

**Consecuencias Sociales de los Incidentes Viales en la Ciudad de Medellín 2015**

**Yanet Liliana Cárcamo Londoño**

**Trabajo para optar al título de Socióloga**

**Asesor**

**Wilson León Chica Salazar**

**Universidad de Antioquia Facultad de  
Ciencias Sociales y Humanas Medellín  
2017**

“La vida, valor supremo debe ser protegida para lograr un desarrollo humano integral de los habitantes de la ciudad de Medellín” Alcaldía de Medellín

## Abstract

Los Incidentes viales en Medellín ocurren a diario, las cifras que se manejan actualmente tanto desde la Secretaría de Movilidad como desde los estudios que se abordan desde la Facultad de Salud Pública de la Universidad de Antioquia dan cuenta de cómo afectan a los ciudadanos de todas las clases sociales, desde peatones, ciclistas y todos los medios de transporte que se usan en la ciudad como son los carros particulares, el transporte público y especialmente a los motociclistas.

El objetivo de este proyecto es explicar las consecuencias sociales que dejan los Incidentes Viales de motociclistas a la ciudad de Medellín, se tomó como base las estadísticas de incidentes viales en la ciudad para el año 2015, se escogieron algunos actores directos de éstos, es decir personas que estuvieron involucradas en los IV para esta fecha, los cuales aceptaron ser entrevistados.

Esta investigación es de enfoque cualitativo, de nivel descriptivo en la comunicación de los hallazgos sobre las consecuencias sociales de los Incidentes viales en Medellín para el 2015, de corte transversal y retrospectivo en la revisión documental con fuentes distintas de bases de datos y registros en la ciudad.

En este trabajo se describen las experiencias de diferentes actores, quienes desde la movilidad sufrieron y sintieron las consecuencias que dejan los incidentes viales a cada uno de los que participan en estos hechos. Se realizaron entrevistas semiestructuradas que nos permitieron comprender las diferentes situaciones que viven tanto ellos como sus familias.

Las categorías de análisis dan cuenta de los impactos que estos hechos viales generan no sólo a cada una de las personas involucradas, sino también a sus familias, afectando de igual forma a la sociedad en general que aún no es consciente de los riesgos y las consecuencias que traen los IV que a diario ocurren en nuestra ciudad.

**Palabras claves.:** Movilidad, Consecuencias sociales, IV,

## Contenido

Introducción .....	1
Delimitación Del Tema.....	3
Descripción Situación Problema.....	6
Objetivos.....	8
General: .....	8
Específicos .....	8
Referente Teórico.....	9
La Institución Familiar:.....	11
Tipos de familia: .....	11
Preservación y transmisión de los valores culturales. ....	12
El afecto, las emociones y la motivación: .....	12
Educación: .....	12
Contribución al desarrollo de la sociedad.....	12
La Institución Educativa: .....	13
Logros .....	13
Socialización.....	13
Escolarización:.....	13
La Institución Gubernamental:.....	13
La Institución Económica.....	14
Desarrollo económico.....	15
Niveles de pobreza.....	15
Prosperidad: .....	15

Productividad.....	16
La Institución Religiosa .....	16
Creencias .....	16
Cambio en mi orientación religiosa:.....	17
Movilidad urbana .....	17
El uso de las motocicletas .....	19
Diseño Metodológico.....	20
Enfoque y tipo de estudio.....	20
Población.....	20
Variables.....	21
Fuentes de información .....	21
Análisis de Resultados .....	23
Cifras evolutivas.....	23
Consecuencias sociales de los Incidentes viales .....	23
Consecuencias Económicas.....	23
Consecuencias familiares:.....	26
Contribución al desarrollo de la sociedad.....	26
Cuidado de los lesionados .....	26
Conformismo: .....	26
Consecuencias en la educación.....	27
Desescolarización .....	27
Logros:.....	27
Socialización:.....	27
Consecuencias Políticas:.....	27

Institucionalidad .....	27
Consecuencias Religiosas .....	28
Creencias .....	28
Cambios en la orientación religiosa.....	28
Conclusiones y Recomendaciones .....	28
Limitaciones.....	30

## Glosario

**Incidente Vial – IV:** Evento que transfiere energía cinética entre superficies presentes en un corredor de movilidad y que causa lesiones en tejidos humanos o vivos, daños en objetos diversos y afectaciones al desplazamiento de personas, vehículos y bienes, No dependen del azar o suerte y no son accidentes como Naciones Unidas señaló hace décadas.

**Movilidad:** Cualidad relativa a las personas o las cosas por la cual se desplazan de un sitio a otro

**ODS:** Objetivos del Desarrollo Sostenible implementado por la ONU.

**Seguridad Vial -SV:** Prevención integral del riesgo, exposición, eventos y efectos del IV junto a la promoción de la movilidad segura.

**CFPV:** Corporación Fondo de Prevención Vial

**RUNT:** Registro único Nacional de Tránsito

**ANSV:** Agencia Nacional de Seguridad Vial

**OMS:** Organización Mundial de la Salud

**ONU:** Organización de las Naciones Unidas.

**PNSV:** Plan Nacional de Seguridad Vial

**BID:** Banco Interamericano de Desarrollo

**Institución:** (concepto sociológico) Es un sistema de normas para alcanzar alguna meta o actividad que las personas consideran importantes o más formalmente un grupo organizado de costumbres y tradiciones.

# **Incidentes De Tránsito De Motociclistas Y Las Consecuencias Sociales Para La Ciudad De Medellín**

## **Introducción**

Medellín es la segunda ciudad de Colombia, capital del departamento de Antioquia, está en constante crecimiento y recibe inmigrantes de los municipios de la región y de otros lugares del país que llegan a estudiar por su amplia oferta de instituciones educativas y buscan mejores ofertas laborales en los sectores que tiene actualmente.

En los últimos años ha tenido un cambio respecto a la percepción que se tenía de ella en los años 80 por el problema del narcotráfico, la ciudad ha ido evolucionando y desde la administración central se han generado transformaciones, se trabaja para construir sociedad y hacerla más incluyente lo que le ha traído premios internacionales como lo es la ciudad más innovadora, por la Movilidad sostenible entre otros. Lo que hace que sea atractiva por pobladores de otras regiones que llegan a Medellín buscando mejores oportunidades. Con el crecimiento de sus pobladores lo hace también el parque automotor, especialmente los motociclistas y con ellos igualmente los Incidentes viales trayendo consecuencias sociales a la ciudad de Medellín y en las cuales nos enfocamos en esta investigación.

Los accidentes de tránsito son una de las causas de muerte más importantes en el mundo y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y 29 años:

También constituye un reconocimiento de la pesada carga que los accidentes de tránsito imponen a la economía nacional y a las familias y por tanto de su pertinencia en los programas de desarrollo y de medio ambiente que se abordan en la ODS Objetivos del Desarrollo Sostenible desde la Asamblea General de las Naciones Unidas incluidas en la agenda para el 2030 para el Desarrollo Sostenible cuya meta es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidentes de tránsito de aquí al 2020. (Informe Sobre la Situación Mundial de la Salud, 2015, p. 1) que hace parte del objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos, en todas las edades. (Naciones Unidas, Asamblea General, 2015, A/69/L.85)

“Colombia debería reducir de 6402 muertes en 2014 a menos de 3500 en 2019” ( Revista Nacional de Salud Pública, 2017). “La Asamblea General de la ONU pidió a la OMS Organización Mundial de la Salud que hiciera un seguimiento a los países de los progresos

realizados por su serie titulada Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial”.

(Informe Sobre la Situación Mundial de la Salud, 2015, p. 1)

De acuerdo a las cifras de accidentalidad en la ciudad de Medellín hubo incremento en el número de hechos viales totales (sólo daños con heridos y con muertos) de 38.706 en 2008 a 48.750 en 2013. En el 2012 se presentó la cifra más baja de muertos en IV con 278 personas (Instituto Nacional de Medicina y Ciencias Forenses, 2012) “de las cuales el 90% corresponde a víctimas vulnerables en condición de peatones, conductores o acompañantes de motociclistas y ciclistas” (Secretaría de Movilidad de Medellín 2013).

En consideración con las cifras expuestas y a los devastadores efectos personales, familiares y socioeconómicos que conllevan los siniestros viales, se demuestra la necesidad de establecer y ejecutar políticas públicas para la estabilización y disminución de los Índices de Siniestralidad Vial en la ciudad de Medellín, (Secretaría de Movilidad de Medellín, 2014).

En concordancia con lo expuesto por la OMS y las cifras de la Secretaría de Movilidad de Medellín se crea esta investigación donde se explican cuáles son las consecuencias sociales que traen a Medellín los incidentes viales de motociclistas. Para esto se hizo una revisión de los Incidentes Viales en Medellín en el año 2015 del informe que se hace desde la Secretaría de Movilidad, una revisión bibliográfica de los informes académicos e investigaciones al respecto, entrevistas a motociclistas, quienes son los actores más vulnerables de las vías y la población objeto de estudio. Esta investigación se hizo sólo en la ciudad de Medellín para el periodo 2015.

Esta investigación es de tipo cualitativo, exploratorio, se hizo un esquema de las consecuencias sociales que trae a la ciudad los incidentes viales, describiendo cada una de ellas para llegar a explicar la realidad social de los incidentes viales y cómo están afectando a los diferentes actores de ésta.

## Delimitación Del Tema

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud, 2015) Todos los años, más de 1.2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y nada menos que otros 50 millones sufren traumatismos:

Más del 90% de las defunciones se producen en países de ingresos medios y bajos. Más allá del enorme padecimiento que provocan, los accidentes de tránsito pueden llevar a la pobreza a una familia, ya que los supervivientes de los accidentes y sus familias deben hacer frente a las consecuencias a largo plazo de la tragedia, incluidos los costos de la atención médica y la rehabilitación, y con mucha frecuencia, los gastos de las exequias y la pérdida del sostén de la familia. (p. 1)

El informe sobre (la situación mundial de la Seguridad Vial, 2015) Llama la atención sobre las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, incluidos los pertenecientes a los grupos más vulnerables, cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año por accidentes de tránsito en el mundo son peatones, motoristas, ciclistas y pasajeros del transporte público, y esta cifra es aún mayor en los países y comunidades más pobres del mundo.

En la ciudad de Medellín los datos de los incidentes viales muestran como los usuarios de moto y los peatones son los actores de la vía más vulnerables. “En el año 2014 los usuarios de moto (conductores y pasajeros) representaron el 43.4% de los muertos en accidentes y de estos el 41.6% tenían entre 20 y 29 años”. (Secretaría de Movilidad de Medellín, 2014)

La motocicleta se ha convertido en uno de los medios de transporte preferidos por los colombianos ya que es de fácil acceso, por la oportunidad para comprarla, por el uso que se le da al momento de transportarse al trabajo y para la recreación, esto sumado a su economía:

El equilibrio entre los grandes beneficios de las motos para los colombianos, económica y socialmente hablando, y el comportamiento en las vías sigue estando muy distante. La libertad que representan estos vehículos de dos ruedas sólo será una realidad cuando quienes participan en la carretera entiendan que su función no sólo es transportarse sino cuidar al que lo hace en un medio más débil que el suyo. (El Espectador, abril 2015). Por este motivo esta investigación se enfocó en los incidentes viales de motociclistas en la ciudad de Medellín para el año 2015.

## **Antecedentes De Estudios Y Trabajos Realizados Sobre El Tema Seleccionado**

La seguridad vial es uno de los temas a los cuales la Organización Mundial de la Salud OMS le hace seguimiento, el compromiso es de cada uno de los países. “En el decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 se exhortó a los países para que apliquen las medidas establecidas a nivel internacional para mejorar la seguridad de las carreteras”. (Informe sobre la situación mundial de seguridad vial, 2015)

La ciudad de Medellín y su administración municipal trabajan para ello junto con la Secretaría de Movilidad que es el ente encargado de definir las políticas de movilidad, así como la planeación, diseño, coordinación, ejecución y evaluación de estrategias de carácter informativo, corporativo, institucional y de movilización de la administración municipal. Al igual lo hace también la Facultad de Salud Pública de la Universidad de Antioquia, ya que los Incidentes Viales IV se han convertido en un problema de salud pública, la que se concibe como el conjunto de políticas que buscan garantizar de una manera integrada, la salud de la población por medio de acciones de salubridad dirigidas tanto de manera individual como colectiva, ya que sus resultados se constituyen en indicadores de las condiciones de vida, bienestar y desarrollo del país.

En el marco del Sistema General de Seguridad Social en Salud, la Salud pública tiene entre sus objetivos, fortalecer la capacidad institucional de planificación y gestión; desarrollar las características y condiciones del recurso humano en salud, y elaborar procesos permanentes de investigación dirigida a mejorar las condiciones de salud individuales y colectivas. (Departamento Nacional de Planeación 2016).

Una de las investigaciones de gran interés que se encontró fue en la Facultad Nacional de Salud Pública, la de los Administradores en Salud Isabel Cristina Saldarriaga y Alejandra Torres sobre “La estimación de costos asociados a incidentes viales en Medellín, Colombia 2010-2014”, donde su objetivo principal establecía que ésta sirviera como insumo para un Modelo de Gestión Integral de la Seguridad Vial en Colombia, una de sus metodologías para establecer el costo económico de la accidentalidad vial en Colombia la tomaron del desarrollo que hizo la Universidad de los Andes/Corporación Fondo de Prevención Vial para Colombia, de los Andes/Corporación Fondo de Prevención Vial, UA/CFPV para calcular los costos asociados a Incidentes viales IV en Medellín para el año 2014.

Su metodología fue un estudio empírico analítico, exploratorio en su alcance, observacional retrospectivo en su aproximación al objeto y descriptivo en la comunicación de los resultados. Sus fuentes fueron la revisión documental de la metodología para calcular los costos de la accidentalidad vial en Colombia propuesta por la UA/CFPV Universidad y los reportes anuales de lesiones en Colombia del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, además de las estadísticas publicadas por la Secretaría de Movilidad de Medellín. Las conclusiones de este trabajo fueron las siguientes: es necesario reconocer el impacto que los IV tienen en la esfera social, económica y de Salud. Estos hechos significan un alto costo económico y debe dimensionarse su trascendencia en función al PIB. Cada muerte en Colombia por Incidentes Viales IV costó para el 2010 COP\$625.000 millones, cada lesionado COP\$20.2 millones y cada IV sólo daños COP\$7 millones, se estima que para el 2014 un total de 51.300 IV aproximadamente en Medellín, cuyo costo estarán alrededor de billón de pesos. (Saldarriaga y Torres, 2015)

De este estudio se puede inferir como se afecta la Institución económica, es uno de los pocos estudios sobre consecuencias sociales en este caso económicas que se encontraron en la revisión de los antecedentes de estudios.

Se encontraron algunos otros estudios como Epidemiología de los Incidentes viales en Medellín 2010 – 2014, Aspectos generales de la Seguridad Vial en Medellín 2010 – 2014 , Antecedentes y Situación Actual de la Seguridad Vial en Medellín 1985 – 2015, todos hablan sobre la situación general de la Seguridad Vial SV en Medellín pero ninguno acerca de las consecuencias sociales de los IV en Medellín.

## Descripción Situación Problema

Medellín es la segunda ciudad de Colombia, capital del departamento de Antioquia ubicada en el Valle de Aburrá en la cordillera Central de los Andes, con una población aproximada de 2.500.000 habitantes para el año 2015, es uno de los municipios que conforman el Valle de Aburrá, que está enmarcado por una topografía irregular y pendiente, que oscila entre 1.300 y 2.800 metros sobre el nivel del mar y de sur a norte la recorre el Río Medellín, principal arteria fluvial de la región. (Alcaldía de Medellín, 2015).

Hacia la primera mitad del siglo XX Medellín se considera la segunda ciudad de Colombia y principal centro industrial de desarrollo que iba en constante crecimiento lo que genera que surja la necesidad de crear un plan piloto para la ciudad y los municipios alrededor que crean el área metropolitana para la organización de la misma. Esto desde Planeación Municipal de Medellín

Entre los años 1950 y 1980 la ciudad continuó aumentando en población por la inmigración y el crecimiento industrial. En los años 60, 70 y 80 se construyeron grandes obras para la ciudad, como el Edificio Coltejer, El Centro Administrativo la Alpujarra, la Avenida Oriental, la unidad Deportiva Atanasio Girardot y en los años 90 se inaugura el Metro de Medellín siendo la primera ciudad en Colombia en construir un sistema de transporte masivo ante el crecimiento vertiginoso de la población para mejorar la movilidad urbana en el área metropolitana, éste cruza la ciudad de sur a norte a través del eje del río Medellín y del centro hacia el occidente, a partir de allí nació el Metro cable, el Metroplus, el Tranvía y se integró un sistema de transporte masivo para mejorar la movilidad.

Pero este sistema no alcanza a cubrir el tema de la movilidad en la ciudad, ya que con el crecimiento de la población crece igualmente el parque automotor y la infraestructura vial no crece de la misma manera, se puede evidenciar al caminar la ciudad, donde las vías en los últimos años siguen siendo las mismas. “En una ciudad como Medellín la apertura económica ha hecho que lleguen carros y motos de origen chino o indio a menor costo”. De acuerdo con la encuesta Origen y destino (citado en De la Urbe 2013) “estos son los medios de transporte que más han aumentado entre 2005 y 2012 las motos pasaron de un 4.9% a un 11%”.

El 2014 en Colombia fue el año más exitoso en ventas de vehículos y motos, estos últimos crecieron mucho más, en 2014 según datos del RUNT Registro Único Nacional de Tránsito se matricularon 659.279 unidades de motos en Colombia y 326.028 vehículos se registraron. Ya para el 2015 bajaron las ventas de autos y se mantuvo estable el sector de las motos debido al Salza del dólar- (Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, 2015)

A medida que crece el parque automotor con éste los incidentes viales IV de motociclistas Según cifras de la Organización Mundial de la Salud los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1.25 millones de personas en el mundo. Más del 90% de las defunciones se producen en los países de bajos y medianos ingresos, teniendo estos sólo la mitad de los carros del planeta.

Estas cifras expuestas de IV afectan la situación social de la ciudad incluidas las familias que la conforman, ya que el drama familiar va más allá de las lesiones que estos causan, se sufren consecuencias sociales, económicas, familiares, culturales y desde todos los ámbitos establecidos en la sociedad.

Después de revisar estos datos la pregunta de Investigación es ¿Cuáles son los efectos Sociales que traen los Incidentes viales en motocicletas a la ciudad de Medellín?

## Objetivos

### General:

Explicar las consecuencias sociales que generan los Incidentes viales en moto en la ciudad de Medellín para el año 2015.

### Específicos

- mf* Esquematizar las consecuencias sociales que traen los incidentes viales en moto a la ciudad de Medellín.
- mf* Describir las consecuencias sociales que traen a la ciudad de Medellín el alto índice de accidentalidad de motos.

### Referente Teórico

Dado que esta investigación se centra en las consecuencias sociales que los incidentes viales dejan a la ciudad de Medellín, se abordaron parámetros desde la Sociología y la teoría funcionalista la cual se caracteriza por el utilitarismo otorgado a las acciones que deben sostener el orden establecido en las sociedades.

“La sociedad se concibe como un sistema estable con tendencia hacia el equilibrio, esto es una tendencia a mantener un sistema operativo, armonioso y equilibrado”. (Sociología, 1990), esta teoría está asociada a Emili Durkheim y Talccot Parsons este último concibe la sociedad como un organismo.

El punto de partida teórico de Parsons fue el problema del orden social, los valores proporcionan a las personas un conjunto de criterios comunes para efectuar habituales decisiones, criterios que se incorporan a sus personalidades y forman parte de sus puntos de vista subjetivos. (Johnson, B, 1979).

“Los cambios en una sociedad exigen cambios en sus formas de mantener el orden social, éstos se ajustan por medio del control social que son los medios por los cuales se hace que las personas desempeñen sus roles como se espera” (Horton y Hunt, 1990).

En nuestra sociedad estos cambios se han dado desde el crecimiento de la industria automotriz, la apertura económica, el crecimiento económico, lo que ha significado que ahora muchas personas tengan acceso a la compra de vehículos y motos, es decir el parque automotor está en constante crecimiento. Estas nuevas dinámicas no van acompañadas siempre de un seguimiento de las normas que se adapten a las nuevas formas y comportamientos de los usos que se dan a los medios de transporte, por lo tanto la falta de regulación y control social permite que se mantenga el orden social.

Como ningún sistema de control social funciona perfectamente, en las sociedades algunas personas dejan de comportarse como se espera de ellas y surgen rasgos comunes de desviación social la cual se define como cualquier comportamiento que viola las normas de un grupo o sociedad.

Roebuck y Spray, 1967, (citado por Horton y Hunt, 1990) define que siempre que las mayorías o las leyes prohíben algo que muchas personas desean ardientemente hacer, es probable que aparezcan las pautas de inobservancia. Éstas son las pautas mediante las cuales las personas ceden a sus deseos sin desafiar abiertamente a las mayorías. Como Las pautas más comunes de inobservancia en nuestra sociedad incluirían conducir a mayor velocidad de la permitida. La causa más probable de estos comportamientos es un cambio en las influencias sociales y culturales sobre la conducta. (Horton y Hunt, 1990)

El crecimiento industrial y los cambios que tiene una sociedad generan que hayan “cambios sociales, que son alteraciones fundamentales en el tiempo de los patrones de comportamiento, la cultura y la estructura de una sociedad” (Light, 1991, p.625)

Estos cambios en los comportamientos los podemos identificar en los accidentes de tránsito en la ciudad de Medellín, donde los motociclistas no tienen conciencia del respeto a las normas y de la seguridad vial. En una sociedad estructurada la regulación de estas normas es función de las instituciones sociales.

En las sociedades las Instituciones sociales son procesos estructurados mediante los cuales las personas llevan a cabo sus actividades. Éstas surgen como productos, en gran parte no planeados de la vida social. La institucionalización implica el reemplazo del comportamiento espontáneo o experimental por un comportamiento esperado llevado a cabo según pautas, regular y predecible. Desde el funcionalismo se definen 7 Instituciones sociales la Familiar, Religiosa, Política, Económica, Educativa, Militar y Recreativa (VNIVERSITAS, 2012).

Desde el funcionalismo Las instituciones evolucionan para solucionar necesidades sociales” (Light, 1991, p. 72 ). Para definir las consecuencias sociales le dimos un enfoque desde las Instituciones sociales y como éstas se están afectando por causa de los incidentes viales, de allí, podemos inferir que su función de control social tiene mucho para poder solucionar estas necesidades sociales.

Cuando se habla de las consecuencias sociales de los Incidentes viales en la ciudad de Medellín debemos ir a cada una de las Instituciones sociales que la sociedad y cómo los IV están afectando cada una de estas instituciones, para este estudio abordaremos 5 de ellas, estas son:

## **La Institución Familiar:**

“La familia es un rasgo sobresaliente de la organización social de todas las sociedades. La institución social fundamental ya que responde o se relaciona con algunas de nuestras necesidades fundamentales “. ( Light, 1991, p. 461). La institución familiar puede definirse como el conjunto de personas ligadas por parentescos de sangre. Los comportamientos adquiridos en el seno de la familia determinarán posteriormente los comportamientos sociales. En este caso nos remitimos a los tipos de familia y las funciones de ésta.

### **Tipos de familia:**

-Familia nuclear. Es la formada por los padres y sus hijos, donde dos adultos viven con sus hijos propios o adoptados.

-Familia monoparental: Están formadas por los padres y los hijos. Se producen porque muere uno de los padres y los hijos se quedan a cargo del otro. También están formados por madres solteras; madre o padre que vive con sus hijos solteros o solteras y padres separados.

-Familias extensas o consanguíneas: es la conformada por una pareja o uno de sus miembros con hijos, pero además con otros integrantes, generalmente abuelos o abuelas.

-Familias unipersonales: Formados por una sola persona

- Familias homoparentales: Donde los hijos son criados o gestados por una pareja homosexual.

La función de cada una de estas familias independientemente de cómo estén conformadas nos lleva a crear unas pautas de comportamiento social que finalmente se ven reflejadas en las conductas que cada uno de sus miembros están teniendo en la sociedad, son el reflejo de cómo influyen “ en el desarrollo social, en la adquisición de aquellos elementos de la cultura que son necesarios para la participación de la vida social”. (Light, 1991, p. 461)

**Preservación y transmisión de los valores culturales.**

La familia establece normas de conducta para todos sus miembros, regula su actividad y relaciones con los otros. Es decir sirve como vínculo entre el individuo y la comunidad principal.

**El afecto, las emociones y la motivación:**

Se configura un sistema de interacción entre las personas que lo integran, en el que los individuos tienen sus primeras experiencias sociales, en la que están vinculados de modo intenso y durante largo tiempo.

**Educación:** Allí se forman por primera vez los miembros de la familia, es donde adquieren las primeras pautas de comportamiento que se transmiten de padres a hijos por medio de las normas y reglas que se generan en cada hogar, de allí que cuando el niño sale a la sociedad sabe que debe tener unos comportamientos y pautas que regulan su que hacer en los distintos roles que asume para vivir en comunidad.

**Contribución al desarrollo de la sociedad:** Las acciones indispensables para el mantenimiento de la familia y la reproducción de la fuerza de trabajo, integrando a sus miembros al papel económico de la sociedad.

En el escenario de la familia es donde se desarrollan todas las pautas para que los individuos puedan desenvolverse en sociedad, la forma en que se ven afectadas éstas por los incidentes viales generan que haya una fragmentación de las mismas, donde hay cambios de roles y por ende las funciones que tiene ésta como institución fundamental se ven deterioradas y deja de cumplir su papel como la primera institución, provocando cambios sociales para los cuales no están preparados sus miembros. De allí surgen los cambios que también generan distintos tipos de familia, es decir una familia nuclear puede pasar a ser parte de una familia extensa, o una familia monoparental u homoparental y los valores y las conductas que ya estaban establecidas se modifican influyendo esto en los cambios y desorden social.

### **La Institución Educativa:**

“Es la forma específica y estructurada de socialización, mediante la cual se transmiten de una generación a otra el conocimiento de una cultura, las habilidades y los valores, ésta no se limita a la escuela”. (Light, 1991, p. 493) La educación es un proceso que pretende la inclusión social de sus integrantes como miembros útiles de una comunidad .

**Logros:** Es un modelo pedagógico del encargo social que refleja los propósitos, metas y aspiraciones a alcanzar por el estudiante desde el punto de vista cognitivo e instrumental.

**Socialización:** proporciona, a través de las funciones de socialización, oportunidades de adquirir y consolidar el sentido del “yo” o la autoestima, de integrarse como miembro activo de la comunidad escolar y de mantener relaciones sociales en diferentes niveles de convivencia.

**Escolarización:** La vinculación a una institución educativa en cualquier nivel.

### **La Institución Gubernamental:**

Es producto de la necesidad de administrar y gobernar la sociedad, ya que es necesaria la organización, la dirección y el orden para el logro de los objetivos sociales. La institución política garantiza a través de una forma de gobierno, los derechos de los miembros de la sociedad. Igualmente, el cumplimiento de los deberes. La institución política se materializa en el Estado; éste, a su vez, cumple con las funciones de regular el poder político, la administración de la autoridad y del poder; de otra parte, la organización de la sociedad.

Se pueden distinguir 4 funciones

- a. La necesaria para la adopción de decisiones colectivas vinculantes y por lo tanto generadoras de normas.
- b. Para la implementación y ejecución de dichas decisiones.

- c. Las que vigilan el cumplimiento de los acuerdos y resuelven los conflictos entre individuos surgidos a través de las normas generadas.
- d. Las encargadas de vigilar a los que vulneran las normas. Sean o no miembros de la comunidad.

Cuando hechos que dejan ver que la Seguridad vial de una comunidad está siendo afectada la institución política debe acudir a su rol de protección de las personas, que sus políticas no están siendo suficientes para garantizar el orden social, ya en Colombia para el año 2016 se creó la ANSV Agencia Nacional de Seguridad Vial, SEVIDA Seguridad Vial para Antioquia , en Medellín se creó el MOGESVI, Modelo de Gestión de Seguridad Vial, organismos para recuperar el control social que está siendo afectado por el incremento de los incidentes viales.

Según Seguí y Martínez (2004) citado por Miralles-Guash, Carme y Cebollada, Ángel (2009). La movilidad manifiesta una gran dependencia de los niveles organizativos, tecnológicos y de las sociedades y sus territorios, en este contexto el objetivo son las personas que se mueven y los medios de transporte los instrumentos que permiten ese movimiento y que alcanzan distintas velocidades (Roberts, 1980) citado por Miralles-Guash, Carme y Cebollada, Ángel (2009)

Se ha llegado a un período de transformación que abandona el paradigma de la modernidad en el siglo XX para pasar al de sostenibilidad en el siglo XXI donde se hace la crítica al modelo desarrollista, donde se crece económicamente a cualquier costo, a las consecuencias del derroche de energía no renovable y la interacción entre desarrollo económico y medio ambiente. De aquí que los estudios académicos y las políticas de transporte al igual que las herramientas informativas sobre movilidad y transporte tienen que desarrollarse e interpretarse dentro de este nuevo marco conceptual.

**La Institución Económica:** Tiene como función la administración y el ordenamiento de los gastos e inversiones que realiza el Estado de la manera más eficiente y equitativa posible, mediante la regulación de los procesos globales de producción, distribución, intercambio y

consumo de los bienes y productos sociales. Para tal efecto, el Estado implementa un **sistema económico** acorde con sus principios ideológicos.

**Desarrollo económico:** El desarrollo económico de un país se basa en su capacidad para generar riqueza y progreso en el conjunto de la sociedad.

La seguridad vial-SV es dimensión clave del estudio e intervención de la movilidad humana. Es hace décadas prioridad en salud pública internacional y determinante del desarrollo de comunidades y naciones. La declaratoria de una crisis global de SV en los años 90 del siglo XX por las Naciones Unidas impulsó los procesos sociales, políticos y técnicos para proponer la Década de Acción en Seguridad Vial–DASV 2010-2020. ( La década de la acción en seguridad vial en Medellín, Colombia, 2015 )

Desde las administraciones municipales se deben implementar planes que generen e impulsen los cambios necesarios para que haya seguridad vial y ésta a su vez pueda propender en el desarrollo económico de las comunidades.

**Niveles de pobreza:** Nivel de vida que prevalece en los países.

**Prosperidad:** Indica la mejora sustancial que experimenta la economía de una persona o un país.

La Ley 1450 de 2011 aprobó el Plan Nacional de Desarrollo-PND del gobierno 2010-2014 “Prosperidad para todos: Más empleo, menos pobreza y más seguridad”. Es citada por presentar la SV cómo una política de Estado y por su potencial impacto en SV. Aunque la Ley no cita ni explicita lineamientos de NU/OMS, sí señaló problemas de gestión como falta de un ente con liderazgo nacional, de una agenda multisectorial con recursos, de un monitoreo confiable como factores de la ineficacia en el control de IV en el país. ( La década de la acción en seguridad vial en Medellín, Colombia, , p. 146 )

Desde los entes gubernamentales ya se tiene conciencia del estancamiento que produce el problema de la seguridad vial a los países en desarrollo y están obrando frente a los llamados que hace NU Naciones unidas y la OMS Organización Mundial de la salud.

**Productividad:** Es la capacidad de algo o alguien de producir, ser útil y provechoso La relación entre lo que se produce y los medios empleados para producir, la mano de obra, los materiales, entre otros. Con los Incidentes viales

Línea base de la DASV Saber dónde y cómo ocurren los IV es determinante para decisiones políticas, planes o programas y la asignación costo-efectiva de recursos, escasos en el mundo en desarrollo. De 1970 a 2010 la población del planeta creció 86 %, de 3,7 a 6,9 billones, con cambios significativos en el perfil de mortalidad y la expectativa de vida que, según OMS, solo se mantendrán con trabajo eficaz en la prevención de VIH-SIDA, lesiones e IV, especialmente en países como Colombia que experimentan intensa motorización y estancamiento de sus indicadores en SV. ( La Década de la Acción en Seguridad Vial en Medellín, Colombia, 2015, p. 144)

Aunque la muerte es invaluable su representación económica ayuda a visibilizar la magnitud de los riesgos y problemas. Según Bocarejo (5) cada muerte por IV en Colombia costó, en pesos de 2010, \$625 millones: 607 por costo humanos de vida y productividad, 13 patrimoniales, 3,7 administrativos y 1 millón en atención médica. ( Costos de Incidentes viales en Medellín, 2010-2014, p. 1)

La productividad de los países se ve afectada por las muertes que causan los IV, ya que las estadísticas muestran que los principales actores de éstos se encuentran en plena edad productiva de su vida.

**La Institución Religiosa:** “Sigue siendo una fuerza vital para todos los seres humanos”. (Light, 1991 ). Emile Durkheim definía la religión como un conjunto de creencias y prácticas que pertenecen a objetos sagrados que unen a las personas dentro de una comunidad moral. Desde la teoría funcionalista, la religión sirve a una cantidad de objetivos muy importantes para las sociedades y los individuos. (p. 523).

Dentro del marco de la institución religiosa vemos como la ciudad se encuentra sumergida en un problema de Seguridad vial y como ésta puede afectar las creencias y prácticas de los individuos a través de las conductas que se están teniendo cuando se producen los incidentes viales.

**Creencias:** Certeza que tiene un individuo de una determinada cuestión y surge de la revelación divina o autoridad sagrada.

**Cambio en mi orientación religiosa:** Por situaciones externas que me llevan a cambiar.

## **Movilidad urbana**

En Latinoamérica la Corporación Andina de Fomento tiene un estudio sobre movilidad y tiene estos puntos y recomendaciones dentro de su programa

- mf* Crecimiento vertiginoso del parque automotor, un desafío.  
En la medida en que las economías emergentes crecen, las personas de bajos ingresos entran en el mercado de la movilidad adquiriendo motocicletas, mientras las nuevas clases medias compran automóviles. Como consecuencia natural de este crecimiento del parque automotor, aumenta la congestión y se ve afectada la rentabilidad y calidad del transporte público, lo que requiere evaluaciones detalladas para diagnosticar las necesidades metropolitanas y generar soluciones racionales y sostenibles en el mediano y largo plazo, conforme con las mejores prácticas del mundo. Esto incluye el mejoramiento y priorización del transporte público, una adecuada gestión del tránsito, la ampliación de espacios para la circulación de peatones y bicicletas, y una mayor integración de los sistemas.
- mf* Soluciones diseñadas sobre los hechos, no sobre especulaciones.  
Las políticas públicas en los temas de movilidad deben formularse cada vez menos sobre percepciones generales y especulaciones y cada vez más sobre realidades bien documentadas.
- mf* La reducción del impacto de las externalidades negativas.  
Puede observarse una relación directa entre el crecimiento de la presencia del automóvil particular y las motos, y la baja calidad del transporte público con el nivel de externalidades negativas que genera el transporte sobre otros aspectos de la vida social, como la contaminación ambiental y los índices de mortalidad en accidentes. Esto genera un alto costo para la sociedad en la medida en que se ven afectados los ciudadanos y varios sectores de la economía como la salud y energía.

- mf* El transporte está estrechamente vinculado con otros sectores de la economía. El sector transporte es una parte fundamental de la economía, inserto en una sociedad compleja y con múltiples variables. Las políticas industriales, económicas, de empleo y de energía tienen una vinculación estrecha con la situación del transporte; por ejemplo, el aumento de créditos otorgado por los bancos comerciales para la adquisición de nuevos vehículos (automóviles y motocicletas), implica un altísimo costo a la movilidad. En términos generales existen políticas externas que afectan profundamente al sector transporte sin que éste pueda controlarlas, lo que demanda mayor coordinación de los sectores involucrados.
- mf* El servicio de transporte público es responsabilidad del Estado. Es fundamental que el Estado tome un papel activo en el desarrollo de un transporte público funcional y equitativo en la prestación de su servicio para todo tipo de personas. Hacerlo más incluyente puede reducir el impacto de sus costos externos afectando positivamente el gasto público desde otros frentes. Es responsabilidad del Estado pensar en mejoras de infraestructura y servicios para el transporte público, planeación estratégica y acceso con equidad y sentido social. Esta visión reivindica al transporte como un servicio público y no sólo como una actividad del mercado.
- mf* La empresa privada también debe participar. Es conveniente convocar al sector privado como socio en la operación del sistema de transporte público, y para ello, las condiciones contractuales deben dar la oportunidad de obtener una rentabilidad razonable, lo que atraerá buenos inversionistas al sector. En este momento se presenta un alto nivel de atomización y visión de corto plazo en la prestación de servicios de transporte, aspectos que deben ser corregidos con una mayor organización para garantizar un servicio eficiente. En buena medida esto puede ser abordado con un adecuado marco regulatorio que distribuya inteligentemente las responsabilidades y riesgos entre el Estado y los privados, cree un adecuado nivel de articulación de toda la red y establezca instituciones capaces de entender el rol de cada quien en su gestión del sistema.

## **El uso de las motocicletas**

En los países del tercer mundo, especialmente en Latinoamérica según los estudios que se han hecho al respecto, el problema del transporte público y de la movilidad es bastante complejo, además que la mayoría de sus habitantes viven en la pobreza, la creación de estos sistemas de transporte no tiene en cuenta a sus habitantes, como dice un estudio sobre Movilidad, pobreza y exclusión social de una ciudad peruana. Avellaneda G, Pau (2007) “En la mayor parte de los hogares en situación de pobreza las rentas de que dispones son insuficientes para satisfacer las necesidades de desplazamiento de los distintos miembros de la familia hecho que conlleva una restricción de la movilidad de este grupo social”, en la vida cotidiana de los medios de transporte público se identifica como muchos de los usuarios que se dirigen a sus trabajos en la mañana ó a sus lugares de residencia en las tardes, sólo entregan una parte del pasaje a los conductores y se suben por la puerta trasera ó pasan por un lado de la registradora, hecho que se da como consecuencia de los bajos ingresos que reciben los trabajadores colombianos que los lleva a que utilicen estrategias para reducir los costos de desplazamiento.

Una de las alternativas que encuentran los ciudadanos es hacer uso de las motos, por la facilidad para comprarlas, por los costos económicos y de tiempo. El uso de este medio de transporte está desplazando al transporte público ya que la cuota que se debe tener mensualmente para pagarla es igual o menor al promedio mensual de lo que se gasta un usuario transportándose, incluyendo la provisión de gasolina de la moto y pueden transportarse dos personas, reduciendo así los gastos fijos mensuales en un hogar que pueden destinarse para otros rubros.

## **Diseño Metodológico**

### **Enfoque y tipo de estudio**

Esta investigación es de enfoque cualitativo dado que se abordó desde la vivencia de cada uno de los actores entrevistados en la ciudad de Medellín

La investigación cualitativa acude al uso de una variedad de materiales empíricos- estudios de caso, experiencia personal, introspección, historias de vida, entrevista, observación, interacción, textos visuales-que describen visiones y momentos problemáticos y significativos en la vida individual (Galeano, 2004, p. 20)

Del nivel descriptivo en la comunicación de los hallazgos sobre las consecuencias sociales de los Incidentes viales en Medellín para el 2015, ya que lo que se hace es describir cada una de las consecuencias sociales partiendo de las entrevistas hechas a los actores seleccionados,

En esta investigación se busca explicar cada una de las consecuencias sociales desde la vivencia de cada uno de los actores entrevistados, son ellos quienes viven y asumen los costos sociales de los incidentes viales, apuntando siempre a realizar un aporte social que pueda servir como referente a la institucionalidad al momento de revisar la situación de la Seguridad vial en Medellín y para los enfoques que se tengan desde el cumplimiento de las metas que sugiere NU y la OMS para el 2020.

Primero se hizo una revisión bibliográfica de los estudios realizados en Colombia y en Medellín acerca de las consecuencias sociales que traen los incidentes viales, además se revisó la teoría desde la cual se basa la investigación en este caso desde la teoría sociológica funcionalista. Finalmente se hicieron las entrevistas, se clasificó la información, se consolidó para luego relacionarla con la teoría y así se sacaron las conclusiones.

### **Población**

El estudio se hizo con 20 actores viales, personas que sufrieron incidentes viales en la ciudad de Medellín para el año 2015, son quienes pueden dar cuenta de los efectos que causaron en ellos dichos hechos.

## **Variables**

Las variables fueron de tipo cualitativo como lo es esta investigación, se definieron de acuerdo a la pregunta de investigación, cada una de las consecuencias sociales que se esquematizan analizando cada una de las Instituciones sociales que conforman la sociedad desde la teoría funcionalista.

## **Fuentes de información**

Primaria: Entrevistas directas a personas que tuvieron incidentes viales en el año 2015 y que sufrieron los efectos directos de éstas. Se categorizaron de acuerdo a las instituciones sociales trabajadas, es decir, desde la familia, la economía, la política, la educación y la religión. A continuación el cuestionario usado para recolectar la información primaria a los entrevistados.

1. Podría contarme ¿Cómo fue el Incidente Vial que tuvo?
2. Que le ocasionó este Incidente Vial?
3. Como estaba conformada su familia antes y después del Incidente Vial, como es el comportamiento de la familia ahora?
4. Cómo cambió su familia después de este Incidente, como es el manejo del afecto, de las emociones, la motivación?
5. Cuanto tiempo duró la incapacidad y cuanto tiempo dejó de trabajar?
6. En su familia como cambiaron los roles de las personas encargadas de generar los ingresos, como se distribuyeron los ingresos?
7. Económicamente como afectó su vida?
8. Como se distribuyeron los ingresos?
9. Aún tienen dificultades económicas por el Incidente vial?
10. La familia siguió unida o hubo cambios en cuanto a la integración social de ustedes como grupo familiar?
11. Respecto a sus creencias religiosas, cambiaron después de este Incidente, que piensa ahora al respecto?
- 12.Cuál es ahora su forma de pensar respecto a las normas y valores?
13. Su forma de socializar con los otros cambió después del Incidente vial?

14. Cuando hablamos de salud mental según la OMS La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social
15. Cómo siente que es ahora su salud mental, cree que el Incidente vial la afectó y de qué manera?
16. Algún miembro de su familia o usted tuvieron que aplazar los estudios que estaban realizando o cómo afectó este incidentes sus estudios?
17. Después del accidente su capacidad de conocer y comprender sigue igual o siente que cambió?
18. En cuanto a su capacidad para tomar sus propias decisiones, algo cambió o es dependiente de los otros?
- 19.Cuál es su concepto en estos momentos de la Secretaría de Movilidad?
20. Cree que son suficientes las campañas que hacen sobre movilidad?
21. Qué piensa de la normatividad que hay actualmente para la movilidad?
22. Usted que sabe acerca de los índices de Accidentalidad de los motociclistas?

Secundaria: Estadísticas publicadas por la Secretaría de movilidad de Medellín, los diferentes entes territoriales, publicaciones de periódicos y revistas, revisión bibliográfica de estudios y publicaciones hechas al respecto por la Facultad Nacional de Salud Pública registradas en su biblioteca y documentos y publicaciones que fueron facilitadas por el profesor Gustavo Alonso Cabrera Arana especialista en Seguridad Vial de la misma facultad.

## Análisis de Resultados

### Cifras evolutivas

A partir del año 2000 las motos crecieron 1333% en Medellín, desde el 2010 IV en IPAT Informe policial de Accidentes de Tránsito creció 25% a casi 50.000, no registrado sería 170.000, 220.000 por año, unos 600 IV por día, en 75% de IV se involucra una moto. Promedio 300 muertes viales por año. El 96% de las 1800 muertes y 180.000 lesiones en periodo 2010-2015 son moteros 47%, peatones 44% y ciclistas 5%. Los más vulnerables, la mayoría eran pobres, poco educados y de bajos ingresos, varones jóvenes en moto o ancianos a pie con dependientes. (SeViMed, octubre 2016)

En la ciudad han disminuido los incidentes viales, la tasa de accidentes acumulados por cada 100.000 vehículos hasta el mes de diciembre de 2015 presentó un descenso del 2.1% con relación al mismo período del 2014, igualmente disminuyeron los usuarios de moto muertos a diciembre de 2014 que fue de 126 y a diciembre de 2015 la cifra bajó a 106, lo que equivale al 15.9% menos que el año anterior.

Según datos de la (STTM Secretaría de Transporte y Tránsito, 2016 ) de la ciudad de Medellín, pese a estas cifras los accidentes donde se ven involucrados las motocicletas sigue siendo preocupante, este tipo de transporte por razones de agilidad, economía y costos, pasó a ocupar el primer lugar en las preferencias de uso de jóvenes y adultos para sus diarios desplazamientos ya sea de trabajo, de paseo o simple afición.

### Consecuencias sociales de los Incidentes viales

**Consecuencias Económicas:** Según un estudio realizado por la Universidad de Antioquia el costo de los IV consume del 1% al 4% del PNB Producto Nacional Bruto de países en desarrollo, más de la mitad de lo que reciben en ayudas al bienestar. El 97% de la mortalidad vial 2015 en Medellín ocurrió en los actores vulnerables: peatones 53%, moteros 40% y ciclistas 4%, supera el promedio de 2010 a 2015. Por cada muerto hay 9 personas hospitalizadas con gravedad y hasta 40 más admitidas en servicios ambulatorios. La estimación mínima de costo de IV es de 1.2 billones (Cabrera A, Gustavo, Espinosa L, Adriana y Velásquez O, Natalia 2016)

De los actores entrevistados todos sufrieron lesiones físicas y mentales por ende tuvieron incapacidades la mínima fue de 5 días y la máxima de 8 meses, su economía familiar se afectó de la siguiente manera:

***Economía familiar.*** Todos tenían SOAT y EPS lo que les cubrió los gastos en atención médica, sin embargo la incapacidad sólo en uno de los casos le cubrió el 100%, aunque fue de varios meses. El resto de los accidentados bajó sus ingresos por salario debido a la incapacidad lo que llevó a lo siguiente:

- a. Préstamos con entidades financieras, conocidos o familiares, estos fueron en el mediano y corto plazo, desde el 2015 a esta fecha aún están pagando estos préstamos.
- b. Redistribución de los ingresos, es decir algunos de los miembros de la familia hacen un aporte más grande para cubrir los gastos fijos que el accidentado no puede cubrir por la baja en sus ingresos. Lo que lleva a bajar los ingresos colectivos de la familia y por ende dejar de participar en recreación, atrasar los proyectos y planes familiares en el mediano y largo plazo como el estudio, la compra de casa, el mejoramiento de la calidad de vida.
- c. Gastos por transporte: De sus ingresos que están más bajos, cubrir el desplazamiento a las citas médicas, a las terapias físicas, las citas con el siquiatra, al lugar de trabajo después de su recuperación, ya que muchos no pueden volver a montar en moto o mientras la arreglan.
- d. Gastos por medicamentos: Algunos de los medicamentos no los cubre el POS por lo que deben cubrir estos gastos, los traumas físicos y mentales que causan las lesiones generan gastos para medicamentos que ayudan a cicatrizar física y mentalmente.
- e. Costos por arreglo de las motos y/o vehículos e infraestructura tanto del accidentado como del tercero: La mayoría de los motociclistas no tiene seguro por daños a terceros lo que implica gastos para cubrir los arreglos de las motos y vehículos involucrados en el Incidente Vial.
- f. Incremento de los Servicios Públicos: Todos los accidentados son empleados, es decir trabajan al servicio de otros en las diferentes compañías de la ciudad, en su incapacidad tuvieron que permanecer todo el día en la casa, lo que incrementó los servicios públicos en sus viviendas por tener mucho más tiempo prendidos sus aparatos electrónicos como

el televisor, el equipo de sonido, el computador entre otros, aumento al mismo tiempo de los servicios de acueducto, energía eléctrica, y gas domiciliario.

- g. Costos por estudio: El 50% de los entrevistados estaban estudiando al momento del incidente y todos tuvieron que aplazar sus estudios lo que significó, incremento de gastos para pagar un semestre más en la universidad. Lo que lleva a que sus metas para una mejora sustancial de su vida económica y de la familia tuvieran que aplazarse, uno de los entrevistados estaba en el último semestre de universidad y no pudo terminar su trabajo de grado, por ende sus aspiraciones de ascender como profesional y económicamente se tuvieron que aplazar, dejó de estudiar por la edad que tenía al momento del accidente, como la incapacidad fue tan larga dice que ya con 39 años se demora más para terminar la carrera y cuando termine ya no va a ser para la empresa la persona ideal para ocupar otro cargo, porque hay personas muy jóvenes esperando esta oportunidad.

***Economía Nacional.*** Al afectarse la economía de las familias se afecta la economía de la ciudad y de la nación.

- a. Productividad: Las compañías a las que pertenecen estas personas, perdieron por un periodo de tiempo una persona económicamente activa, bajar sus indicadores y metas de cumplimiento, además de tener que pagar incapacidades por alguien que no está produciendo, algunas debieron buscar quien reemplazara estos puestos de trabajo. Lo que se ve reflejado en la economía de la ciudad. Uno de los entrevistados además de laborar en una compañía tiene un negocio independiente que atiende él sólo para mejorar su economía, el negocio estuvo cerrado por un mes, lo que generó disminución de ingresos, pérdida de clientes, bajar las ventas al momento de volver a abrir. Otro trabajaba independiente como maquilas, para un tercero, trabajo que dejó de realizar por 8 meses.
- b. Desarrollo económico: Se genera que la oferta y la demanda se frenen o disminuyan porque la capacidad adquisitiva de un sector de la población se merma, atrasando el crecimiento económico nacional. Se pierde la oportunidad de tener un profesional

- más en la familia y por ende en la sociedad que le puede aportar al desarrollo de la nación.
- c. Prosperidad: Las familias atrasan muchos sueños y proyectos como comprar casa, un vehículo, crecer su negocio, independizarse, al bajar la economía se pierde la oportunidad para que ésta siga creciendo y presente una mejora sustancial para una sociedad.
  - d. Niveles de pobreza: Cuando se frena la economía de un país, se frena la economía de las familias, aumentando la pobreza por la falta de recursos y la disminución de los ingresos lo que produce un estancamiento del progreso de la sociedad.

**Consecuencias familiares:** La conformación de las familias tiene distintas características, hogar nuclear: papá, mamá e hijos, monoparental, mamás e hijos solos, hermanos solos, hogares unipersonales: porque ya se independizaron de su familia o hubo una separación.

**Contribución al desarrollo de la sociedad:** La familia como base de la sociedad forma a sus miembros para que participen activamente en el crecimiento económico de un país, en situaciones tan complejas como los incidentes viales que dejan incapacitados y muertos, su papel fundamental flaquea, se afectan las emociones de los miembros del grupo familiar, aunque les permite unirse como familia por la situación por la que atraviesan en el momento, sus miembros están afectados por emociones como el miedo, la angustia, la ansiedad, intranquilidad entre otros.

**Cuidado de los lesionados:** En los casos donde hay lesionados con hospitalización, los miembros de la familia que viven en otro hogar deben de desplazarse para cuidarlo, lo que genera que los miembros en general dejen de hacer sus actividades cotidianas, como trabajar, hacer gestiones personales, salir a pasear, retrasar proyectos para poder aportar al cuidado del familiar afectado.

**Conformismo:** Con la situación de discapacidad y secuelas que dejan las lesiones físicas, sumando a esto el hecho de no poder volver a estudiar y perder oportunidades de progreso y prosperidad, genera que las familias lleguen a un estado de tranquilidad que deciden seguir trabajando pero conformándose con lo que tienen en el momento.

**Consecuencias en la educación:** La educación genera progreso en todos los sentidos en las sociedades, crecimiento económico, cultural, desarrollo, igualdad, equidad. El 50% de los entrevistados estaban estudiando al momento del incidente vial. Con los incidentes viales muchas personas deben de abandonar o aplazar sus estudios lo que genera:

**Desescolarización:** Dejar la universidad en el momento del incidente vial lo que genera tener que esperar un semestre más para graduarse, uno de los entrevistados dejó la universidad completamente aduciendo que por aplazarla más de un año su vida económicamente activa se acortó y por la edad cree él que mientras se gradúa van a pasar los años y en la compañía donde labora ya no lo tendrán en cuenta porque hay personas muy jóvenes que tienen las mismas oportunidades y las van a preferir.

**Logros:** En el cumplimiento de las metas como profesional, al desescolarizarse un semestre, esos sueños y metas propuestas en el mediano plazo se deben alargar, oportunidades de crecer en las compañías, de crecimiento económico, de graduarse que se quedan estancados y por ende aplazar el mejoramiento de la calidad de vida.

**Socialización:** Se pierden las capacidades de integrarse como miembro activo de una comunidad académica que le está permitiendo crecer, soñar, lograr metas.

**Consecuencias Políticas:** A raíz de las metas que propuso la ONU a la OMS y ésta a su vez a los países para fomentar políticas que apunten a mejorar la SEGURIDAD VIAL del país, se creó la ANSG como mecanismo para trabajar con los departamentos y municipios de país, aportando recursos y para hacer seguimiento al cumplimiento de las metas, cuya inversión tuvo un costo de

**Institucionalidad:** Las instituciones han demostrado que son ineficientes al momento de generar políticas públicas para mejorar la seguridad vial, en el marco de las metas propuestas por la OMS se establecen organismos como Seguridad Vial para Antioquia SEVIDA, Modelo de Gestión en Seguridad Vial MOGESVI, en Antioquia apoyados por la Universidad de Antioquia, quienes generan conocimiento y proyectos para ser aplicados en el marco de la Seguridad Vial. Seguidamente a estas nace la ANSV,

Agencia Nacional de Seguridad Vial la cual obtuvo un crédito del Banco Interamericano de Desarrollo BID de 10 millones de dólares aún sin desembolsar. El Tiempo (septiembre de 2016). Mientras tanto los políticos del momento se pelean la Dirección de este organismo. La institucionalidad pierde credibilidad en un país como donde hay tanta corrupción. Esta Agencia se creó a finales del 2015 y aún carece de dirección y sin un plan para reducir las altas tasas de accidentalidad.

### **Consecuencias Religiosas**

**Creencias:** En cuanto a las creencias religiosas se encontró que las familias no dejan de creer en un ser superior, por el contrario, sus creencias religiosas se afianzan más, las oraciones por la recuperación de su salud física y mental, por su situación económica y por la protección al momento de salir de nuevo a la calle se incrementan y demuestran que somos un país muy religioso sin importar la orientación religiosa.

**Cambios en la orientación religiosa:** Respecto a la religión que se profesa no se identificaron cambios en la migración de un credo a otro, sólo las oraciones con más fuerza que antes, los cambios fueron en cuanto a acercarse mucho más a la Divinidad, se sienten bendecidos por la nueva oportunidad que les dio su Dios. Oran y agradecen más que antes.

### **Conclusiones y Recomendaciones**

Este monografía se hizo con el fin de explicar las consecuencias sociales que afectan a la ciudad de Medellín por los incidentes viales, en la revisión bibliográfica que se hizo, sólo se encontraron datos de los costos económicos que dejan los Incidentes Viales en Medellín a partir de una fórmula de un trabajo que se hizo desde la Universidad de los Andes/FNPV, en estos se tomaron unos indicadores generales, pero los costos económicos son mucho más altos,

A partir de las entrevistas que se hicieron, se lograron identificar cada uno de los costos sociales con los actores directos que fueron afectados, es decir los actores de los IV, que junto con su familia asumen un costo muy alto que los lleva a resurgir de nuevo y cambiar hábitos del comportamiento en sociedad, desde la teoría funcionalista se expresa un cambio social a partir de

la falta de orden social que se ha generado por el progreso de la misma, no se tiene en cuenta a los individuos que la conforman, igualmente debe haber un IV con lesionados para que los motociclistas cambien sus pensamientos y sean más prevenidos a la hora de conducir o de ser pasajero.

La reflexión nos lleva a pensar que igualmente hay que seguir trabajando para lograr la integración social desde cada una de las instituciones sociales para que la interdependencia que hay en cada una pueda trabajar en equipo y así bajar los Índices y mejorar la SV, de esta manera poder cumplir las metas propuestas para el decenio 2010-2020 por la OMS y la ONU.

Las instituciones están llamadas a reflexionar sobre el tema de la SV, en la ciudad hay actualmente campañas de educación vial que no están siendo suficientes, aunque las cifras no tienen un aumento significativo pero siguen dejando unos costos muy altos para una sociedad donde la mayoría de la población y los usuarios de moto son personas de estrato 1, 2 y 3, generando problemas de inequidad, desigualdad y pobreza.

La misión es crear una sociedad más segura, más justa, más incluyente, con sistemas de transporte masivo que abarquen toda la población, que sean sostenibles en el tiempo, mejorar la infraestructura, aumentar los medios donde se publicitan las campañas de prevención, que no sólo sea una muestra de los motociclistas, ya que en las entrevistas se identifica que a la gran mayoría de ellos no les ha tocado estas campañas, sólo conocen las capacitaciones que se dictan en la Secretaría de Movilidad al momento que se genera un parte y por pagarlo a tiempo se reconoce sólo la mitad y se debe asistir una capacitación que se hace más desde lo correctivo porque ya hubo el parte que desde lo educativo y preventivo.

Que los colectivos y los individuos se unan en una fuerza que pueda llegar a generar una Política Pública que apunte hacia la mejora sustancial de la SV, el tiempo pasa y no hay claridad al respecto, se necesitan ciudadanos más comprometidos en una ciudad fragmentada que ve a diario como sus individuos asumen las consecuencias de un crecimiento motorizado no planeado que lleva a aumentar las cifras de muertos, lesionados, familias desintegradas, pérdida de la productividad, costos del PIB entre otros.

Desde la Facultad Nacional de Salud Pública se está generando conocimiento para la Gestión de la Seguridad Vial no sólo en Medellín sino en Colombia, sus aportes con el MOGESVI, SEVIDA, los trabajos de investigación de sus estudiantes, de sus investigadores están generando un aporte para la conciencia de la sociedad entera frente al tema, pero falta más compromiso de las administraciones locales para bajar las tasas de IV y reducir las consecuencias sociales que acarrearán éstos.

### **Limitaciones**

Al hacer una revisión bibliográfica sobre las consecuencias sociales de los incidentes viales en Colombia y específicamente en la ciudad de Medellín se encuentra que hay muchas investigaciones sobre seguridad vial, las cifras de los incidentes viales, análisis sobre el problema de salud pública en el que se ha convertido la Seguridad Vial a causa de los Incidentes viales, costos económicos en algunos hospitales, pero pocos datos de los costos directos en las instituciones sociales y en los actores que componen los incidentes viales.

## **Agradecimientos**

Principalmente a Dios, el creador de todas las cosas y quien siempre está ahí en cada momento de mi vida bendiciéndome, por haberme permitido llegar hasta este momento de mi vida tan especial, después de tantos años de estudio y altibajos en el camino.

Al profesor Wilson Chica mi asesor por su paciencia, conocimiento y ayuda, sin él no hubiese sido posible terminar.

A mi familia por siempre estar ahí, ayudándome en todo momento, motivándome a seguir adelante, mi mamá, John Jairo Patiño, mis primas, mis tías, mis hermanos.

A la Universidad de Antioquia por brindarme la oportunidad de ser parte de tan grandiosa academia. Especialmente al profesor Gustavo Cabrera Arana por sus aportes a mi trabajo.

A las personas quienes pude entrevistar como actores viales por su valioso tiempo en pro de mi investigación.

## Bibliografía

- Cabrera A, Gustavo. *Índice Seguridad Vial – ISEVI ANT 50*. (2016). Medellín.
- Cabrera A, Gustavo. *PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – PNSV de Colombia a 2021*. (2014). Medellín.
- Departamento Nacional de Planeación. *Salud Pública*. (2016) Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/programas/desarrollo-social/subdireccion-de-salud/Paginas/salud-publica.aspx>
- El Rincón del Vago, Sociología de la Familia. Recuperado de <https://www.google.com.co/#q=http:%2F%2Fhtml.rincondelvago.com%2Fsociologia-de-la-familia.html>
- Facultad Nacional de Salud Pública Héctor Abad Gómez UDEA, MOGESVI *Modelo de Gestión en Seguridad Vial*. 2016. Medellín.
- Facultad Nacional de Salud Pública Héctor Abad Gómez. *Seguridad Vial de Antioquia SEVIDA: Gestión a 2020 (septiembre 2015)* Medellín
- Galeano, E. (2004). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit.
- Light, Donald. (1991) *Sociología*. Bogotá: McGraw-Hill Interamericana.
- Marín D, Maria, Monsalve M, Jackeline y Vásquez, Sara. *Aspectos generales de la Seguridad Vial Medellín*, Colombia, 2010 – 2014. Universidad de Antioquia. 2015.
- Moreno P, Arnoldo. *El Concepto de Institución Política*. (2016) Recuperado de <http://www.egrupos.net/cgi-in/eGruposDMime.cgi?K9U7J9W7U7xumopxCkunoq-edqdknqkyltuyqjoudCXVTYCVthCnoqdy-qlhhyCXUhb7>
- Organización Mundial de la Salud. *Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. Es hora de pasar a la acción 2009*. Recuperado de [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/cover\\_and\\_front\\_matter\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/cover_and_front_matter_es.pdf).

Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. *La Ocupación del Territorio en el Proceso de Urbanización del área metropolitana del valle de Aburrá*, (2006) Colombia. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. , Depósito Legal: B. 21.741-98 , Vol. X, núm. 218 (83), 1 de agosto de 2006, Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-83.htm>

Sisolog. La Escuela como Institución Socializadora. Recuperado de <http://cisolog.com/sociologia/la-escuela-como-institucion-socializadora/>

### Referencias

Alcaldía de Medellín. *Perfil demográfico 2005 – 2015 DANE - Alcaldía de Medellín PDF*. Recuperado de <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Planeaci%C3%B3n%20Municipal/Secciones/Indicadores%20y%20Estad%C3%ADsticas/Documentos/Proyecciones%20de%20poblaci%C3%B3n%202005%20-%202015/Perfil%20Demografico%202005-2015%20Total%20Medellin.pdf>

Área Metropolitana, *Plan Maestro de la Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá*. 2007. Recuperado de <http://www.metropol.gov.co/Movilidad/Documents/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad.pdf>

Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. *Cámara de la Industria Automotriz*. Recuperado de <http://www.andi.com.co/cinau/Paginas/default.aspx>

Avellaneda G, Pau. *Movilidad, Pobreza y Exclusión de una ciudad Peruana*. (2007) Recuperado de <https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2007/tdx-1005107-161727/pag1de1.pdf>

Cabrera A, Gustavo. *Seguridad Vial Medellín.- Sevimed a Octubre 2016*. De síntesis de 5 años de estudio SEVIDA-FNSP entre UDEA y COLCIENCIAS. Proyecto Seguridad Vial Medellín: dinámica y modelo de gestión.

De la Urbe. *Medellín: Crecimiento rápido. Movilidad Lenta*. (2013) Recuperado de <http://delaurbe.udea.edu.co/2013/10/22/medellin-crecimiento-rapido-movilidad-lenta/>

- El Espectador. *Colombia, un País que se transporta en moto.* (abril 2015)  
<http://www.elespectador.com/noticias/economia/colombia-un-pais-se-transporta-moto-articulo-553177>
- El Tiempo. Motor. *SEGURIDAD VIAL COLOMBIA: con plata y accidentalidad en ROJO.* (septiembre 2016). Medellín.
- Espinosa-López A, Cabrera-Arana G, Velásquez-Osorio N. *Epidemiología de incidentes viales en Medellín, Colombia, 2010-2015.* Rev. Fac. Nac. Salud Pública, 2017; 35(1): 9-17.  
 DOI:10.17533/udea.rfnsp.v35n1a02
- Horton, Paul B., Hunt, Chester L. (1990). *Sociología*, McGRAW-HILL.
- Johnson, B. (1979). *Introducción a la sociología funcionalista de Talcott Parsons.* Bogotá, Colombia. Ediciones Tercer mundo.
- Miralles-Guash, Carme y Cebollada, Ángel. *Movilidad cotidiana y sostenibilidad, Una interpretación desde la geografía humana* Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3094058>
- Monografías. Com, *Los Valores de la Familia Actual*, Recuperado de: <http://www.monografias.com/trabajos82/valores-familia-actual/valores-familia-actual2.shtml>
- Naciones Unidas. Asamblea General. A/69/L.85 Original: inglés. *Objetivos del Desarrollo Sostenible ODS 2030.* (25 de septiembre 2015) Tradujo Cabrera G, SEVIDA/UDEA. Medellín.
- Organización Mundial de la Salud. *Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015.* Recuperado de [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/)
- Rodríguez Fernández, N.: "Un acercamiento a la familia desde una perspectiva sociológica", en *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, Mayo 2012, <https://cse.google.es/cse?cx=partner-pub-0219323732506342:0599187572&ie=ISO-8859-1&q=Un+acercamiento+a+la+familia+desde+una+perspectiva+sociol%C3%B3gica&sa=Buscar+en+Eumed.net#gsc.tab=0&gsc.q=Un%20acercamiento%20a%20la%20familia>

ia%20desde%20una%20perspectiva%20sociol%C3%83%C2%B3gica&gsc.page=1

Saldarriaga G, Isabel y Torres R, Alejandra, (2014) *Estimación de Costos Asociados a Incidentes Viales Medellín, Colombia 2010-2014*. Universidad de Antioquia. Medellín.

Secretaria de Movilidad de Medellín, *Informe Mensual de Accidentalidad en Medellín 2015*.  
<https://www.medellin.gov.co/movilidad/cifras-estudios/viewcategory/2466-2015>

Secretaría de Movilidad de Medellín. *Plan de Movilidad Seguridad de Medellín 2014-2020*.  
 Recuperado de <https://www.medellin.gov.co/movilidad/secretaria-de-movilidad/plan-de-movilidad-segura-de-medellin-2014-2020>

Secretaría de Movilidad de Medellín. *Informe Anual de Accidentalidad 2014*. Recuperado de  
<https://www.medellin.gov.co/movilidad/cifras-estudios/viewcategory/1773-cifras-de-accidentalidad-anual>

VNIVERSITAS. *Las Instituciones Sociales y su Función*. Recuperado de <http://vniversitas.overblog.es/article-las-instituciones-sociales-y-su-funcion-105548278.html>