotamiento. Si no lo hubiera, circule lo más alejado posible del borde del pavimento. Si circula acompañado, debe hacerlo en la india.
- ✓ La norma más importante para circular es la de ver y ser visto. Entre el ocaso y la salida del sol y en situaciones de escasa luminosidad, debe llevar un elemento retrorreflectante (chaleco, brazalete, etc.) o luminoso, como una linterna.

Los niños peatones necesitan recomendaciones específicas estipuladas en la “Guía para prevenir accidentes de tránsito en niños peatones” del CONAPRA adjunto a la Secretaria de Salud.

Los niños son el sector aún más vulnerable, ya que su capacidad cognoscitiva aun en desarrollo está limitada ante este fenómeno, la vía ni su entorno están pensados o diseñados para ellos, la principal causa de atropellamiento a niños son la imprudencia, desconocimientos de normas y limitaciones perceptivas y cognoscitivas.

Se recomienda enseñar a los niños a cruzar las calles en cuatro etapas.

1. . Detenerse. Hay que detenerse antes de llegar al borde de la banqueta y no en la vía.
2. Mirar a ambos lados. En seguida hay que mirar a ambos lados para comprobar que no vengan automóviles
3. Escuchar. Siempre hay que poner atención con el oído. Algún vehículo podría venir de algún punto no visible
4. Pensar. Haga que el niño interprete y piense en la mejor decisión. Si no ha visto vehículos que se acerquen, ni los ha escuchado, puede cruzar sin correr pero a buen paso (CONAPRA, 2015).

Los factores de riesgo para los niños se incrementan por su nivel de desarrollo, tanto físico como psicológico, por ejemplo, cuando caminan entre coches estacionados, el campo visual de los niños puede llegar a ser 40% menor que el de los adultos, debido a su baja estatura y a su escaso desarrollo de la vista, además, los menores de diez años no suelen prestar la atención suficiente para ir seguros por las vías, por lo que pueden distraerse con facilidad y desconocen las normas de tráfico. Los niños no suelen conocer todas las señales ni todos los comportamientos adecuados para circular por las vías públicas

Los adultos tienen una responsabilidad para con los menores, por lo que los adultos deben enseñar los distintos peligros que hay en la calle y es necesario hacer hincapié en el grado de peligro que implica, no basta con que sepan que determinada acción está mal, sino que dicha acción puede tener consecuencias desastrosas. Los adultos, sobre todo los padres, deben ser ejemplo, con su conducta y comportamiento, ya que son el principal referente de

los niños. Cruzar adecuadamente una calle y enseñarles a hacerlo, explicándoles las ventajas que esto trae, es fundamental en su educación y formación. Las siguientes recomendaciones son para aplicarlas con los menores:

- ✚ Enséñelo a ocupar siempre el lado derecho de la banqueta.
- ✚ Enséñele a entender el semáforo peatonal y a respetarlo.
- ✚ Enseñe al niño a ver dentro del automóvil a la persona que va conduciendo.

4.2. Recomendaciones para prevenir accidentes en los automovilistas, motociclistas y ciclistas

Cultura para el uso del cinturón de seguridad

A continuación se hacen las recomendaciones generales en relación al uso del cinturón de seguridad, se tiene que estos dispositivos son muy importantes en los asientos delanteros, pero también en los asientos traseros, , ya que en caso de accidente, los pasajeros sentados en las plazas traseras, con el impacto, pueden aplastar al conductor, al copiloto o a otro pasajero; por eso, es imprescindible que todos lo usen debidamente abrochado.

El cinturón de seguridad es una banda de tejido resistente, extensible pero no elástico, compuesto por una banda anclada firmemente en uno o dos puntos con un broche y una hebilla liberadora. Su finalidad es retener y mantener en su sitio a los ocupantes de un vehículo en caso de detención brusca, colisión o vuelco, evitando que se desplacen o sean despedidos del vehículo y absorbiendo parte de la energía del choque.

Durante una colisión frontal contra un objeto indeformable, un vehículo se detiene en décimas de segundo pero, debido a la inercia, los ocupantes seguirán moviéndose a la misma velocidad que llevaba el vehículo, por lo que si chocan contra el volante o el parabrisas es muy probable que se produzcan lesiones graves. En un choque a 50 km/h la fuerza del impacto es similar a caer desde un segundo piso. Para evitarlo, el cinturón de seguridad frena el movimiento del cuerpo estirándose, ya que aunque no está hecho de material elástico, su trenzado le hace extensible.

El uso correcto del cinturón de seguridad es un elemento básico y fundamental de la seguridad vial que reduce a la mitad el riesgo de muerte y disminuye la gravedad de las lesiones en caso de accidente. Es útil en cualquier tipo de trayecto: corto o largo, en ciudad o carretera, ya que evita que los ocupantes del vehículo salgan despedidos de la cabina o que impacten contra el interior de automóvil u otros pasajeros.

El cinturón debe llevarse correctamente abrochado, sin dobleces y bien ajustado al cuerpo, sin holguras. Los cinturones de dos puntos o que constan solo de una cinta abdominal son poco efectivos, por lo que lo recomendable es el uso de cinturones de tres puntos de anclaje.

La cinta torácica debe pasar sobre la clavícula, entre el hombro y el cuello y debe descender a la mitad del pecho. Debe regularse bien la altura del cinturón o, en su caso, la del asiento, pues una colocación incorrecta puede provocar graves lesiones en caso de accidente. Si la cinta está colocada sobre el cuello o sobre un seno, puede provocar graves lesiones en caso de accidente. Si se coloca sobre el hombro, puede deslizarse hacia fuera durante el accidente y reducir al mínimo la eficacia del cinturón. La cinta abdominal debe colocarse sobre los huesos de la cadera, siempre por debajo del abdomen. Si se coloca sobre el abdomen puede provocar graves lesiones internas en caso de accidente (Ver imagen).

Imagen 1. Uso correcto del cinturón de seguridad:



Fuente: Imagen extraída de CONAPRA-SSA, 2015.

Hay algunos mitos por superar por la ciudadanía con respecto al uso de cinturón de seguridad:

“El cinturón es incómodo”.

Hoy día los cinturones apenas ejercen presión sobre el cuerpo, por lo que no son molestos. Y con el tiempo lo que resulta incómodo es no llevarlo abrochado.

“Utilizar el cinturón de seguridad durante el embarazo es peligroso para el feto”.

Las embarazadas también deben utilizar el cinturón de seguridad, ya que se ha demostrado que si no se lleva puesto, el feto puede sufrir mayores daños en caso de accidente. La banda

abdominal debe ir lo más baja posible, sobre las caderas, ya que si se lleva sobre el vientre podría dañar al bebé.

“En recorridos cortos no hace falta ponerse el cinturón”.

La mayoría de accidentes se producen a pocos kilómetros del lugar de partida, por lo que es importante utilizar el cinturón de seguridad en todos los desplazamientos.

Uso del casco para usuarios de motocicletas y ciclistas

En México, conducir una motocicleta representa un riesgo 6 veces mayor de sufrir lesiones graves y 3 veces mayor de morir en comparación con conducir un automóvil. Su función principal es reducir el movimiento del cerebro, dispersar la fuerza en una superficie mayor y evita el contacto directo del cráneo y el objeto contra el que colisiona, sin embargo, todo esto lo puede evitar siempre y cuando el casco este abrochado, de lo contrario es inútil.

Hay diferentes tipos de casco, entre los que se encuentran el integral, abierto, semicasco y el tropical (imagen 2).

Imagen 2. Tipos de casco.



Fuente: imagen extraída de CONAPRA-SSA, 2015.

Un buen casco debe contar con un revestimiento interior de aproximadamente 2.5 cm. de ancho de poliestireno o el equivalente al pulgar desde la falange hasta la punta del dedo, un revestimiento de poliestireno extremadamente duro significa que su caducidad expiró y debe tener correas resistentes y remaches sólidos.

Aunado a lo anterior, es importante señalar que todo casco que haya sufrido un impacto violento debe ser reemplazado. Los cascos ofrecen poca o ninguna protección después de haber absorbido el impacto de una colisión. Además, todos deben ser reemplazados después de tres a cinco años de uso, dependiendo de su caducidad, sin importar si sufrieron algún impacto o no.

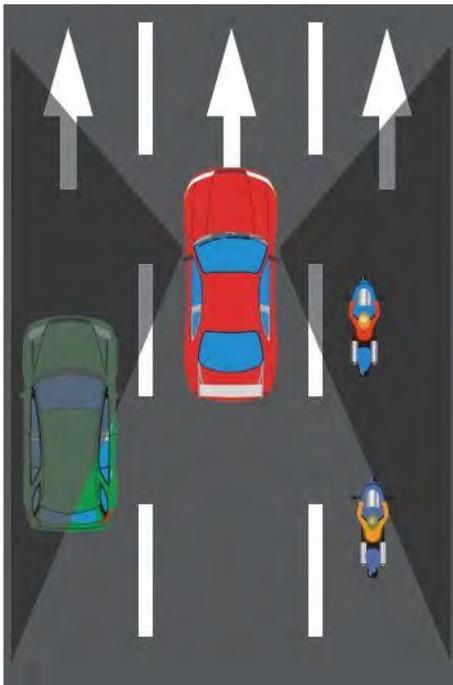
Recomendaciones a ciclistas

El 60% de las colisiones entre ciclistas y conductores de otros vehículos se debe a que ciclistas y conductores no se vieron entre sí, por lo tanto se recomienda:

Ver y ser visto

Los vehículos motorizados tienen puntos ciegos delanteros, laterales y traseros. Para ser visto, sal de los puntos ciegos, lo que te dará chance de movimiento en caso de un giro inesperado (imagen 3). Para incrementar tu visibilidad y seguridad, es recomendable usar luces rojas traseras, luces blancas delanteras, ropa clara o de colores llamativos, así como chalecos y otros aditamentos reflejante.

Imagen 3 Hacerse visible en las vías.



Fuente: Imagen de CNAPRA-SSA, 20015.

Tener cuidado en las intersecciones

Casi dos tercios de los ciclistas muertos o gravemente heridos estuvieron involucrados en colisiones en, o cerca de, intersecciones. Nunca des por hecho que un conductor te ha visto. Negocia el espacio con cortesía y seguridad.

Cuando menos un metro de distancia de separación

Mantén una distancia mínima de un metro con los autos estacionados para evitar puertas abriéndose o peatones. Así también, los conductores deben otorgar al menos 1.5 metros de separación lateral entre la bicicleta y su vehículo al rebasar.

Además de lo anterior, es importante señalar que la intolerancia de los conductores en la zona urbana, perturba las acciones momentáneas, por lo que se recomienda en la medida de las posibilidades y donde existan, usar las ciclo pistas, no entrometerse a los automóviles, ser pacientes ante el tráfico, usar un casco adecuado a las necesidades y anticiparse en los tiempos de recorrido hacia el trabajo o escuela ante cualquier contingencia.

4.3 Recomendaciones en relación al uso del alcohol en jóvenes y adultos

Si clasificamos las drogas en legales e ilegales, el alcohol entra en la clasificación legal, al ser una droga, altera el funcionamiento del sistema nervioso central de la misma manera que lo hacen las drogas ilegales, por lo tanto el efecto es el mismo y las consecuencias al mezclarlo con el volante es fatal.

El alcohol es una droga psicodéprensora que, incluso en pequeñas dosis, incluye negativamente en la conducción al perturbar las aptitudes del conductor, pues al pasar a la sangre se extiende por todo el organismo, afectando sobre todo al cerebro y a la vista.

La alcoholemia es la cantidad total de alcohol que existe en la sangre. La proporción de alcohol en la sangre se conoce como tasa de alcoholemia, que puede medirse tanto en sangre (gramos de alcohol por litro de sangre) como en aire espirado (miligramos por litro de aire). Está prohibido conducir un vehículo con un nivel de alcoholemia superior a la máxima autorizada. Si tienes que conducir, no bebas alcohol. Si has bebido alcohol, no conduzcas

Está demostrado que el alcohol altera gravemente la capacidad de conducir con seguridad y, por ello, los conductores que circulan bajo sus efectos tienen una gran probabilidad de sufrir o causar un accidente. Al contrario de lo que se puede pensar, no estimula sino que disminuye la agilidad mental y la coordinación motora. Aminoran nuestros pensamientos y movimientos.

Algunas alteraciones por el consumo del alcohol, independientemente la edad del conductor:

- Reduce el campo visual.
- Disminuye la capacidad de reacción y provoca pérdida de reflejos.
- Produce un falso estado de euforia y excesiva confianza, por lo que se asumen más riesgos.
- Apreciación errónea de las distancias y de las velocidades.
- Aumenta la agresividad e irritabilidad en el conductor.
- No se perciben las señales de tránsito, ni las luces de los semáforos o de otros vehículos.
- Aumenta la sensibilidad a los deslumbramientos.

Por lo anterior, se recomienda que “si vas a conducir no tomes ni una gota de alcohol, “no subas a un vehículo con un conductor que haya bebido, arriesgará tu vida porque no puede pensar o en su caso evita que conduzca el coche, si vas a alguna fiesta y tengas que manejar prueba bebidas sin alcohol, refrescos, combinados.

Conclusiones

En la presente monografía de experiencia profesional, se da prioridad a la prevención, en este aspecto se plantean diversas actuaciones de parte de los agentes involucrados, que implica que toda la sociedad tome conciencia de la importancia de evitar accidentes a través de una cultura de la vialidad.

Una sociedad con cultura de la vialidad es una sociedad que se interesa en la convivencia sana y toma las medidas necesarias para multiplicar la información pertinente tendiente a disminuir los siniestros de tránsito.

Se plantearon medidas tanto para los conductores de vehículos, sus pasajeros, los motociclistas y ciclistas, dentro de las medidas generales están el uso del cinturón de seguridad de manera adecuada, el uso de un casco adecuado, para el caso de los peatones, se hace énfasis en el cuidado de los menores, ya que por sus características son los actores más vulnerables de la población, una enseñanza por parte de los padres es el principal medio de prevención.

En la experiencia como perito de tránsito, se puede decir que la mayoría se pudieron prevenir, evitando exponerse al riesgo ante cualquier cambio en el medio ambiente o de manera individual, revisar el auto de manera periódica también es una medida de prevención básica que muchas ocasiones se deja a la cotidianeidad surgiendo imprevistos difíciles de controlar incluso para los conductores con más experiencia y pericia.

Sin lugar a dudas el cursar el programa de la licenciatura en Seguridad Pública es indispensable para continuar desempeñándose de manera profesional en la Policía Estatal Preventiva, indistintamente la comisión o encomienda, ya que los conocimientos adquiridos se contextualizan fácilmente y se aplican en todo momento.

Si cada actor involucrado en un hecho de tránsito divulga con sus familiares como se sintieron al momento de estar viviendo esta experiencia, como pudieron en algún momento

o de alguna forma evitar el siniestro, o que medidas preventivas que tenían conocimiento no la adoptaron ya sea por descuido o por capricho, crearía una conciencia que multiplicaría el conocimiento a la sociedad, en este sentido y de acuerdo a la aplicación de los conocimientos adquiridos en el programa de licenciatura de seguridad pública, se propone que los involucrados en un hecho de tránsito exponga su experiencia en paneles donde estén convocados los medios de comunicación y autoridades de primer nivel, a la par, las personas que compartan sus experiencias tendrán beneficios en relación a las multas o distintos cargos que tengan con el sistema de administración del estado.

Seguramente nadie quiere verse involucrado en hechos de tránsito, sin embargo, cuando menos se le espera se está en esa situación, por lo tanto se deben tener especialistas en manejar situación bajo estrés donde el primer contacto de los involucrados sea con personal que tenga empatía con la situación que están viviendo y no con personal insensible que solo ocasiona el repudio a la corporación con el trato que dan.

Bibliografía

Anuarios Estadísticos del Estado de Quintana Roo, (2001-2010), México.

Carranza, F. (2007). “Tiro policial”. Ed. Porrúa. México. Consultado el 20 de Febrero de 2013.

Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (2014), Guías para Prevenir Accidentes. (En Línea) Disponible en: http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Folletos_Serie12.html

Cruz, T. (2007) “Seguridad Publica”, en México; Seguridad, sociedad y Derechos Humanos. Ed, Trillas. Mexico

Cuadernos Estadísticos Municipales en Quintana Roo, (2001-2011).

El Economista (2011) “Accidentes viales encabezan tasa de mortalidad”. (En línea). Disponible en: <http://eleconomista.com.mx/sociedad/2011/04/24/accidentes-viales-encabezan-tasa-mortalidad>

Encuesta Global de Opinión (2012) (En línea). Disponible en: http://www.ssp.gob.mx/portalWebApp/ShowBinary?nodeId=/BEA%20Repository/414002/_archivo Consultado el 29 de Mayo de 2013.

Encuesta Nacional de Victimización y Seguridad Pública (2011). (En línea). Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/envipe/marco_conceptual_envipe.pdf consultado el 30 de Mayo de 2013.

Encuesta Nacional de Victimización y Seguridad Publica (2011). (En línea). Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/envipe/marco_conceptual_envipe.pdf consultado el 30 de Enero de 2012.

Geller, B. (2010) “Medidas para evitar muertes por accidentes viales. Organización de los Estados Americanos. (En línea). Disponible en: http://www.oei.es/divulgacioncientifica/reportajes_542.htm

Harrell R. (2005) “La ciudad y el crimen”, del diario Reforma, 20 de julio de 2005, pág. 12 B de la sección Ciudad. Metrópoli.

Informes de Gobierno del Estado de Quintana Roo, (2011).

Instituto Ciudadano de Estudios sobre la Seguridad (ICESI, 2010) Encuesta Nacional sobre Inseguridad, 2010 (ENSI/7). México.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Censo de población 2010.

Ley de Justicia Administrativa de Quintana Roo.

Ley de Seguridad Pública del Estado de Quintana Roo.

Ley del Sistema Nacional de Seguridad Pública

Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, (2012).

Ley Orgánica de la Administración Pública de Quintana Roo.

Lozano, Maribel (2013) Observatorio sobre Inseguridad en municipio Othón P. Blanco

Martínez, Jesús (2005) “Sistema Nacional de Seguridad Pública”, México: Porrúa.

Organización Mundial de la Salud (2013).”Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de acción 2011-2020. (En línea) Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_e_s.pdf

Pineyro, José (2006) “Seguridad Nacional en México, ¿realidad o proyecto?”. Estado de México: Pomares.

Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Quintana Roo 2011-2016. Disponible en: http://www.qroo.gob.mx/qroo/planquintanaroo/Plan_Qroo_2011_2016.pdf

Polina, J. (2007) “La seguridad Pública entre la racionalidad y el caos. Ed. Porrúa. México.

Ponce, L.(2007) “Test psicotécnicos para fuerzas y cuerpos de seguridad”. Ed. MAD. España.

Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Quintana Roo.

Reyes. S. (2014). “Breve Historia de la Educación Vial”. Escuela de la Educación Vial. (En línea) Disponible en: <http://escueladeeducacionvialssreyes.blogspot.mx/2014/09/breve-historia-de-la-seguridad-vial.html>

Rico, J.M. (1983). “Policía y sociedad democrática”. Ed. Alianza. Madrid, España.

Salinas, M. (2007) “Reflexiones en torno al concepto de seguridad ciudadana y su situación en Chile”. Disponible en: <http://alainet.org/active/20511&lang=es>.

Sandoval, S. (2007) “Seguridad Pública y la teoría de los sistemas, en la sociedad del riesgo. Porrúa. México.

Secretaría de Seguridad Pública (2009) Informe de Labores.

Sistema de Información Geográfica y Estadística de Quintana Roo (2012). (En línea) disponible en: <http://seplader.seige.qroo.gob.mx/seigeweb/index.php>

Varela. E. (2007). “Entrenamiento policial”. Ed. Trillas. México.