



SEGURIDAD VIAL

FIESTAS PATRIAS



CASI UNA TREINTENA DE FALLECIDOS HA DEJADO, HASTA EL MOMENTO, EL FIN DE SEMANA LARGO DE FIESTAS PATRIAS DE ACUERDO A LO INFORMADO POR CARABINEROS, REPORTÁNDOSE ADEMÁS QUE MÁS DE 385 MIL AUTOMÓVILES HAN SALIDO DESDE LA REGIÓN METROPOLITANA.

A ELLO, SE SUMAN 572 ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON UN SALDO DE 432 PERSONAS LESIONADAS Y 24 FALLECIDOS.





FACTOR HUMANO

FACTOR HUMANO: el ser humano dependiendo de sus necesidades en el sistema vial se desenvuelve de las siguientes formas:

- PEATÓN
- PASAJERO
- CONDUCTOR



FACTOR HUMANO



www.traficoytransito.com



CENTRO DE MANDO



EL CEREBRO HUMANO ES UN ÓRGANO COMPLEJO. CON CASI 3 LIBRAS, CONTIENE ALREDEDOR DE 100,000 MILLONES DE NEURONAS Y 100 BILLONES DE CONEXIONES. TU CEREBRO ES EL CENTRO DE MANDO DE TODO LO QUE PIENSAS, SIENTES Y HACES.



PROCESOS PSICOLÓGICOS



NO TODAS LAS PERSONAS TIENEN IGUALES LOS PROCESOS PSICOLÓGICOS BÁSICOS COMO SON LA ATENCIÓN, LA PERCEPCIÓN O LA MEMORIA;



A MENUDO SE ESTÁ EXPUESTO A UNA GRAN CANTIDAD DE IMPRESIONES SENSORIALES. AL IR CONDUCIENDO NO SE TIENE TIEMPO DE DESCUBRIRLO TODO, POR LO QUE EL CEREBRO SELECCIONA LOS ESTÍMULOS O INFORMACIÓN. TANTO LA SELECCIÓN COMO SU INTERPRETACIÓN NO DEPENDEN DE LA CASUALIDAD, SINO QUE SE VEN INFLUENCIADAS POR LAS EXPECTATIVAS, NECESIDADES Y POR EL ESTADO DE VIGILANCIA.

DERECHOS V/S IZQUIERDOS



EL CEREBRO HUMANO ES UN ÓRGANO COMPLEJO. CON CASI 3 LIBRAS, CONTIENE ALREDEDOR DE 100,000 MILLONES DE NEURONAS Y 100 BILLONES DE CONEXIONES. TU CEREBRO ES EL CENTRO DE MANDO DE TODO LO QUE PIENSAS, SIENTES Y HACES.

INVESTIGACIÓN: ¿CONDUCTOR ARRIESGADO O PRUDENTE? LOS MÁS PRUDENTES TIENEN MÁS ACTIVO EL LADO IZQUIERDO DEL CEREBRO.



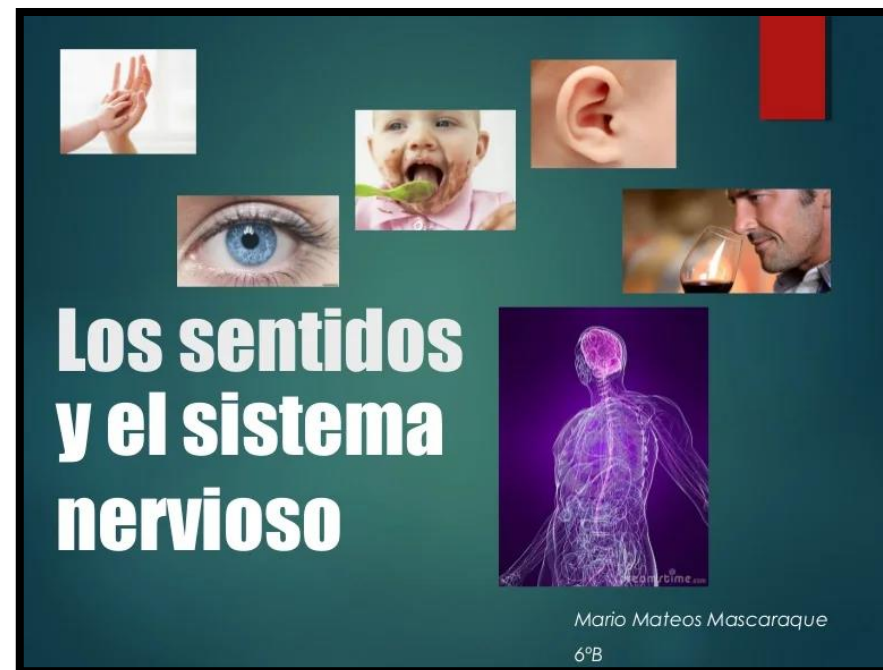
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (ESPAÑA) 07.05.2018, FACULTA DE PSICOLOGÍA DE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA.

EL FACTOR SENSORIAL



CUANDO HABLAMOS DE FACTORES HUMANOS DE “FACTOR CONDUCTOR” O “FACTOR USUARIO”, REALMENTE DEBERÍA HABLARSE DEL FACTOR SENSORIAL.

- **FACTOR HUMANO: DEPENDE DE LAS ACTITUDES Y APTITUDES DE CONDUCTOR Y PEATÓN.**
- **LOS SISTEMAS SENSORIALES SON CONJUNTOS DE ÓRGANOS ALTAMENTE ESPECIALIZADOS QUE PERMITEN A LOS ORGANISMOS CAPTAR UNA AMPLIA GAMA DE SEÑALES PROVENIENTES DEL MEDIO AMBIENTE.**



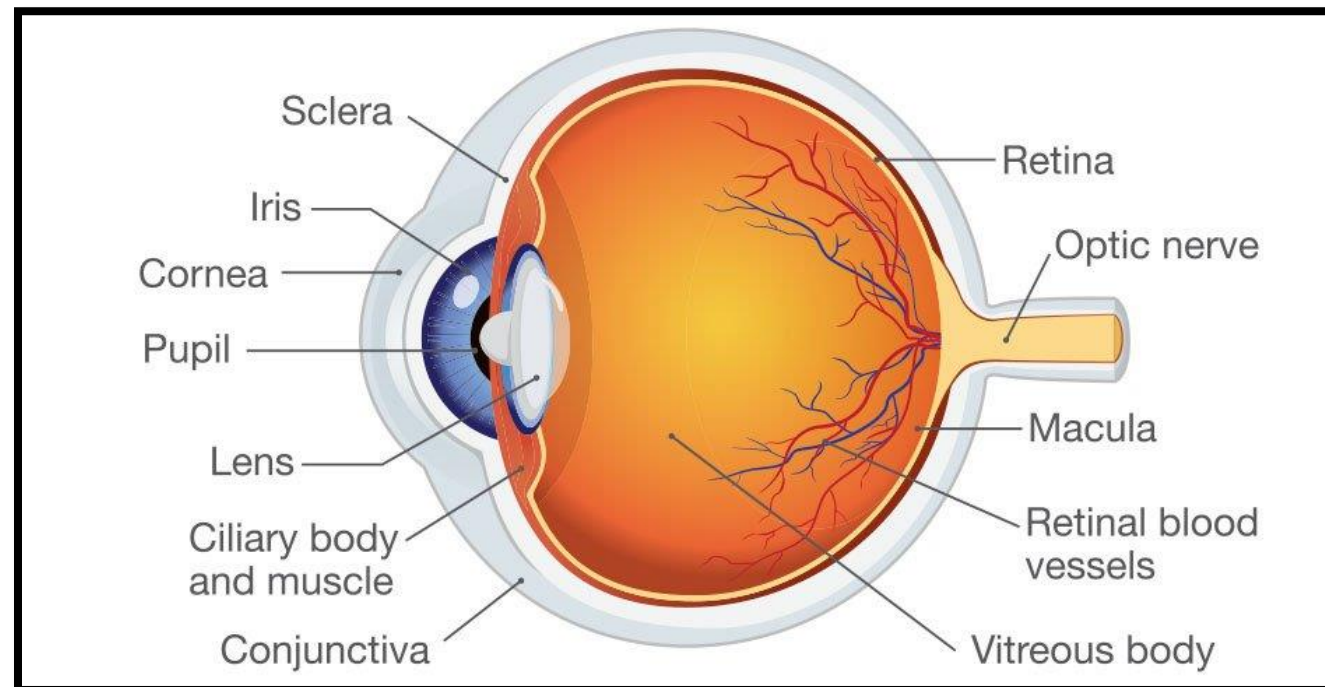
EL OIDO

INTERVIENE EN EL PROPIO PROCESO DE CONDUCIR: REVOLUCIONES DEL MOTOR PARA CAMBIAR DE MARCHA, VEHÍCULOS DE EMERGENCIA QUE SE APROXIMAN, VEHÍCULOS A ALTA VELOCIDAD, ETC. EL OÍDO ES FUNDAMENTAL PARA EL EMPLEO DE SEÑALES ACÚSTICAS, TANTO DEL PROPIO VEHÍCULO (SEÑALIZADORES), COMO DE OTROS USUARIOS.



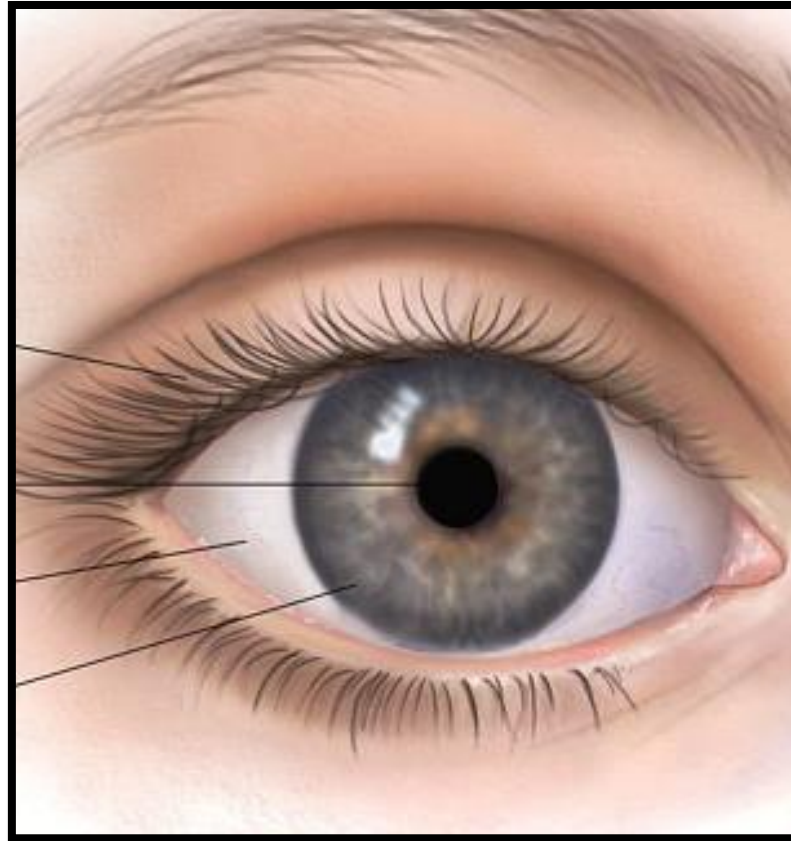
EL OJO

EL OJO ES UN ÓRGANO CAPAZ DE **RECIBIR LOS ESTÍMULOS LUMINOSOS DE NUESTRO ENTORNO**. ESTA LUZ FORMA UNA IMAGEN INVERTIDA SOBRE LA RETINA. ALLÍ, LAS CÉLULAS FOTORRECEPTORAS TRANSFORMAN LA LUZ EN IMPULSOS NERVIOSOS QUE LLEGAN A LA REGIÓN POSTERIOR DEL CEREBRO A TRAVÉS DEL NERVIÓ ÓPTICO.

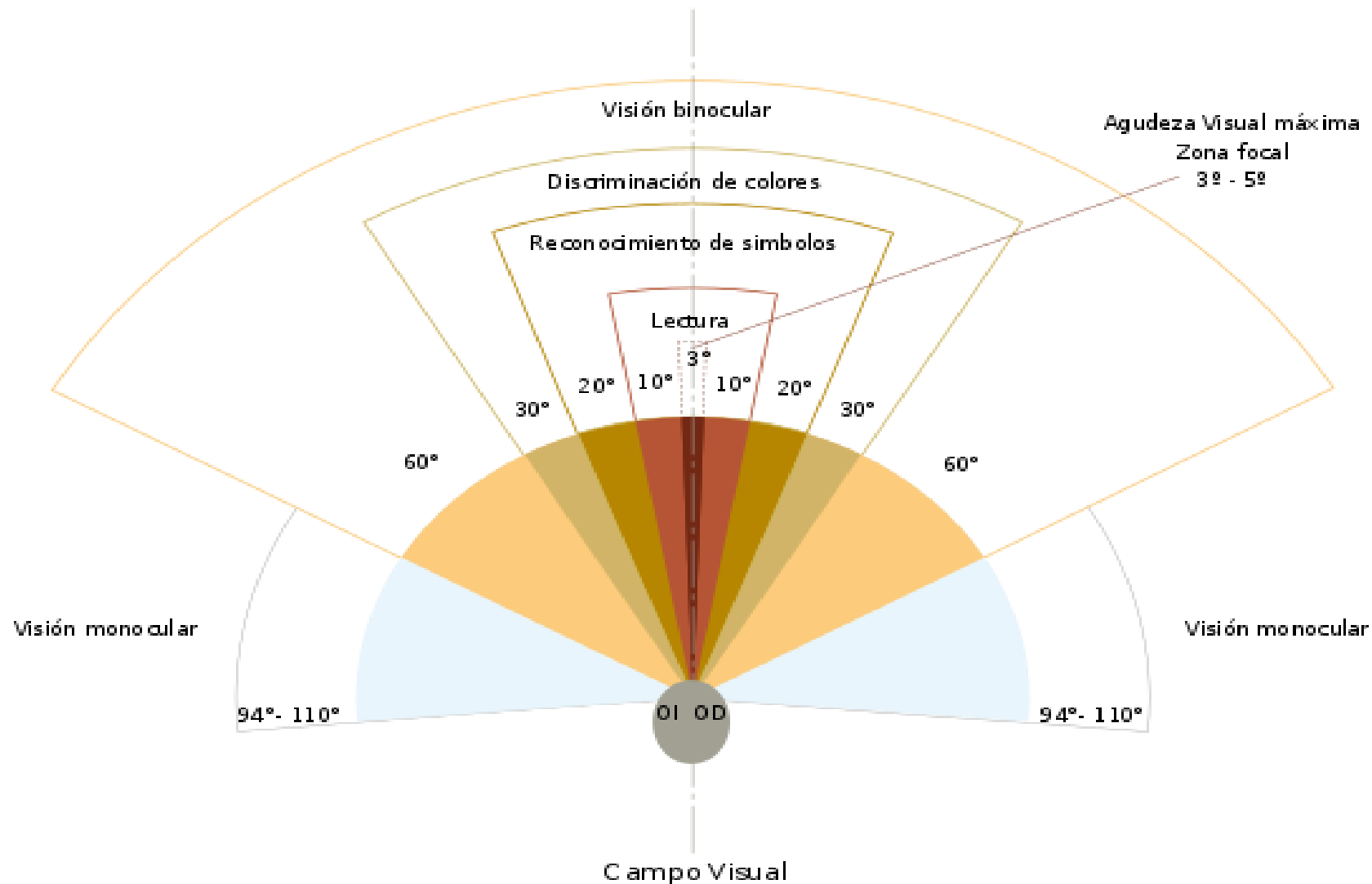


LA VISTA

- **LA VISTA.** ES EL SENTIDO QUE TIENE MÁS IMPORTANCIA, PUESTO QUE ES EL QUE MÁS PARTICIPA EN LA RECOGIDA DE INFORMACIÓN, MÁS DEL 85%.



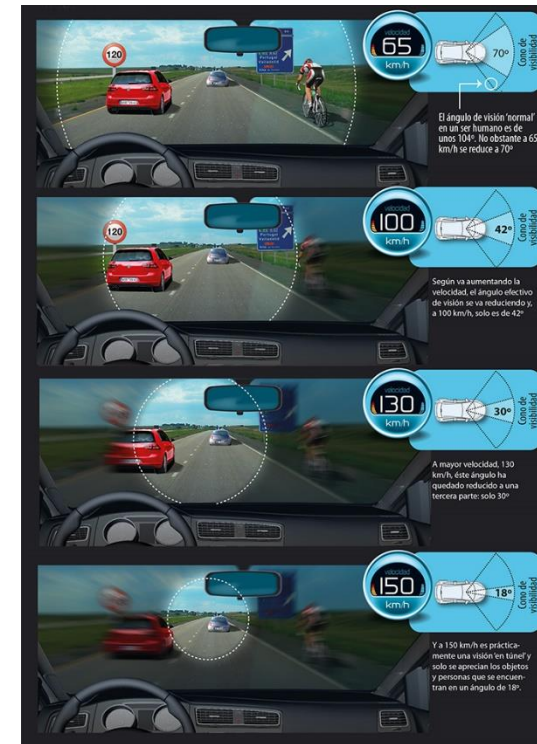
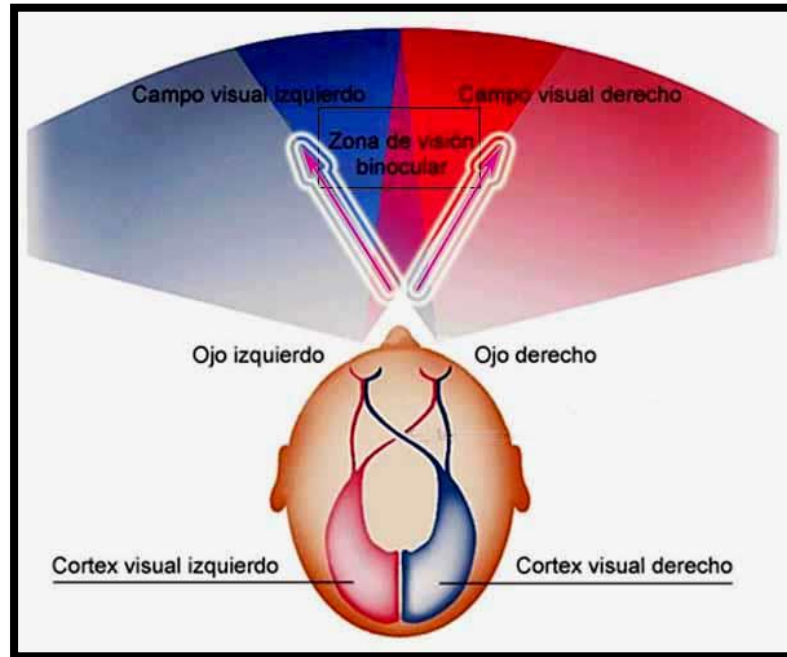
CAMPO VISUAL



VISIÓN



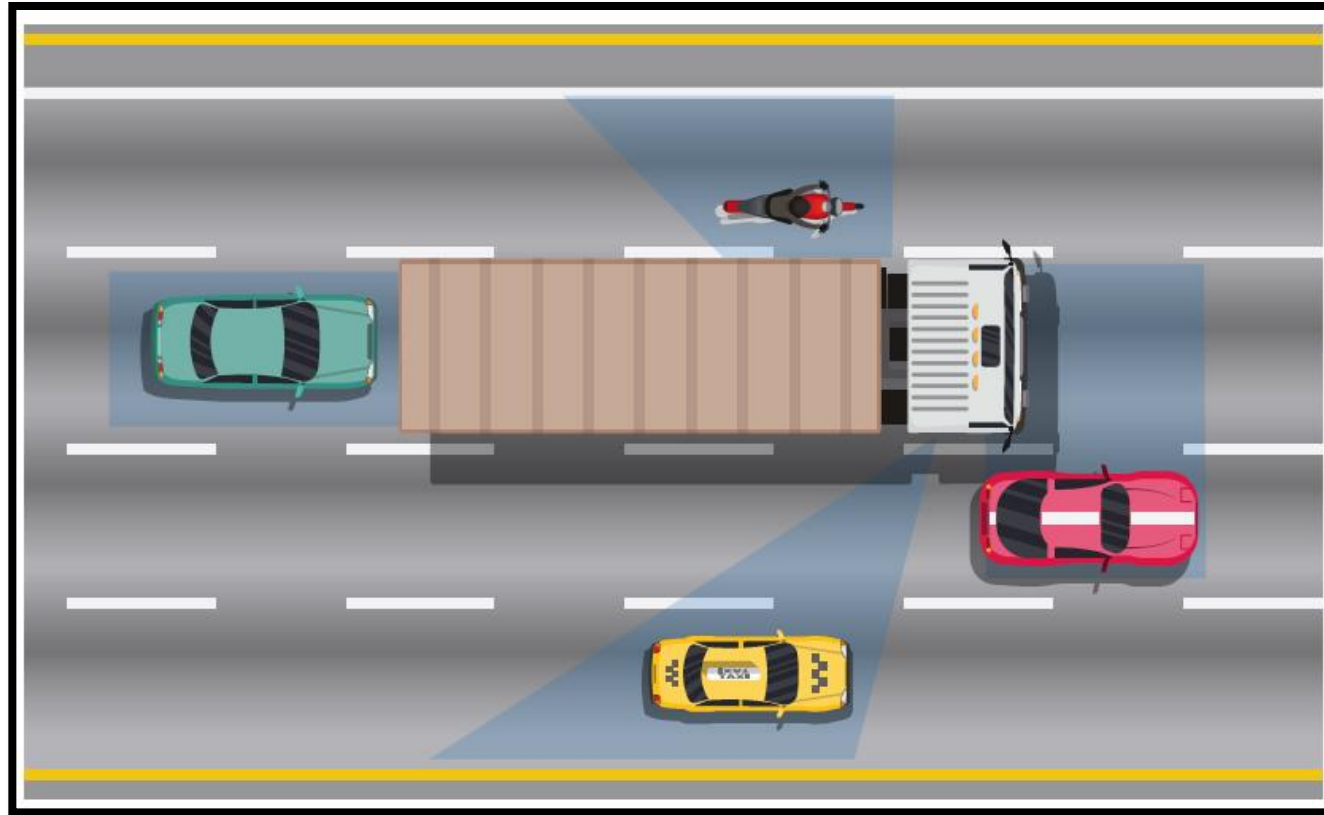
VISIÓN ES ACCIÓN Y EFECTO DE VER. LA EXPRESIÓN VER ES APRECIAR **POR** LOS OJOS, LOS OBJETOS MEDIANTE LA LUZ.



LA **VISIÓN** SE LLEVA A CABO A TRAVÉS DE LA LUZ QUE ENTRA **POR** EL IRIS Y ATRAVIESA EL LENTE DEL OJO, ESTE REFLEJA LA IMAGEN **QUE SE** REALIZA EN LA RETINA (FORMADA **POR** CÉLULAS SENSIBLES LLAMADAS: BASTONES Y CONOS).

VISUAL

TAMBIEN DENOMINADA ÁNGULOS **MUERTOS** O **PUNTOS** CIEGOS QUE EXISTEN EN TODO TIPO DE **VEHÍCULOS** SON LOS QUE, DESDE LA UBICACIÓN DEL CONDUCTOR, LIMITAN SU CAMPO VISUAL AL **PUNTO** DE OBSTACULIZAR SU AMPLITUD VISUAL Y POR TAL MOTIVO CREAR ZONAS DE RIESGO EN LAS QUE SE PUEDEN PROVOCAR ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR NO VER.



VISIBILIDAD



GRADO DE VISIÓN DE LAS COSAS DETERMINADO POR LA ATMÓSFERA U OTRAS CONDICIONES CLIMATICAS U OTRAS SITUACIONES QUE NO PERMITAN UNA BUENA VISIBILIDAD.



LA **VISIBILIDAD** ES LA CUALIDAD PERCEPTIBLE, **QUE** PERMITE VER OBJETOS A UNA DETERMINADA DISTANCIA. A MENOR **VISIBILIDAD** PEOR SE VERÁN OBJETOS A LA LEJANÍA, MIENTRAS **QUE** A MAYOR **VISIBILIDAD** SE VERÁN MEJOR OBJETOS LEJANOS.



HOMBRES V/S MUJERES



¿QUIÉN ES PELIGRO AL VOLANTE?



- HOMBRES RIESGOS
INNECESARIOS

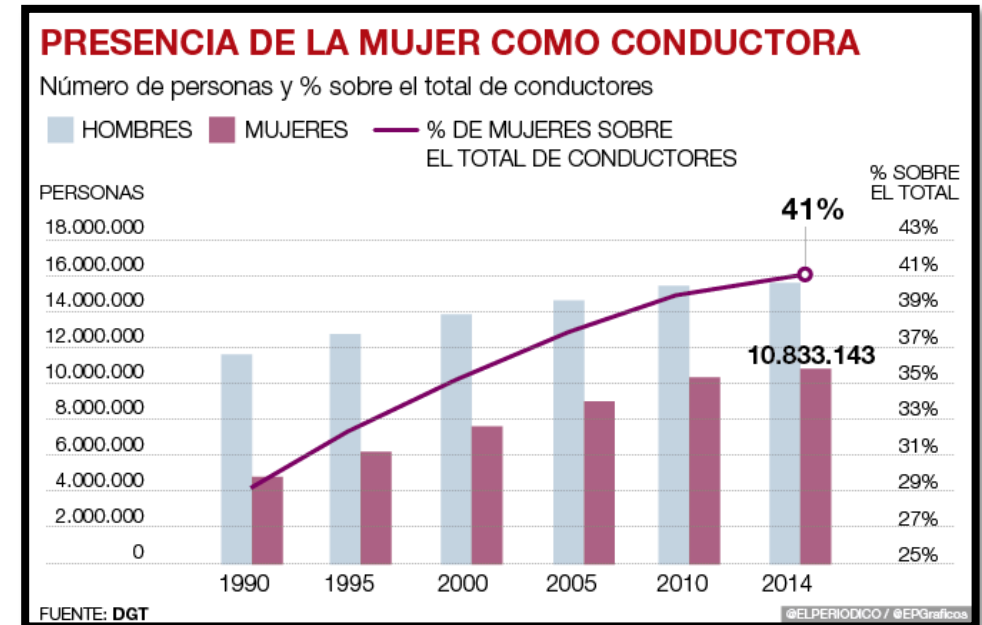
- MUJERES SOCIALMENTE
MEJOR

EN UN ACCIDENTE ELLAS FALLECEN MÁS CUANDO VAN COMO PASAJERAS, MIENTRAS QUE ELLOS MUEREN MÁS CUANDO ESTÁN AL VOLANTE.

AÑO 2021, **29.693 CONDUCTORES PARTICIPANTES**

EL 78% HOMBRES Y 22% MUJERES

MUERTOS: 588 HOMBRES; 55 MUJERES



FACTOR USUARIO



EL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS (PEATONES Y CONDUCTORES) ES LA CAUSA MÁS DIRECTA A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.



LOS FACTORES HUMANOS SON ENTRE OTROS LA CAPACIDAD DE APRENDIZAJE, DE MOTIVACIÓN, DE PERCEPCIÓN DE LOS AMBIENTES INTERNOS Y EXTERNOS, DE ACTITUDES Y EMOCIONES, DE VALORES, ETC.

SISTEMA USUARIO-VEHÍCULO



PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA USUARIO-VEHÍCULO-VIA, NO BASTA CON ACTUAR SOBRE EL VEHÍCULO O SOBRE LAS CARRETERAS, A MENUDO SE ESTÁ EXPUESTO A UNA GRAN CANTIDAD DE IMPRESIONES SENSORIALES.



AL IR CONDUCIENDO NO SE TIENE TIEMPO DE DESCUBRIRLO TODO, POR LO QUE EL CEREBRO SELECCIONA LOS ESTÍMULOS O INFORMACIÓN. TANTO LA SELECCIÓN COMO SU INTERPRETACIÓN NO DEPENDEN DE LA CASUALIDAD, SINO QUE SE VEN INFLUENCIADAS POR LAS EXPECTATIVAS, NECESIDADES Y POR EL ESTADO DE VIGILANCIA.

PERSECCIÓN SELECTIVA

LO ANTERIOR ES APLICABLE A TODAS LAS PERSONAS Y SUELE LLAMARSE PERCEPCIÓN SELECTIVA, AL IR CONDUCIENDO NO SE TIENE TIEMPO DE DESCUBRIRLO TODO, POR LO QUE EL CEREBRO SELECCIONA LOS ESTÍMULOS O INFORMACIÓN. TANTO LA SELECCIÓN COMO SU INTERPRETACIÓN NO DEPENDEN DE LA CASUALIDAD, SINO QUE SE VEN INFLUENCIADAS POR LAS EXPECTATIVAS, NECESIDADES Y POR EL ESTADO DE VIGILANCIA.



SIN EMBARGO, EXISTEN DIFERENCIAS ENTRE LAS DISTINTAS PERSONAS EN CUANTO A CÓMO CAPTAN E INTERPRETAN UNA SITUACIÓN.

ASÍ, LO QUE UNA PERSONA HA VISTO PUEDE NO HABER SIDO PERCIBIDO POR OTRA, Y LA INTERPRETACIÓN DE UN HECHO PUEDE SER MUY DIFERENTE DE UNA PERSONA A OTRA.

SISTEMA USUARIO-VEHÍCULO



DESPUÉS DE REALIZADO EL PROCESO PERCEPTIVO, QUE ES RAPIDÍSIMO, SE DECIDE ACERCA DE UNA ACCIÓN. ESTA ACCIÓN, EN COMBINACIÓN CON LA DE LOS DEMÁS USUARIOS Y CON LA CARRETERA, CONDUCE A UN RESULTADO, EL QUE PROPORCIONA EXPERIENCIA Y NUEVOS CONOCIMIENTOS.



A CAUSA DE LA PERCEPCIÓN SELECTIVA SE CORRE EL RIESGO DE PASAR POR ALTO CIRCUNSTANCIAS IMPORTANTES EN EL TRÁNSITO.

APTITUD AL VOLANTE



LA APTITUD DE CONDUCIR ES FRUTO DEL APRENDIZAJE, ES DECIR UN PROCESO COMPLEJO QUE ABARCA UN PERIODO DE TIEMPO LARGO Y AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN.



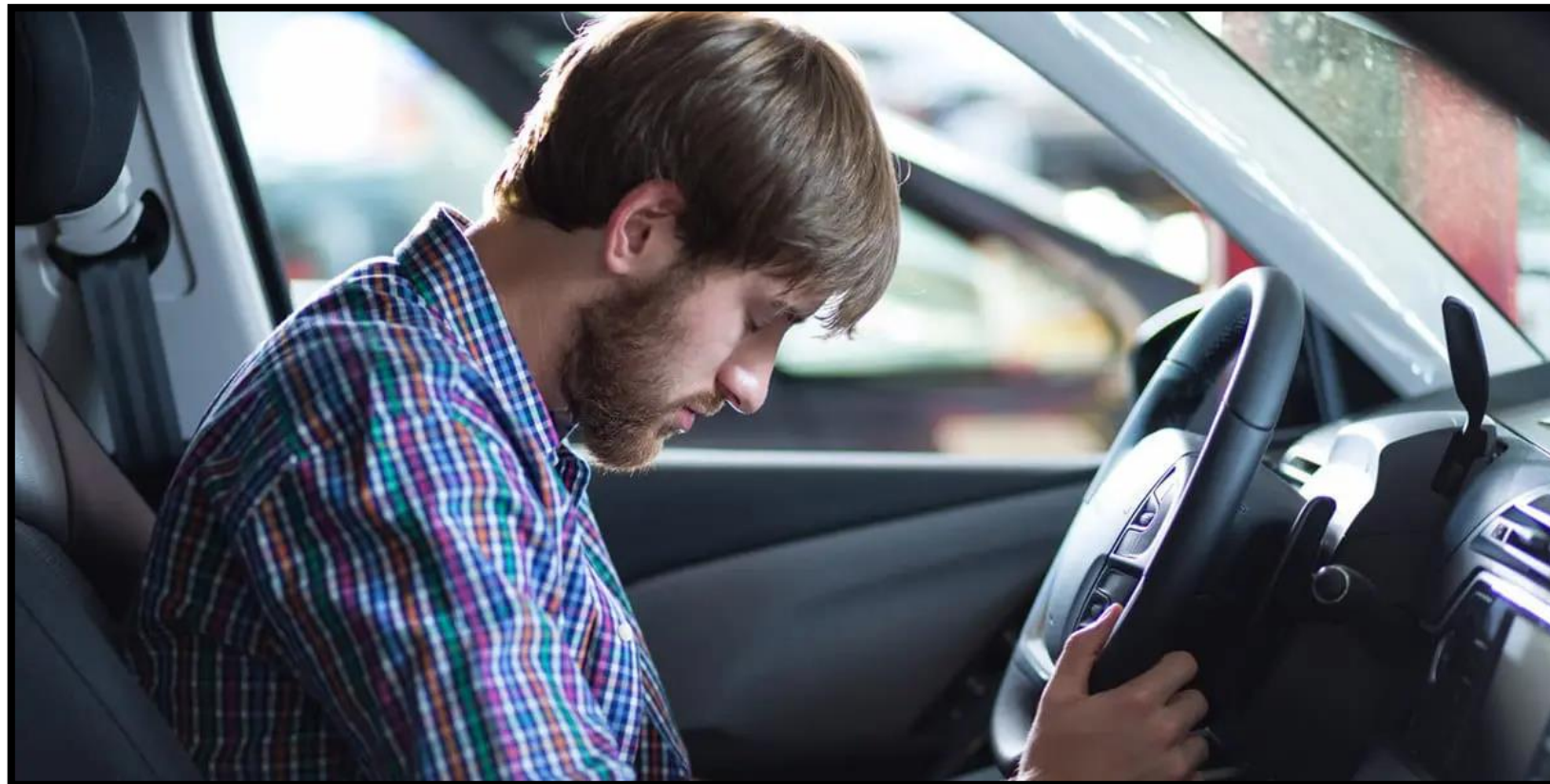
LOS OBJETIVOS FUNDAMENTALES EN EL PROCESO DE APRENDIZAJE DE CONDUCIR SON:

LOGRAR EN LOS CONDUCTORES UN MÍNIMO NIVEL DE AUTONOMÍA VIAL QUE GARANTICE CONOCIMIENTOS BÁSICOS DE SEGURIDAD.

CIFRAS



SEGÚN LAS ESTADÍSTICAS, EL **FACTOR HUMANO** ES EL RESPONSABLE EN EL 93% DE LOS **ACCIDENTES DE TRÁNSITO**, MIENTRAS QUE EL 7% RESTANTE ES ATRIBUIDO AL CAMINO Y AL VEHÍCULO.



DATOS



COMO DATO CLAVE, EL 80% DE LOS CHOQUES SE PRODUCE PORQUE EL CONDUCTOR NO ESTA ATENTO A LAS CONDICIONES DEL TRÁNSITO DEL MOMENTO EN LOS TRES SEGUNDOS PREVIOS AL ACCIDENTE.



LOS CRUCES DE CALLE

EL CRUCE DE CALLES ES EL LUGAR DE LA VIA DONDE SE PRODUCEN LA MAYOR CANTIDAD DE ACCIDENTES EN ZONA URBANA.





¿QUÉ ES EL TRÁNSITO?



ES UNA ACTIVIDAD DINÁMICA Y VARIABLE QUE REALIZAN LAS PERSONAS COMO PEATONES Y CONDUCTORES POR LAS VÍAS PÚBLICAS Y CUYA CONDUCTA DEBE ESTAR ENMARCADA A LAS NORMAS DE LA LEY DE TRÁNSITO NRO. 18.290 DEL AÑO 1985.



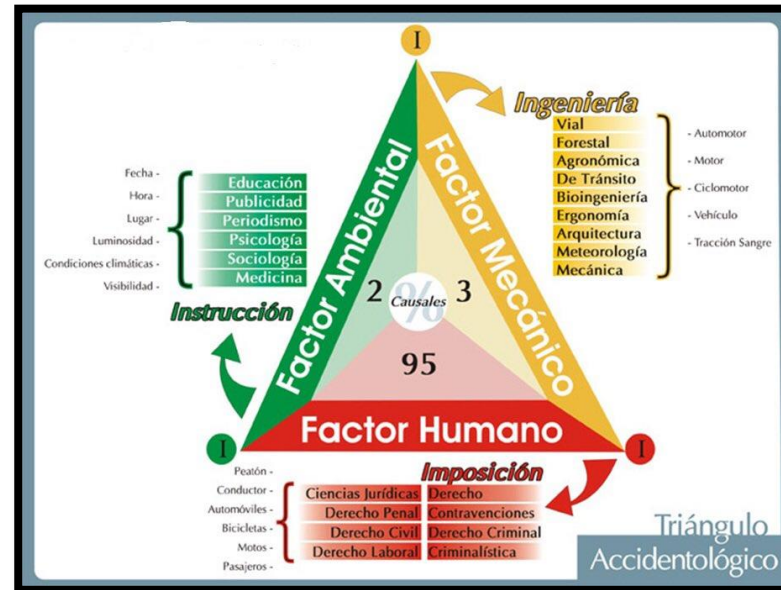


TRILOGÍA VIAL



EN EL SISTEMA DE TRÁNSITO SE CONJUGAN TRES **FACTORES** O COMPONENTES:

HUMANO, VEHICULAR Y AMBIENTAL.



ESTOS **FACTORES** SE CONOCEN COMO LA "TRILOGÍA VIAL".

CADA UNO DE ESTOS **FACTORES** TIENE RESPONSABILIDAD EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, PERO LA MAYOR RESPONSABILIDAD RECAE EN EL **FACTOR HUMANO**.

FACTOR TÉCNICO



DEPENDE DEL BUEN ESTADO DE TODOS LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO QUE PERMITAN QUE ESTE TENGA UN DESEMPEÑO OPTIMO EN LA CONDUCCIÓN.



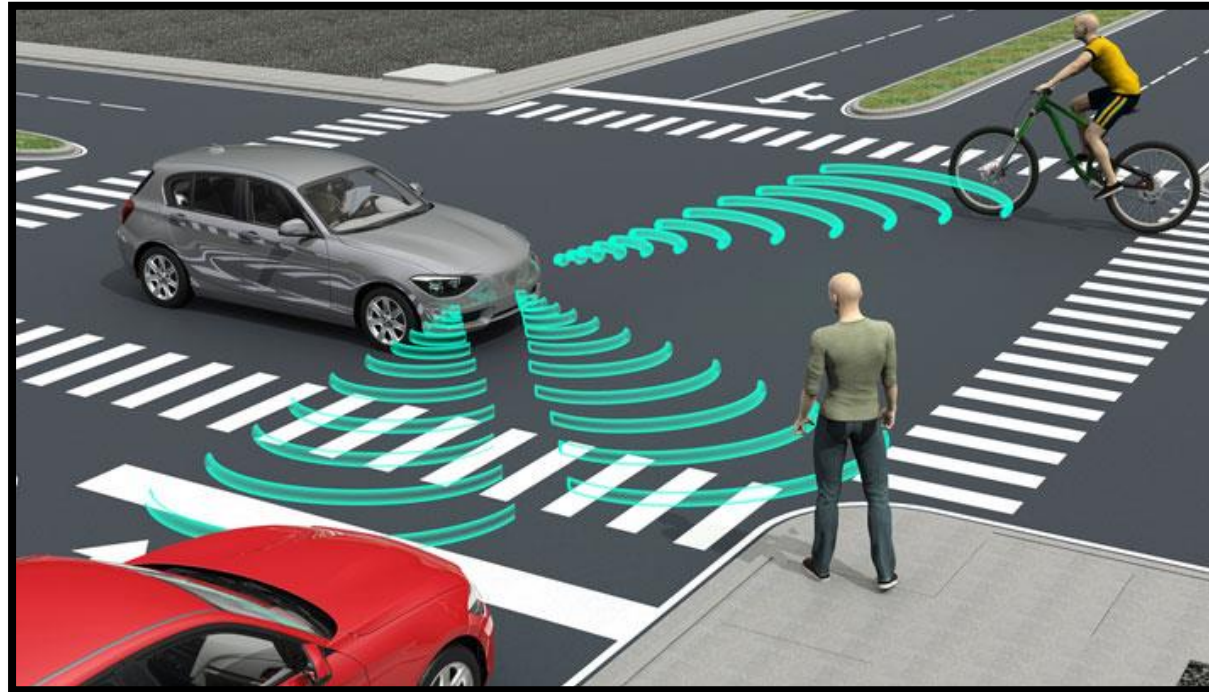
FACTOR AMBIENTAL

DEPENDE DE LA VÍA Y DE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS QUE EXISTAN EN EL MOMENTO DE EFECTUAR LA CONDUCCIÓN.



SISTEMAS DE SEGURIDAD

EN LOS VEHÍCULOS NUEVOS LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD QUE INCORPORAN LLEVAN A QUE EL CONDUCTOR SE CONFÍE DE LAS CAPACIDADES DE ESOS SISTEMAS PARA SALVAR CUALQUIER SITUACIÓN.



PERO DE NADA SIRVEN LOS MODERNOS SISTEMAS DE SEGURIDAD SI NO SE REALIZA UN MANTENIMIENTO ADECUADO O NO SE DEJAN DE ASUMIR MÁS RIESGOS EN LA CONDUCCIÓN.

SISTEMAS DE SEGURIDAD



TODOS LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD QUE INCORPORAN LOS VEHÍCULOS FUNCIONAN DENTRO DE CIERTAS LIMITACIONES. ES DECIR, QUE PUEDEN NO FUNCIONAR CORRECTAMENTE SI SE CIRCULA A UNA VELOCIDAD EXCESIVA, DE MANERA QUE SE ANULAN SUS EFECTOS.



EL CONDUCTOR DEBE TENER INFORMACIÓN DE ESOS SISTEMAS PARA APRENDER A USARLOS Y ESTAR MOTIVADO PARA CIRCULAR CON SEGURIDAD. ASÍ, ES MÁS PROBABLE QUE UTILICE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DEL VEHÍCULO.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA



ADOPTAR UNA ACTITUD DE RESPETO AL CONDUCIR, PRESTANDO ATENCIÓN A LAS CONDICIONES DEL TRÁNSITO, DESPLAZÁNDOSE A VELOCIDADES PERMITIDAS, MANTENIENDO DISTANCIAS APROPIADAS, Y RESPETANDO LA SEÑALIZACIÓN Y A LOS DEMÁS USUARIOS DE LAS VÍAS NO SIEMPRE ES SUFICIENTE PARA PREVENIR UN SINIESTRO DE TRÁNSITO.

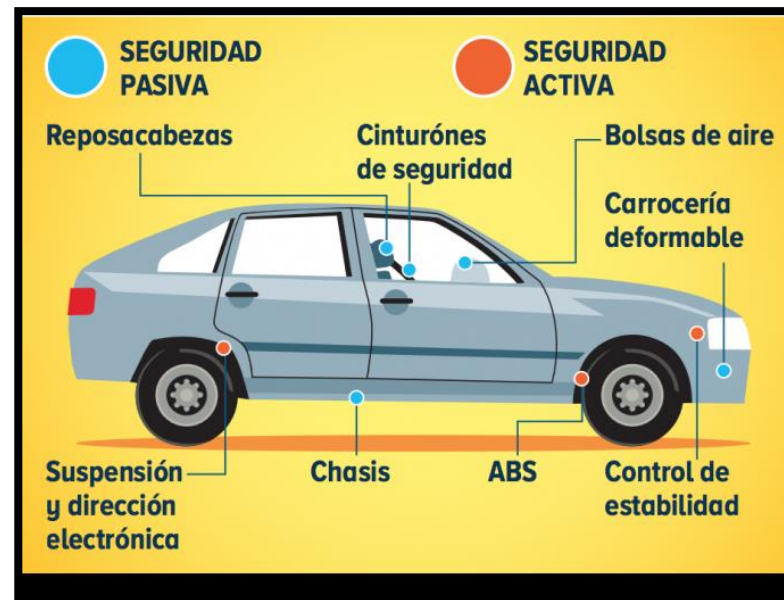


EN VIRTUD DE LO ANTERIOR, ES DE GRAN IMPORTANCIA EL GRADO DE SEGURIDAD QUE PUEDE BRINDAR UN VEHÍCULO, LA QUE SE PUEDE CLASIFICAR EN DOS CATEGORÍAS:

SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA



SEGURIDAD ACTIVA: COMPONENTE DE LA SEGURIDAD CUYO OBJETIVO ES PREVENIR LA OCURRENCIA DE UN SINIESTRO DE TRÁNSITO.



SEGURIDAD PASIVA: COMPONENTE DE LA SEGURIDAD CUYO OBJETIVO ES EVITAR O REDUCIR LAS LESIONES GRAVES O MORTALES QUE PUEDEN PRODUCIRSE TRAS SUFRIR UN SINIESTRO DE TRÁNSITO.

SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA



EL TRABAJO DE AMBAS COMPONENTES PERMITE PROTEGER LA INTEGRIDAD TANTO DE LOS OCUPANTES DEL VEHÍCULO COMO DE LOS DEMÁS USUARIOS DE LAS VÍAS QUE PUEDAN ESTAR INVOLUCRADOS EN UN SINIESTRO, COMO PEATONES, CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS, ENTRE OTROS.



RECUERDE SIEMPRE REVISAR EL ESTADO DE SU VEHÍCULO Y REALIZAR SUS MANTENIMIENTOS PREVENTIVOS CON PERSONAS DEBIDAMENTE CAPACITADAS.

SEGURIDAD ACTIVA O PRIMARIA



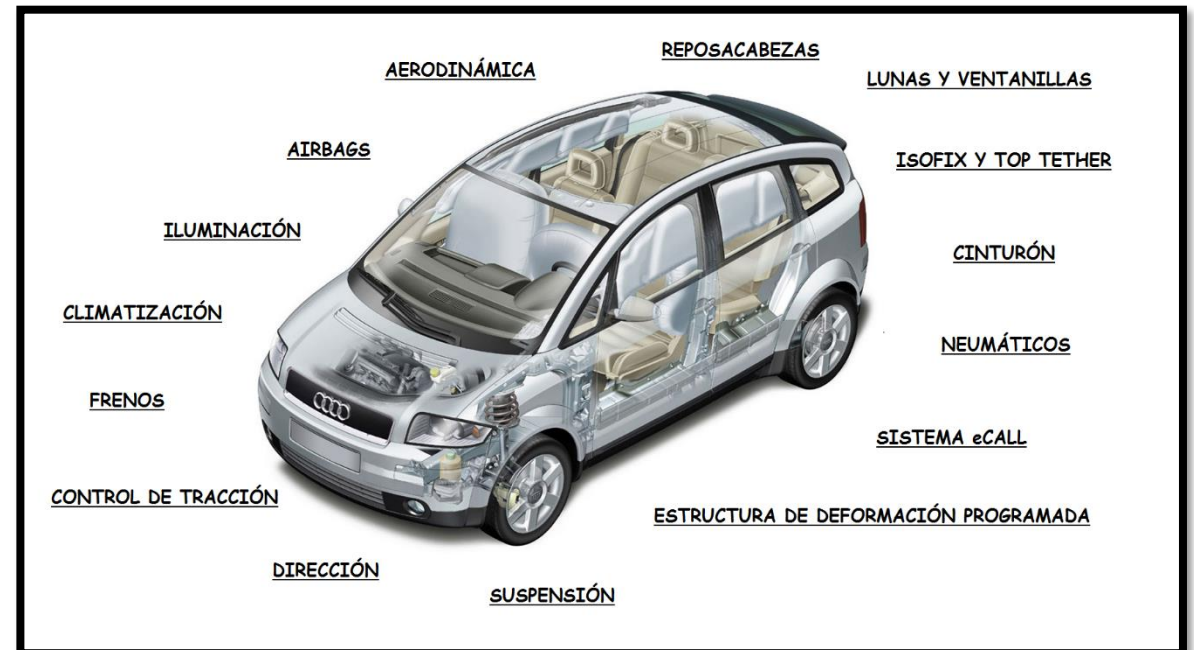
- SISTEMA DE FRENOS.
- ANTIBLOQUEO DE FRENOS (ABS).
- NEUMÁTICOS.
- LUCES.
- LIMPIAPARABRISAS.
- PROGRAMA ELECTRÓNICO ESTABILIDAD (ESP).
- DESEMPAÑADOR LUNETAS TRASERA.
- ESPEJO RETROVISOR.



SEGURIDAD PASIVA O SECUNDARIA



- CINTURÓN DE SEGURIDAD.
- AIR BAG.
- SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL ISOFIX O LATCH.
- APOYACABEZAS.
- RECORDATORIO USO DE CINTURÓN.
- VIDRIOS DE SEGURIDAD.
- PROTECCIÓN AL OCUPANTE.
- DIRECCIÓN RETRÁCTIL.
- DEFORMACIÓN PROGRAMADA DE CARROCERIA.
- DEFORMACIÓN PROGRAMADA DE VOLANTE.
- BARRAS LATERALES.
- ABITACULO INDEFORMABLE.



LESIONES

NO SE CONFÍE

Seis de cada 10 accidentes ocurren a una velocidad menor a 60 km/h
Póngase el cinturón aun si va cerca. Las lesiones son múltiples:

■ Cerebro

Al impactarse contra el parabrisas se provoca sangrado

■ Cervicales

Fractura

■ Hígado

Desgarre

■ Pelvis

Fractura

■ Corazón

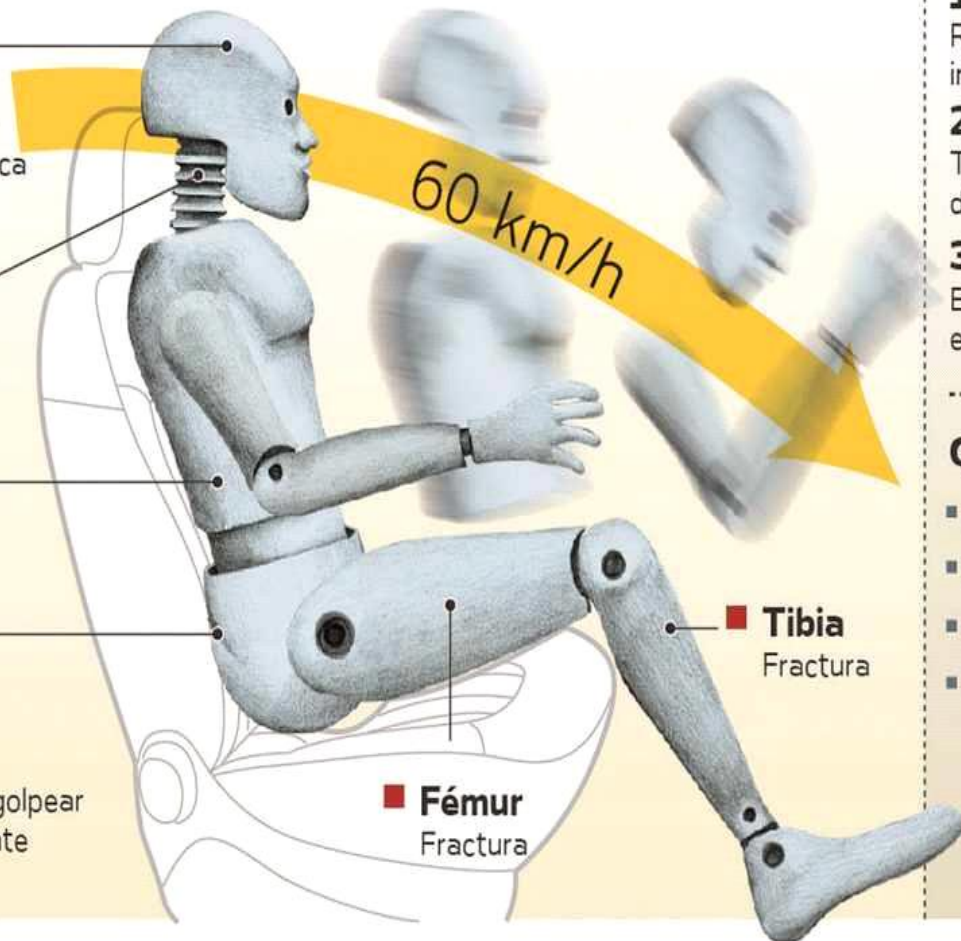
Se aplasta al golpear contra el volante

■ Fémur

Fractura

■ Tibia

Fractura



Uso correcto del cinturón

1. Posición del asiento:

Respaldo cómodo, asiento poco inclinado

2. Cinturón:

Tiene tres puntos, uno en hombro y dos en cadera. No debe estar torcido

3. Colocación:

El conductor debe pasar la correa entre la base del cuello y el hombro

Qué no hacer

- Nunca llevar el cinturón holgado
- Nunca pasarlo por debajo del brazo
- Nunca llevar niños sobre las rodillas
- Nunca inclinar demasiado el respaldo

Fuente: Hospital General Xoco

EL TRÁNSITO



ES UNA ACTIVIDAD DINÁMICA Y VARIABLE QUE REALIZAN LAS PERSONAS POR LAS VÍAS PÚBLICAS Y CUYA CONDUCTA DEBE ESTAR RELACIONADA CON LAS NORMAS DE LA LEY DE TRÁNSITO N° 18.290 DEL AÑO 1985.




CONDUCCIÓN A LA DEFENSIVA

CONducir a la DEFENSIVA

LA CONDUCCIÓN A LA DEFENSIVA, INVOLUCRA ESTAR SIEMPRE ATENTO A LAS CONDICIONES DEL TRÁNSITO, RESPETAR SUS NORMAS Y ESTAR SIEMPRE DISPUESTO A CEDER LA PREFERENCIA, CIRCULAR NO COMPETIR.

¿Cómo sentarse correctamente al manejar?

No todo se reduce a ponerte el cinturón de seguridad y ajustar el retrovisor. Checa estas recomendaciones.



Acomoda el retrovisor interior para ver toda la luneta.

Imagina que volante es un reloj: pon las manos a las 9:15 horas.

Ajusta el reposacabeza hasta que esté a la altura de tus oídos u ojos.

Recuerda que el interior se complementa de los retrovisores exteriores para tener una visión más amplia.

Abróchate el cinturón de seguridad.

Siéntate hasta atrás, que tus caderas lleguen a la parte trasera del asiento.

Entre tu rodilla y el volante debe haber una distancia de un puño.

Acerca el asiento de modo que tu pie llegue al acelerador.

Pega la espalda al respaldo y estira tus brazos; las muñecas deben tocar la parte superior del volante.

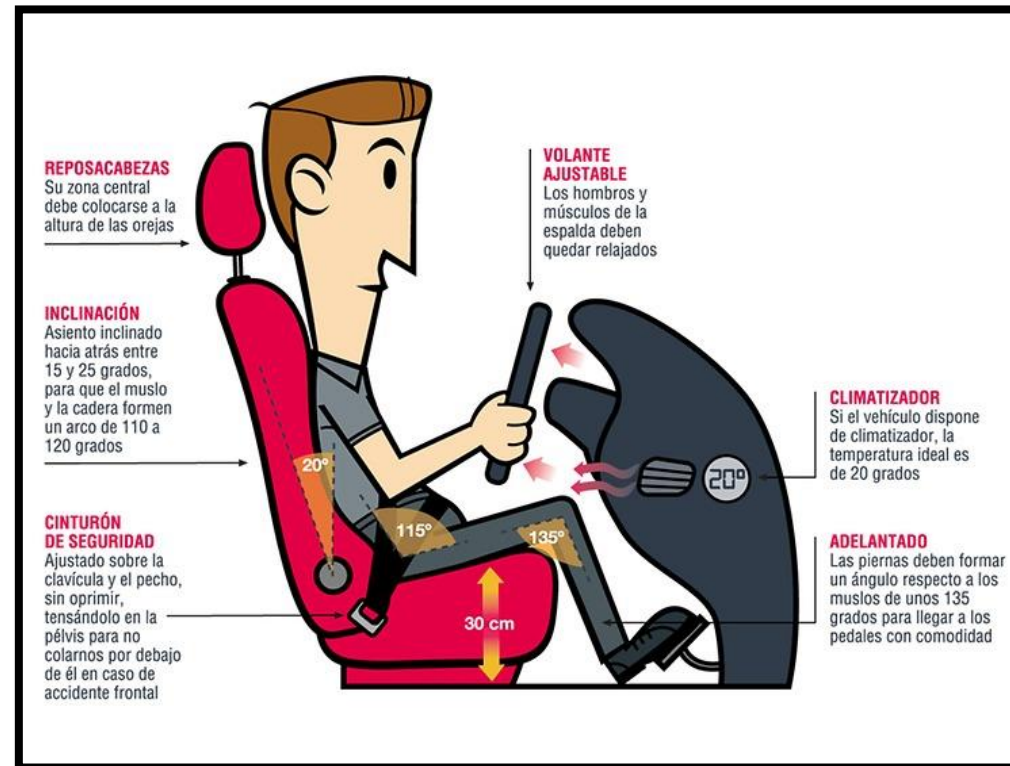
No olvides centrar toda tu atención en el camino. ¡Buen viaje!

parentesis.com
Tu guía en asfalto



¿QUÉ ES LA ERGONOMÍA?

LA **ERGONOMÍA** PARA CONDUCTORES SE CENTRA EN CIERTOS ASPECTOS DE LA **CONDUCCIÓN**, BASÁNDOSE EN LA BIOLOGÍA, LA PSICOLOGÍA, LA INGENIERÍA Y EL DISEÑO PARA CREAR ENTORNOS EN LOS VEHÍCULOS PARA QUE LAS PERSONAS TENGAN MENOS POSIBILIDADES DE SUFRIR LESIONES CORPORALES, TENIENDO COMO RESULTADO UNA CONDUCCIÓN OPTIMA, SEGURA, ARMÓNICA Y ASOCIADA A LA SEGURIDAD, YA QUE UNA BUENA ERGONOMÍA EVITA LO SIGUIENTE:



EVITA DOLORES MUSCULARES



LA CONDUCCIÓN (SOBRE TODO EN MOMENTOS DE MUCHO TRÁNSITO O SI RECIÉN NOS ESTAMOS INICIANDO EN EL **MANEJO**) Y QUE AFECTA EL NIVEL DE TENSION DE CUELLO Y **ESPALDA**. - LARGOS PERÍODOS DETRÁS DEL VOLANTE. - UNA POSTURA INADECUADA.



ESTRÉS AL CONDUCIR



EL ESTRÉS PUEDE DIFICULTAR Y ANULAR LAS CAPACIDADES DE CONDUCCIÓN DE UNA PERSONA: TAQUICARDIAS, SUDORACIÓN, RESPIRACIÓN, MAREO, HASTA PROBLEMAS EN LA VISIÓN, ETC. DESPUÉS DEL MIEDO, ESTE ESTADO MENTAL SE POSICIONA COMO SEGUNDA EMOCIÓN QUE MÁS SIENTEN LOS ESPAÑOLES DURANTE SU CONDUCCIÓN.



EL ESTRÉS QUE SUPONE LA CONDUCCIÓN (SOBRE TODO EN MOMENTOS DE MUCHO TRÁNSITO O SI SOBRE TODO SON CONDUCTORES NOVATOS QUE RECIÉN SE ESTÁN INICIANDO EN LA CONDUCCIÓN).

TIPOS DE CONDUCTORES



IMPULSIVOS

- BAJO AUTOCONTROL, DESINHIBICIÓN, NO REPRESIÓN DE IMPULSOS.



EMOCIONALMENTE INESTABLES

- REACTIVOS Y DESIQUILIBRIO EMOCIONAL.



REBELDES

- INCORFORMISMO, OPOSICIÓN Y RECHAZO A LAS NORMAS.



COMPETITIVOS

- DOMINACIÓN, TENDENCIA A COMPETIR.



EGOCENTRISTAS



LAS PERSONAS CON PERSONALIDAD EGOCÉNTRICA PRESENTAN DE CARA A LA GALERÍA UNA **AUTOCONFIANZA ARROLLADORA** Y UNA **GRAN AUTOESTIMA**, PUES HAY UNA PARTE DE ELLOS QUE VERDADERAMENTE CREE TENER CAPACIDADES Y CIERTOS TALENTOS QUE LES DIFERENCIAN DE LOS DEMÁS Y POR LOS CUALES DESTACAN, SE CREEN AUTOSUFICIENTES, SON INDIVIDUALISTAS Y SUELEN PRACTICAR EL EXHIBICIONISMO.





vkr.com/boards/pool/11

INSEGUROS

LAS PERSONAS INSEGURAS NO TIENEN CONFIANZA EN SÍ MISMA, NI EN SU VALÍA, NI EN SUS CAPACIDADES, Y CARECEN DE CONFIANZA EN LOS DEMÁS, SIENTEN TEMOR, APRENSIÓN, RETRAIMIENTO, INDECISIÓN.



TENSOS

SUELEN DESCRIBIRSE COMO PERSONAS CON "MUCHA ENERGÍA NERVIOSA". **SIEMPRE APURADAS, TIENDEN A SER CORTANTES Y A VECES SU IRRITABILIDAD SE TRANSMITE COMO HOSTILIDAD.** LAS RELACIONES INTERPERSONALES SE DETERIORAN CON RAPIDEZ CUANDO OTROS RESPONDEN CON HOSTILIDAD REAL. EL TRABAJO SE VUELVE UN LUGAR MUY ESTRESANTE PARA ELLAS, SUELEN VIVIR IMPACIENTES, CON PRISA, EXCITACIÓN E INTRANQUILIDAD.



ANSIOSOS

- SENSACIÓN DE NERVIOSISMO, AGITACIÓN O TENSIÓN, ANGUSTIA, INQUIETUD.
- SENSACIÓN DE PELIGRO INMINENTE, PÁNICO O CATÁSTROFE.
- AUMENTO DEL RITMO CARDÍACO.
- RESPIRACIÓN ACELERADA (HIPERVENTILACIÓN)
- SUDORACIÓN.
- TEMBLORES.
- SENSACIÓN DE DEBILIDAD O CANSANCIO.
- PROBLEMAS PARA CONCENTRARSE O PARA PENSAR EN OTRA COSA QUE NO SEA LA PREOCUPACIÓN ACTUAL.



CONDUCTOR IDEAL



- MADUROS
- CONDUCIR TRANQUILOS
- NO SER COMPETITIVOS
- TENER AUTOCONTROL
- CONTROLAR IMPULSOS
- ACEPTAR Y CUMPLIR LAS NORMAS
- PRACTICAR LA EMPATIA.



MANIOBRAS CORRECTAS



LAS **MANIOBRAS**, EN GENERAL, CONSISTEN EN CUALQUIER VARIACIÓN VOLUNTARIA QUE IMPLIQUE UNA ALTERACIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS NORMALES DE CIRCULACIÓN.

SE CONSIDERAN **MANIOBRAS** BÁSICAS DE LA CIRCULACIÓN:

- LA INCORPORACIÓN A LA CIRCULACIÓN
- EL DESPLAZAMIENTO LATERAL O CAMBIO DE CARRIL.
- EL CAMBIO DE DIRECCIÓN.



NORMAS DE CONDUCCIÓN



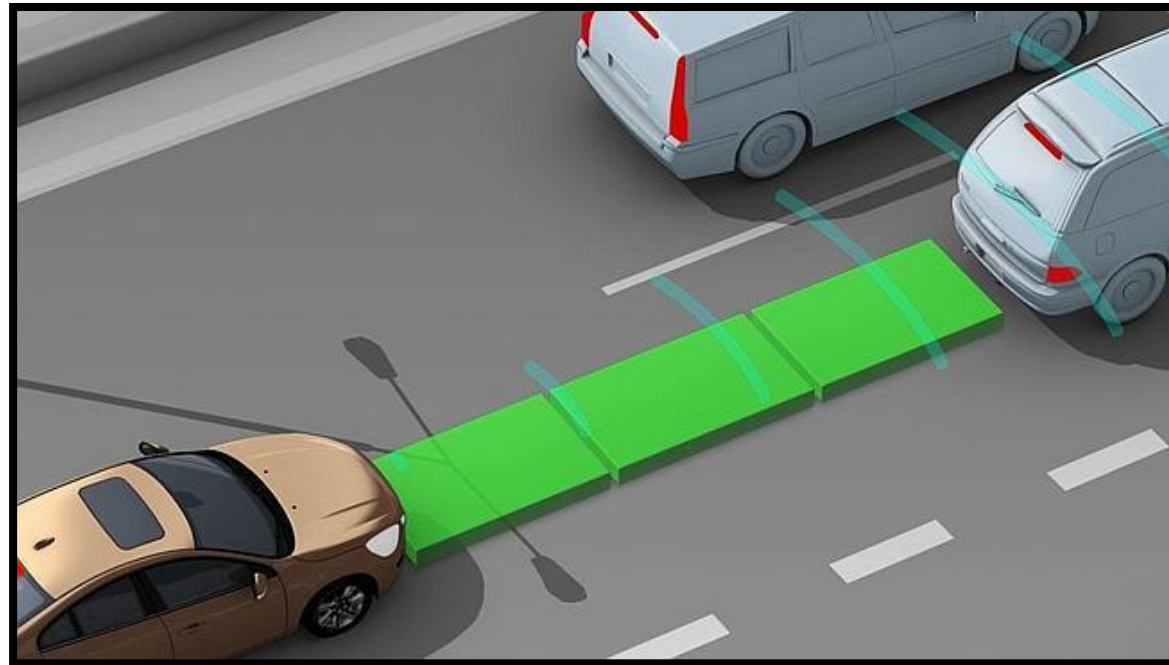
1.EL VEHÍCULO POR NORMA GENERAL DEBE SER CONDUCIDO POR EL COSTADO DERECHO DE LA CALZADA Y EN EL SENTIDO DEL TRANSITO INDICADO PARA LA VÍA.

2.EL CONDUCTOR DEBE PORTAR SU LICENCIA RESPECTIVA Y TODOS LOS DOCUMENTOS DEL VEHÍCULO.

3.TRANSITAR DENTRO DE LA PISTA DE CIRCULACIÓN, AUNQUE EL TAMAÑO DEL VEHICULO LE PERMITA SOLO USAR PARTE DE ELLA, ESTA PROHIBIDO HACERLO POR UNA A DOS VEHÍCULOS EN FORMA SIMULTANEA.



4. MANTENERSE EN TODO MOMENTO ATENTO A LA CONDUCCIÓN, DE TAL MANERA QUE PUEDA ADVERTIR A TIEMPO CUALQUIER MANIOBRA DE OTROS CONDUCTORES, PEATONES U OTROS RIESGOS O PELIGROS.
5. MANTENER SIEMPRE UNA DISTANCIA CON EL VEHÍCULO DE ADELANTE, QUE LE PERMITA DETENER EL SUYO ANTE UNA EVENTUAL DETENCIÓN SORPRESIVA DE ESTE, ESPECIALMENTE, ANTES DE LLEGAR A UN CRUCE.



6. AL LLEGAR TODO CRUCE, DEBE REDUCIR LA VELOCIDAD, VERIFICANDO QUE NO EXISTA ALGÚN RIESGO O PELIGRO ANTES DE ENTRAR A LA INTERSECCIÓN
7. LA VELOCIDAD DE CONDUCCIÓN, DEBE SER LA QUE SEA RAZONABLE Y PRUDENTE, VALE DECIR, LA QUE LE PERMITA CONTROLAR EL VEHÍCULO ANTE CUALQUIER EMERGENCIA O RIESGO DE ACCIDENTE, SIN SOBREPASAR LA MÁXIMA DE LA ZONA O DE LA VIA.





FERROCARRIL

VIA

PARE

PA

FERROCARRIL

VIA

PARE

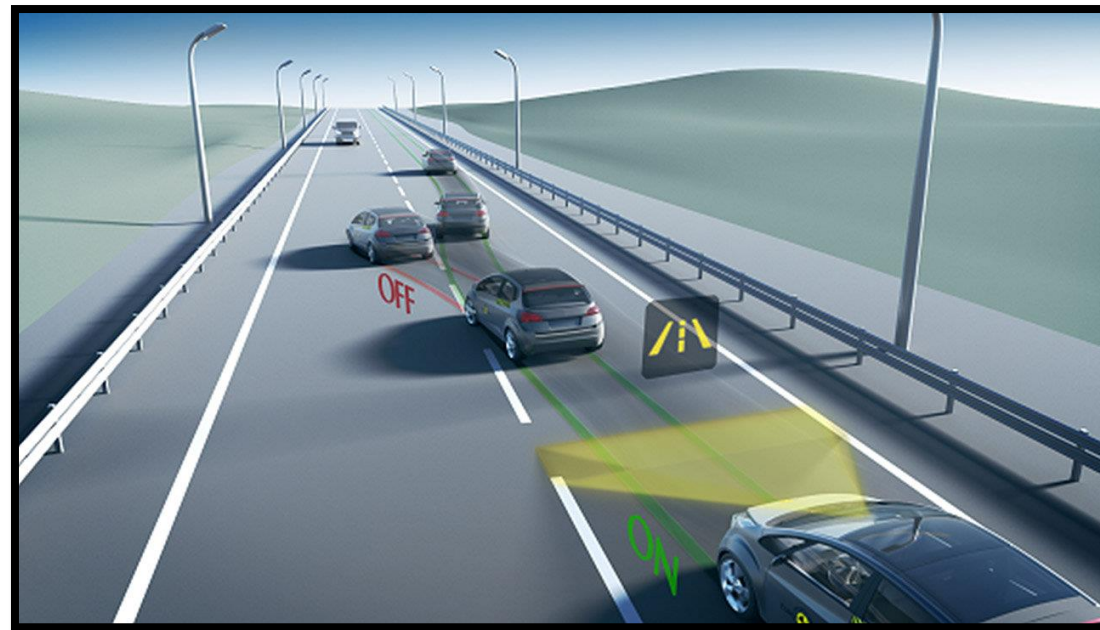
PASO PEATONAL
EN VIA FERREA



SEÑALES LUMINOSAS U OTRAS



8. TODO CAMBIO DE DIRECCIÓN O DE PISTA, DEBE SER ANUNCIADO ANTICIPADAMENTE, CON LOS INTERMITENTES O CON EL BRAZO.
9. DEBEN RESPETARSE TODAS LAS SEÑALES Y DEMARCACIONES OFICIALES DEL TRANSITO, ESPECIALMENTE LAS REGLAMENTARIAS Y CONSIDERAR LAS PREVENTIVAS E INFORMATIVAS, SI FUERA NECESARIO.



10. DEBE USAR Y MANTENER EN BUEN ESTADO LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS.

11. PUDIENDO ADVERTIR A TIEMPO CUALQUIER MANIOBRA DE OTROS CONDUCTORES, PEATONES U OTROS RIESGOS O PELIGROS.
12. DEBE MANTENER EL CONTROL DE SU VEHÍCULO DURANTE LA CIRCULACIÓN Y CONDUCIRLO CONFORME A LAS NORMAS DE SEGURIDAD DETERMINADAS EN LA LEY, SIN QUE MOTIVO ALGUNO JUSTIFIQUE EL DESCONOCIMIENTO O INCUMPLIMIENTO DE ELLAS.



13. ASIMISMO, ESTÁ OBLIGADO A MANTENERSE ATENTO A LAS CONDICIONES DEL TRÁNSITO DEL MOMENTO.

¿MANEJAR O CONDUCIR?



MANEJAR:

- TOMAR UN VEHÍCULO Y ECHARLO ANDAR MOVERLO Y TRASLADARLO DE UN PUNTO A OTRO DE CUALQUIER MANERA.



CONducIR



1. RECONOZCA LOS RIESGOS DE PELIGROS DE LA VIA. ...
2. EVITE LAS SITUACIONES ESTRESANTES. ...
3. RESPETAR LAS NORMAS DE TRÁNSITO. ...
4. CAMBIE SU PERSPECTIVA
5. PROGRAMAR CON TIEMPO LOS DESPLAZAMIENTOS. ...
6. APRENDA NUEVAS TECNICAS DE CONDUCIR. ...
7. CAPACITACIONES CONSTANTES.



ACCIDENTOLOGÍA VIAL

LIMITES DE VELOCIDAD



EN ZONAS URBANAS EL LÍMITE ES DE 50 KM/H.

EN ZONAS RURALES:

- **CAMINOS CON UNA PISTA DE CIRCULACIÓN POR SENTIDO: EL LÍMITE ES DE 100 KM/H.**
- **CAMINOS CON DOS O MÁS PISTAS DE CIRCULACIÓN EN UN MISMO SENTIDO: EL LÍMITE ES DE 120 KM/H.**

TANTO EL CASO URBANO COMO RURAL, LOS VEHÍCULOS NO DEBEN CIRCULAR A MÁS DE 30 KM/H EN ZONAS DE ESCUELA EN LOS HORARIOS DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS ALUMNOS.

VELOCIDAD ZONA ESPECIAL



EN CASOS EXCEPCIONALES, POR RAZONES FUNDADAS Y PREVIO ESTUDIO ELABORADO DE ACUERDO A LOS CRITERIOS CONTEMPLADOS EN EL MANUAL DE SEÑALIZACIÓN DE TRÁNSITO, LOS LÍMITES DE VELOCIDAD PUEDEN SER MODIFICADOS PARA UNA DETERMINADA VÍA O PARTE DE ÉSTA.





VELOCIDAD IMPRUDENTE



DE ACUERDO A LOS DATOS OBSERVADOS DEL AÑO 2021, **EL 8,3% DE LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO** TIENEN COMO CAUSA PRINCIPAL LA VELOCIDAD IMPRUDENTE O PÉRDIDA DE CONTROL DEL VEHÍCULO.

EN CUANTO A LAS VÍCTIMAS FATALES, EL PORCENTAJE AUMENTA A **UN 25,5% DE FALLECIDOS** POR LA VELOCIDAD.



SI TODOS VIAJÁRAMOS A LA VELOCIDAD ADECUADA, SE EVITARÍA UN CUARTO DE LOS FALLECIDOS POR SINIESTROS DE TRÁNSITO (EN EL CASO DEL 2018, SE HUBIERAN SALVADO 385 VIDAS).

VELOCIDAD

LA VELOCIDAD DEBE SER SIEMPRE EVALUADA, TENIENDO EN CONSIDERACION LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS, DEL VEHÍCULO, DEL TRÁNSITO, Y LAS CAPACIDADES DEL CONDUCTOR, SON VARIANTES QUE INFLUYEN DIRECTAMENTE EN PODER REACCIONAR A TIEMPO Y MANTENER EL CONTROL DEL VEHÍCULO ANTE UN IMPREVISTO.



VELOCIDAD EXCESIVA

VELOCIDAD EXCESIVA: AQUELLA POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD ESTABLECIDO.



VELOCIDAD INADECUADA: AQUELLA QUE ES DEMASIADO ALTA PARA LAS CONDICIONES IMPERANTES, PERO ESTÁ DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD (POR EJEMPLO EN SITUACIONES DE LLUVIA, HIELO, MAL ESTADO DE LA VÍA, ETC).

VELOCIDAD



VELOCIDAD SEGURA: ES AQUELLA QUE ESTÁ DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS Y QUE PERMITE AL CONDUCTOR DETENER EL VEHÍCULO ANTE UN OBSTÁCULO QUE SE PRESENTE.



TENIENDO EN CONSIDERACIÓN LAS CONDICIONES FÍSICAS Y PSÍQUICAS, CARACTERÍSTICAS Y ESTADO DE LA VÍA, VEHÍCULO, CARGA, METEOROLOGÍA, CIRCULACIÓN Y CUANTAS CIRCUNSTANCIAS OCURRAN.

VELOCIDAD RAZONABLE Y PRUDENTE



POR ÚLTIMO, LA LEY DE TRÁNSITO OBLIGA A CONDUCIR A UNA **VELOCIDAD RAZONABLE Y PRUDENTE**, DE ACUERDO A LAS CONDICIONES EXISTENTES. ESTA VELOCIDAD DEBE PERMITIR EL CONTROL DEL VEHÍCULO EN CUALQUIER ESTADO Y CIRCUNSTANCIA.



DISTANCIA DE REACCIÓN Y FRENADO

DISTANCIA DE REACCIÓN FORMULA EXACTA

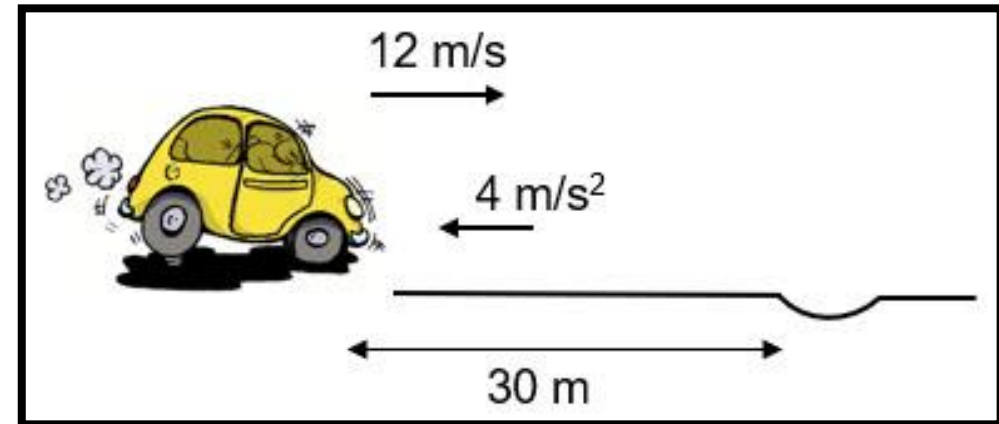
$$\frac{V \times M}{S}$$

V = VELOCIDAD EN KILÓMETROS

M = METROS DEL KILÓMETRO (1.000)

S = SEGUNDOS DE LA HORA (3.600)

EJ : CONVERTIR 80 K.P.H. A M.P.S.



$$\frac{80 \times 1.000}{60 \text{ M} \times 60 \text{ S}} = \frac{80.000 \text{ M}}{3.600 \text{ S}} = 22,2 \text{ M.P.S.}$$

DISTANCIA DE FRENADO EN FORMA EXACTA

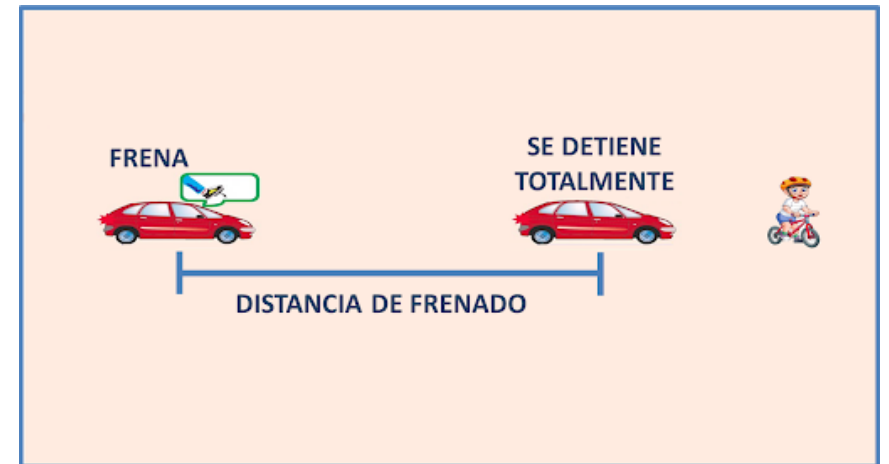


$$\frac{V^2}{170}$$

V = VELOCIDAD AL CUADRADO DIVIDIDO POR 170)

EJ : CALCULAR DISTANCIA DE FRENADO A 80 Km/h.

$$\frac{80 \times 80}{170} = \frac{6.400 \text{ M}}{170} = 37,64 \text{ Mts.}$$



DISTANCIA TOTAL DE DETENCIÓN



LA DISTANCIA DE DETENCIÓN SE COMPONE DE LA DISTANCIA DE REACCIÓN MÁS LA DISTANCIA DE FRENADO.

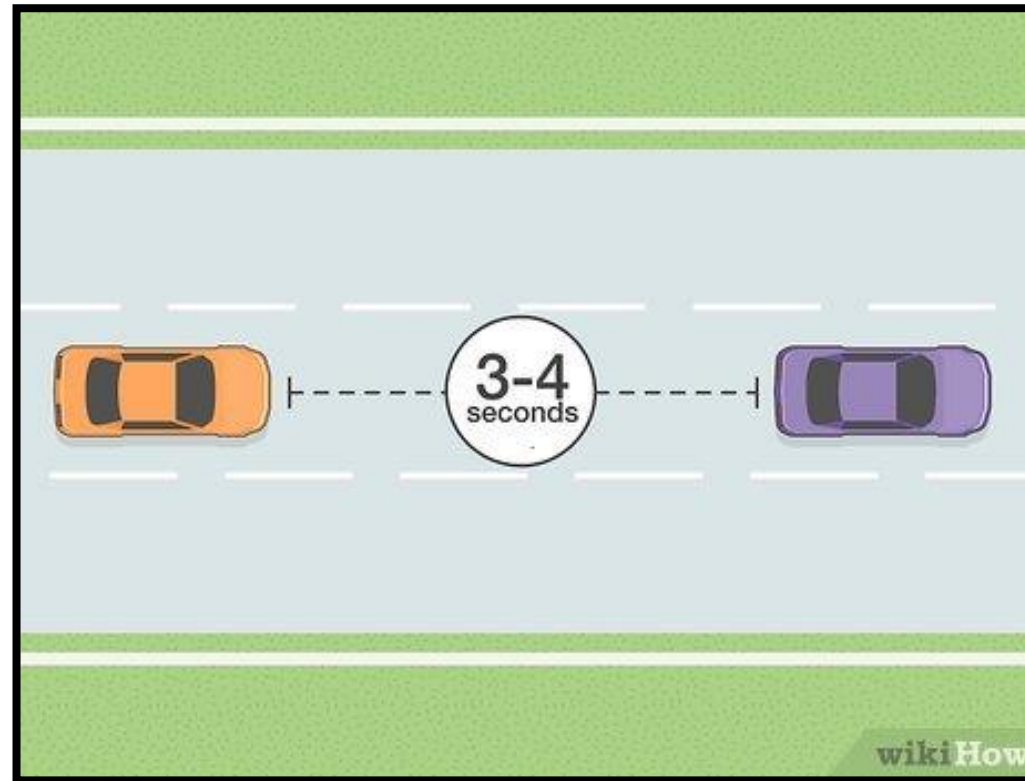


LA DISTANCIA DE REACCIÓN ES LA QUE SE RECORRE HASTA QUE EL CONDUCTOR SE DA CUENTA QUE DEBE FRENAR (ESTE TIEMPO DE REACCIÓN ES EN PROMEDIO 1 SEGUNDO, Y ES LO QUE AVANZA EL VEHÍCULO A IGUAL VELOCIDAD).

REGLA DE LOS 3 SEGUNDOS



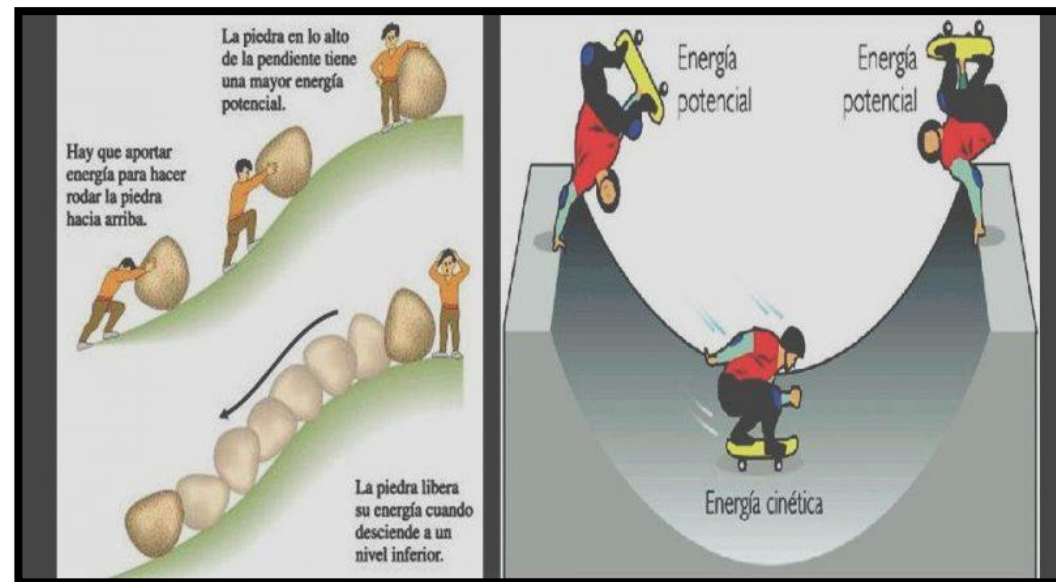
LA REGLA DE LOS TRES SEGUNDOS SIGNIFICA QUE DEBE MANTENER AL MENOS 3 SEGUNDOS DE DISTANCIA ENTRE USTED Y CUALQUIER VEHÍCULO FRENTE A USTED, Y QUIZÁS MÁS DEPENDIENDO DE LAS CONDICIONES DE MANEJO.



ENERGÍA CINÉTICA

A MAYOR VELOCIDAD DEL VEHÍCULO, MAYOR ENERGÍA CINÉTICA SE DEBE DISIPAR Y HAY MAYOR RIESGO DE LESIÓN GRAVE O MORTAL.

EN UN CHOQUE FRONTAL A 48 KM/H EXISTE UN 3% DE POSIBILIDADES DE MORIR; 19% A 64 KM/H; 65%, A 80 KM/H Y UN 92% A 96 KM/H.



ASÍ, AL DUPLICAR LA VELOCIDAD, LA PROBABILIDAD DE MORIR EN CHOQUE FRONTAL SE MULTIPLICA POR 30.

TIEMPO DE REACCIÓN



UN CONDUCTOR ATENTO REACCIONA, EN PROMEDIO, EN 1 SEGUNDO; UNO CANSADO, EN 2; Y OTRO DISTRAÍDO O BAJO LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL PUEDE NO REACCIONAR.



TIEMPO DE REACCIÓN



A 90 KM/H UN CONDUCTOR ATENTO RECORRE 25 METROS ANTES DE FRENAR, Y CANSADO, EL DOBLE (50). DISTRAÍDO POR SINTONIZAR LA RADIO A 120 KM/H SE RECORREN 200 METROS (6 SEGUNDOS) SIN MIRAR LA VÍA;



AL MARCAR EN EL TELÉFONO CELULAR, 432 METROS (13 SEGUNDOS) Y AL MANIPULAR EL GPS, 500 METROS (15 SEGUNDOS).

DISTANCIA DE DETENCIÓN



COMO EN IGUAL TIEMPO A MAYOR VELOCIDAD SE RECORREN MÁS METROS (EN 1 SEGUNDO A 50 KM/H SE RECORREN 15 METROS Y A 90 KM/H, 27 METROS), ESTO AUMENTA LA DISTANCIA DE DETENCIÓN.



DISTANCIA RAZONABLE Y PRUDENTE



EL CONDUCTOR DEBE MANTENER CON EL VEHÍCULO QUE CIRCULA DELANTE UNA **DISTANCIA RAZONABLE Y PRUDENTE** QUE LE PERMITA DETENER EL VEHÍCULO SUYO ANTE CUALQUIER EMERGENCIA.



EL TIEMPO DE REACCIÓN EN GENERAL ES DE 1 SEGUNDO (SI SE VA ATENTO A LAS CONDICIONES DEL TRÁNSITO), Y LA DISTANCIA A RECORRER DEPENDE DIRECTAMENTE DE LA VELOCIDAD A LA QUE SE CIRCULA.

RAZON Y PRUDENCIA



RAZONABLE: RELACIONADO CON LA RAZÓN, LA LÓGICA O LA CONVENIENCIA.

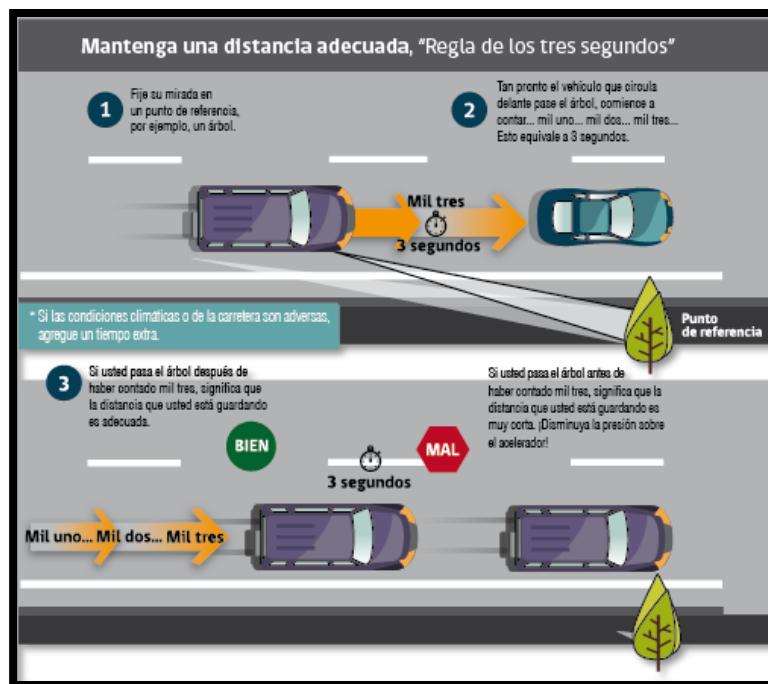


PRUDENCIA: QUE PIENSA ACERCA DE LOS RIESGOS POSIBLES QUE CONLLEVAN CIERTOS ACONTECIMIENTOS O ACTIVIDADES, Y ADECUA O MODIFICA LA CONDUCTA PARA NO RECIBIR O PRODUCIR PERJUICIOS INNECESARIOS.

DISTANCIA DE SEGURIDAD

A MAYOR VELOCIDAD, MAYOR DEBE SER LA DISTANCIA DE SEGURIDAD.

PARA CALCULAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD, SE ACONSEJA QUE TRANSCURRAN 3 SEGUNDOS DESDE QUE EL VEHÍCULO QUE NOS PRECEDE PASE POR UN PUNTO HASTA QUE PASEMOS NOSOTROS. COMO ESE TIEMPO 'INCLUYE' LA VELOCIDAD A LA QUE VIAJAMOS, EN REALIDAD DEJAMOS UNA DISTANCIA. Y ES MÁS FÁCIL DE CALCULAR.



PELIGRO DE LA VELOCIDAD



DIVERSOS ESTUDIOS HAN DEMOSTRADO QUE LA PROBABILIDAD DE QUE UN PEATÓN MUERA EN UN SINIESTRO DE TRÁNSITO AUMENTA CON LA VELOCIDAD DEL VEHÍCULO.



SINIESTROS VIALES



SE COMPROBÓ QUE UN 90% DE LOS PEATONES INVOLUCRADOS EN UN SINIESTRO DE TRÁNSITO SOBREVIVEN AL SER ATROPELLADOS POR UN VEHÍCULO VIAJANDO A 30 KM/H; SOLO UN 20% SOBREVIVE CUANDO EL VEHÍCULO VIAJA A 50 KM/H.

EN EL CASO CHILENO, LAS VÍAS URBANAS PERMITEN VIAJAR A 50 KM/H, LO QUE DEJA UNA PROBABILIDAD DE SOBREVIVENCIA PARA EL PEATÓN MENOR AL 10%.



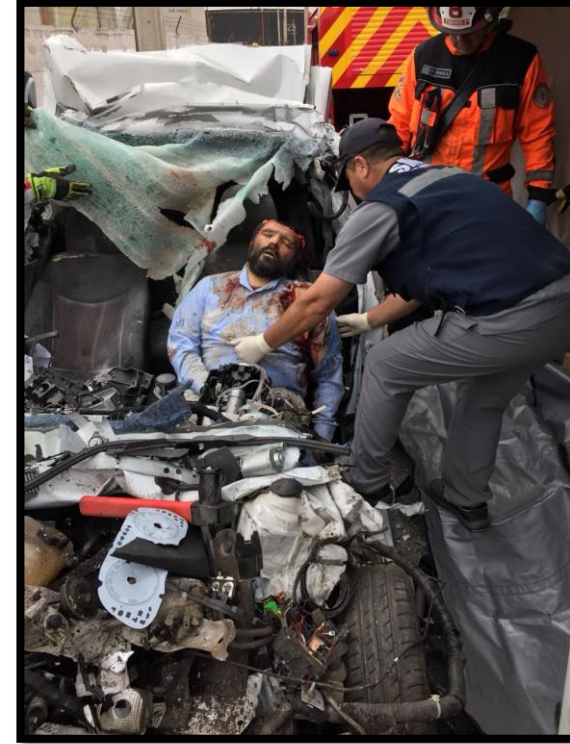
1. 0

TREND ||||

DATOS ESTADÍSTICOS



- MÁS DE 3.000 PERSONAS FALLECEN CADA DÍA EN EL MUNDO COMO CONSECUENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.



- EN CHILE APROXIMADAMENTE 1.600 PERSONAS FALLECEN CADA AÑO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, ES DECIR ENTRE 4 a 5 PERSONAS FALLECEN DIARIAMENTE.

USUARIOS VULNERABLES



- LOS JOVENES SON LOS USUARIOS MÁS VULNERABLES TENIENDO LA MAYORIA EN LA PRIMERA CAUSA DE MUERTE.



- POR LO ANTERIOR, ORGANIZACIONES INTERNACIONALES, COMO LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS), CALIFICAN LA SITUACIÓN DE LOS ACCIDENTADOS DE TRÁNSITO COMO UN PROBLEMA PRIORITARIO DE SALUD PÚBLICA EN TODO EL MUNDO.



Camera 04

LOS JOVENES

- EN CHILE, AL IGUAL QUE EN EL RESTO DEL MUNDO, LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO CONSTITUYEN UNA DE LAS PRINCIPALES CAUSAS DE MORTALIDAD, SOBRE TODO EN LA POBLACIÓN MÁS JOVEN, ENTRE 15 Y 29 AÑOS, REPRESENTANDO LA SEGUNDA CAUSA DE MUERTE DESPUÉS DE LOS SUICIDIOS.





¿QUE ES UN ACCIDENTE?

- ACCIDENTE DE TRÁNSITO ACONTECIMIENTO NO DESEADO QUE INTERRUMPE LA NORMALIDAD EN EL DESPLAZAMIENTO DE UN VEHÍCULO MOTORIZADO QUE PUEDE PRODUCIR LESIONES EN LAS PERSONAS Y DAÑOS EN LAS COSAS.



¿ES REALMENTE UN ACCIDENTE?

- SE AFIRMA QUE ES UN ERROR LLAMAR A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO “ACCIDENTE”. SE DEFINE ACCIDENTE COMO: “SUCESO EVENTUAL DEL QUE INVOLUNTARIAMENTE RESULTA UN DAÑO” Y SE LE ASOCIA A UN FENÓMENO CASUAL, IMPREDECIBLE E INCONTROLABLE.



¿MITO O REALIDAD?

- SIN EMBARGO ESTO NO ES ASÍ, YA QUE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO TIENEN POCO DE AZAROSOS O DE IMPREDECIBLES Y SE PUEDEN EVITAR. SE TIENE CONOCIMIENTO DE DÓNDE, CUÁNDO Y POR QUÉ OCURREN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.



¿SOLO UN MITO?

SI LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO FUERAN “ACCIDENTALES”, ¿CÓMO PODRÍAMOS EXPLICAR POR QUÉ AUMENTAN CUANDO LLUEVE?, ¿POR QUÉ HAY TANTOS FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DURANTE LAS NOCHES, CUANDO ES EL PERÍODO CON MENOR FLUJO DE VEHÍCULOS?, O ¿POR QUÉ LAS PERSONAS QUE HAN BEBIDO ALCOHOL TIENEN MÁS ACCIDENTES?



SOLO UN MITO

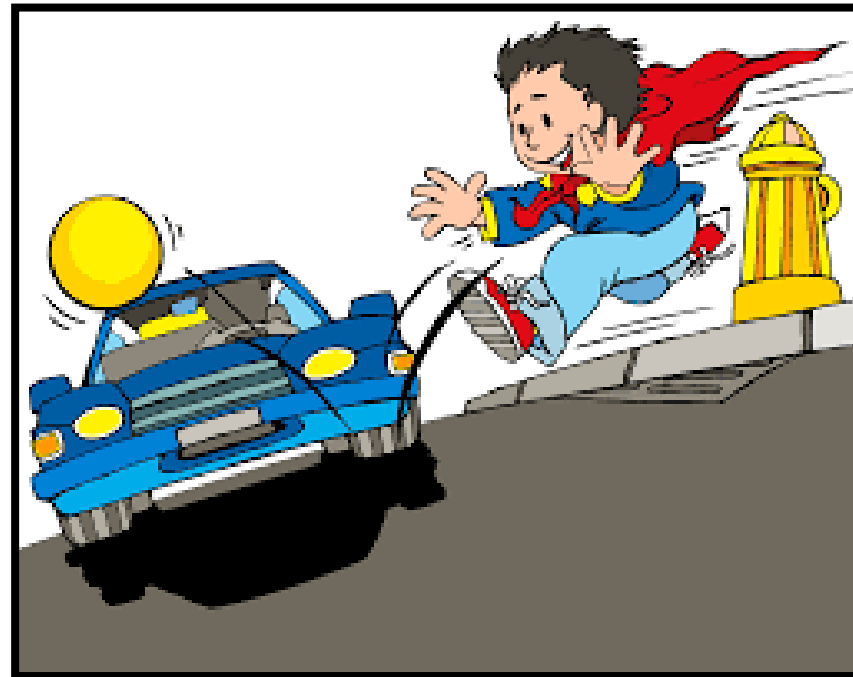


SI UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO FUERA UN SUCESO EVENTUAL, LA PROBABILIDAD DE SUFRIR UN ACCIDENTE DEPENDERÍA SÓLO DE LA CANTIDAD DE TIEMPO QUE PASEMOS AL VOLANTE.



FACTORES DE RIESGO

- LA MAYORÍA DE LAS MUERTES PRODUCIDAS POR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PODRÍA HABERSE EVITADO.
- PARA REDUCIR LA POSIBILIDAD DE SUFRIR UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, DEBE EVITAR LOS FACTORES DE RIESGO, LAS QUE SON UNA FUENTE SITUACIÓN O ACTO CON POTENCIAL PARA CAUSAR DAÑO EN TÉRMINOS HUMANOS O DETERIORO DE LA SALUD, O UNA COMBINACION DE RIESGO.



29-09-2018 02:31:27



00:00:00 00:00:00

FACTORES DE PELIGRO

FUENTE SITUACIÓN O ACTO CON POTENCIAL PARA CAUSAR LESIONES EN TÉRMINOS HUMANOS O DETERIORO DE LA SALUD Y DAÑOS EN LAS COSAS, O UNA COMBINACION DE RIESGO.



LOS TRES IMPACTOS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO



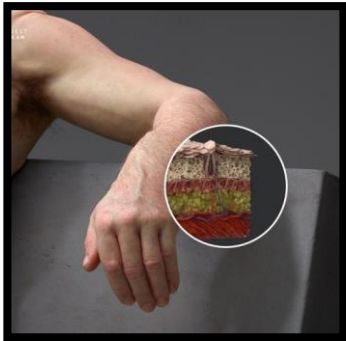
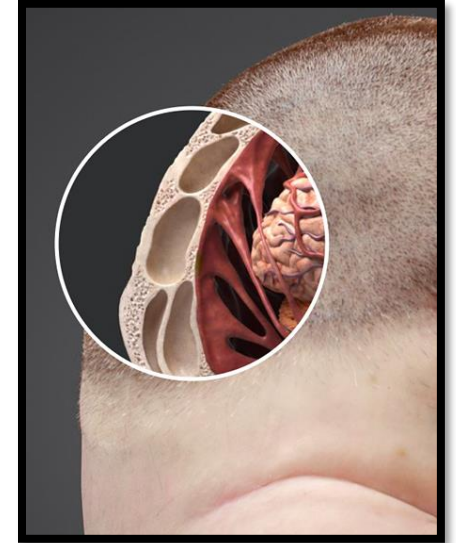
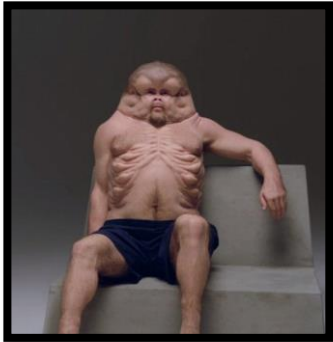
CONSECUENCIAS

- LA CIUDADANÍA, EN GENERAL, NO ESTÁ CONSCIENTE DE LA MAGNITUD DEL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNDO.
- TAMPOCO ES POSIBLE CUANTIFICAR LA CANTIDAD DE PERSONAS QUE, COMO RESULTADO DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO, QUEDA DISCAPACITADA DE POR VIDA Y, SIN EMBARGO, APARECEN EN LAS CIFRAS SÓLO COMO “LESIONADOS”.



GRAHAM

CONOCE A GRAHAM, LA ÚNICA FIGURA HUMANA DISEÑADA PARA SOBREVIVIR EN LAS CARRETERAS



FUE CREADO PARA UNA CAMPAÑA DE LA COMISIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSPORTES DE AUSTRALIA Y PRETENDE DEMOSTRAR AL MUNDO LO VULNERABLES QUE SON LOS CUERPOS HUMANOS, Y CONCIENCIAR SOBRE ELLO.

IMPACTO ECONÓMICO



- ADEMÁS DE LAS PÉRDIDAS DE VIDAS HUMANAS, LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCEN UN ENORME IMPACTO ECONÓMICO QUE, DIRECTA O INDIRECTAMENTE ASUMIMOS TODOS LOS CIUDADANOS. SE ESTIMA QUE EN CHILE LOS COSTOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO ALCANZAN EL 2% DEL PIB SEGÚN LAS CIFRAS DE LA OMS.



LA CIFRA DEL **PIB** EN EL PRIMER TRIMESTRE DE **2022** FUE DE 71.901 MILLONES DE EUROS,
\$ **1.454.013.025** (un billón cuatrocientos cincuenta y cuatro millones trece mil veinticinco pesos).

OTROS GASTOS

- SI ESTE DINERO FUERA INVERTIDO EN EDUCACIÓN, VIVIENDA, SALUD, AYUDAS SOCIALES, IMAGINE EL BENEFICIO QUE REPRESENTARÍA PARA NUESTRA SOCIEDAD. SI SACA LA CUENTA, CADA CIUDADANO PAGA UNA MEDIA DE POCO MÁS DE 6 MILLONES DE PESOS ANUALES, SÓLO CONSIDERANDO LOS COSTOS POR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POSIBLES DE VALORIZAR.



INCIDENTE



SUCESO O SUCESOS INVOLUNTARIOS RELACIONADOS CON EL TRÁNSITO EN EL CUAL ALTERA EL ESTADO NORMAL DE ESTE Y QUE SE PRODUCE EN LA VÍA PÚBLICA, NO OCACIONANDO DAÑOS NI LESIONES.



ACCIDENTE

SUCESO O SUCESOS INVOLUNTARIOS RELACIONADOS CON EL TRÁNSITO EN EL CUAL ALTERA EL ESTADO NORMAL DE ESTE Y QUE SE PRODUCE EN LA VÍA PÚBLICA, NO OCACIONANDO DAÑOS NI LESIONES.



FASES DEL ACCIDENTE

EL ACCIDENTE PESE A SU RAPIDEZ, NO SE PRODUCE EN FORMA INSTANTÁNEA, SINO QUE SUFRE UNA EVOLUCIÓN EN EL TIEMPO Y ESPACIO, HASTA PRODUCIR UN RESULTADO. ESTO SE PUEDE DIVIDIR EN TRES FASES:

- 1) FASE DE PERCEPCIÓN.
- 2) FASE DE DECISIÓN.
- 3) FASE DE CONFLICTO.





FASE DE PERCEPCIÓN

FASE DE PERCEPCIÓN.

Es la fase en la cual una persona normal percibe por primera vez el peligro o riesgo del accidente, esta fase esta compuesta del punto de percepción posible y el punto de percepción real.



FASE DE DECISIÓN.

Es la fase en que una persona ya sea conductor, peatón reacciona ante un estímulo anterior, muchas de las veces la fase de decisión puede quedar anulada por la rapidez en la que se produce el accidente, y algunas veces no llega a existir habiendo únicamente percepción y resultados.



FASE DE CONFLICTO

Es la culminación del accidente, es la fase en donde prácticamente se produce el accidente de tránsito, siendo este el último periodo, dentro de esta fase pueden distinguirse tres elementos que son:

- Área de conflicto.
- Punto de conflicto
- Posición Final.



CONCEPTOS DE VELOCIDAD

1. LIGEREZA O PRONTITUD EN EL MOVIMIENTO.
2. ESPACIO RECORRIDO POR UN MÓVIL EN UNA UNIDAD DE TIEMPO.
3. DISTANCIA RECORRIDA EN UN TIEMPO DETERMINADO



- EN UN ACCIDENTE...
- NO OCURRE POR UNA SOLA CAUSA



TIPOS DE ACCIDENTES

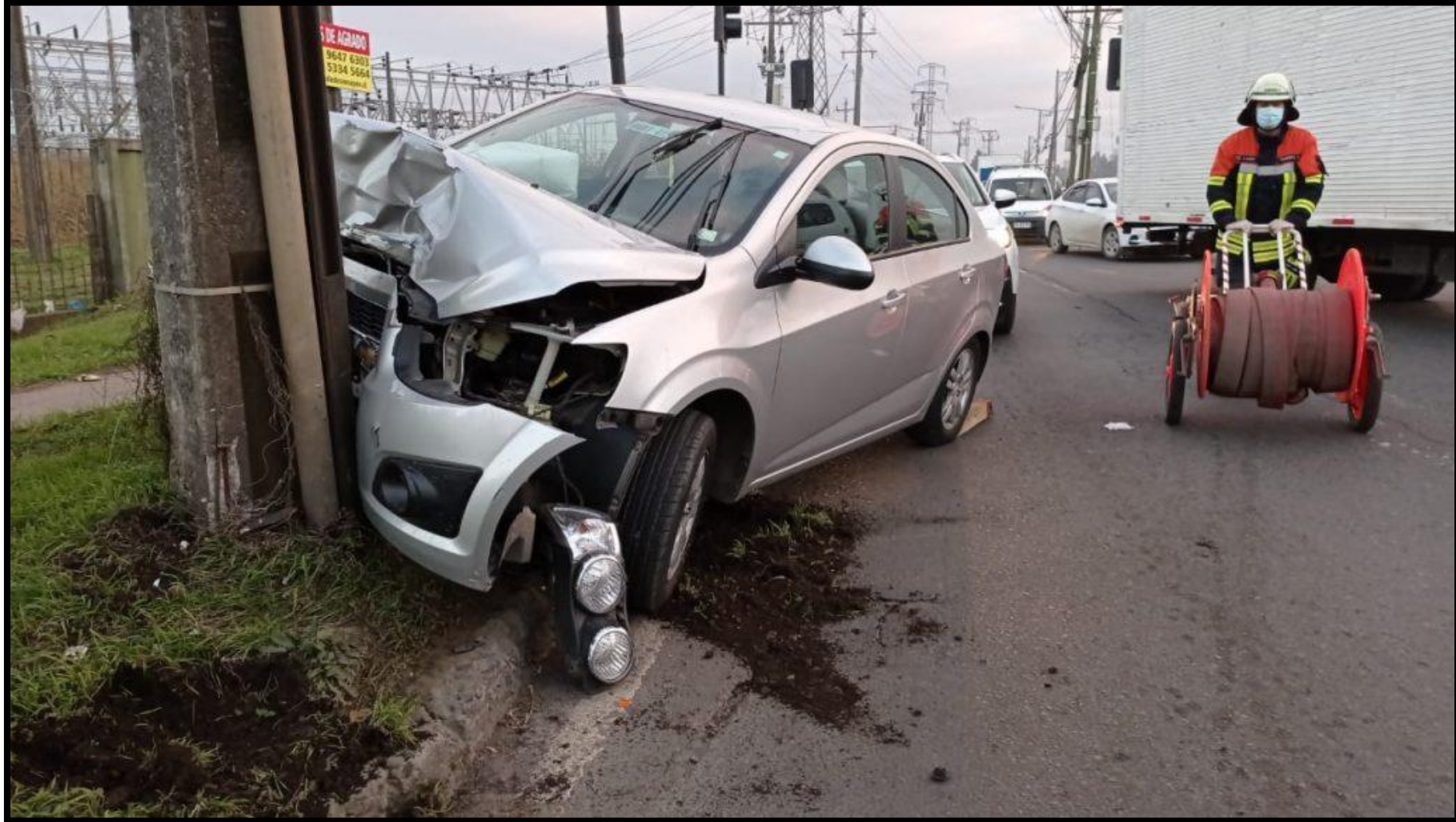
ATROPELLO



CAÍDA



CHOQUE



COLISIÓN



VOLCAMIENTO



OTROS



CASUÍSTICA

ACCIDENTES



- ANUALMENTE EN CHILE SE REGISTRAN MÁS DE 55.000 ACCIDENTES.

Siniestros de tránsito y consecuencias según Causa, año 2019

Causa (*)	Siniestros
Total Alcohol en Conductor	7.208
Total Alcohol en Pasajero	7
Total Alcohol en Peatón	216
Total Causas no Determinadas	9.283
Total Deficiencias Viales	1.095
Total Desobediencia a Señalización	8.269
Total Drogas y/o Fatiga en Conductor	777
Total Fallas mecánicas	1.288
Total Imprudencia de Conductor	45.731
Total Imprudencia de Pasajero	218
Total Imprudencia de Peatón	2.218
Total Otras Causas	6.072
Total Pérdida Control Vehículo	6.469
Total Velocidad Imprudente	1.132
Total General	89.983

Fuente

Carabineros de Chile

Elaboración

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito

DATOS



- COMO CONSECUENCIA DE ÉSTOS FALLECEN APROXIMADAMENTE 1.600 PERSONAS, LO QUE SIGNIFICA QUE DIARIAMENTE MUEREN ENTRE 4 Y 5 PERSONAS EN LAS VÍAS PÚBLICAS. EN PROMEDIO 600 DE ELLAS SON ATROPELLADAS.



RIESGO DE MUERTE



- LA PROBABILIDAD DE QUE UN PEATÓN MUERA ATROPELLADO SE MULTIPLICA POR OCHO CUANDO LA VELOCIDAD DEL VEHÍCULO SUBE DE 30 A 50 KM/H.
- LOS PEATONES TIENEN 90% DE POSIBILIDADES DE SOBREVIVIR A IMPACTOS A 30 KM/H O MENOS, PERO MENOS DEL 50% DE PROBABILIDADES DE SOBREVIVIR A UN CHOQUE A 45 KM/H O MÁS.



VELOCIDAD Y MUERTE



- ESTO SIGNIFICA QUE A UNA VELOCIDAD DE 65 KM/HR LO MÁS PROBABLE ES QUE UN PEATÓN ATROPELLADO MUERA.



GRUPO DE RIESGO



EL GRUPO ETARIO DE MAYOR ACCIDENTABILIDAD SON LOS JÓVENES, ENTRE 18 Y 29 AÑOS. ÉSTOS REPRESENTAN APROXIMADAMENTE EL 25% DEL TOTAL DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.



ESTADÍSTICAS



FINALMENTE, SE DEBE AGREGAR QUE CERCA DEL 95% DE LOS CONDUCTORES FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO SON VARONES Y QUE LA FALLA HUMANA ESTÁ PRESENTE EN MÁS DEL 90% DE LOS ACCIDENTES. EL CONSUMO DE ALCOHOL AL CONDUCIR Y EL EXCESO DE VELOCIDAD SON UNOS DE LOS FACTORES DE MAYOR INCIDENCIA EN LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.



COSTOS MATERIALES

- DAÑOS A LOS VEHÍCULOS Y A SU CARGA.
- DAÑOS A LA PROPIEDAD PÚBLICA.
- DAÑOS A LA PROPIEDAD PRIVADA.
- DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE.



COSTOS SANITARIOS

- PRIMEROS AUXILIOS, TRASLADO EN AMBULANCIA.
- TRATAMIENTO MÉDICO DE HERIDOS.
- REHABILITACIÓN Y ADAPTACIONES.



COSTOS ADMINISTRATIVOS

- POLICÍA Y BOMBEROS.
- GESTIÓN DE SEGUROS.
- LEGALES: JUECES, ABOGADOS, ETC.



COSTOS HUMANOS

- AÑOS POTENCIALES DE VIDA PERDIDOS.
- PÉRDIDA DE PRODUCTIVIDAD (DURANTE TRATAMIENTO Y REHABILITACIÓN).
- PÉRDIDA DE PRODUCTIVIDAD FUTURA DE FALLECIDOS.
- SUFRIMIENTO FÍSICO Y PSICOLÓGICO DEL LESIONADO.
- SUFRIMIENTO FÍSICO Y PSICOLÓGICO DE FAMILIARES Y AMIGOS.



FACTORES QUE INTERVIENEN EN EL ACCIDENTE DE TRÁNSITO



1. DINÁMICA DEL ACCIDENTE: LA DINÁMICA ES LA RAMA DE LA FÍSICA QUE SE ENCARGA DE ESTUDIAR EL MOVIMIENTO Y LAS FUERZAS QUE EN EL MISMO INTERVIENEN, (Isaac Newton).



FUERZAS NATURALES QUE INFLUYEN AL CONducIR



FUERZA

GRAVEDAD – CENTRIFUGA – CINÉTICA-CINTREPITA-FRICCIÓN

EN LA CONDUCCIÓN, LA MEJOR MANERA DE NO SER INFLUENCIADO POR ESTAS FUERZAS, ES CONducIR A VELOCIDAD ADECUADA, QUE PERMITA EN TODO MOMENTO CONTROLAR Y GUIAR EL VEHÍCULO A VOLUNTAD.

Energía cinética.

Se define como la energía asociada al movimiento. Ésta energía depende de la masa y de la velocidad según la ecuación:

$$E_c = \frac{1}{2} m \cdot v^2$$

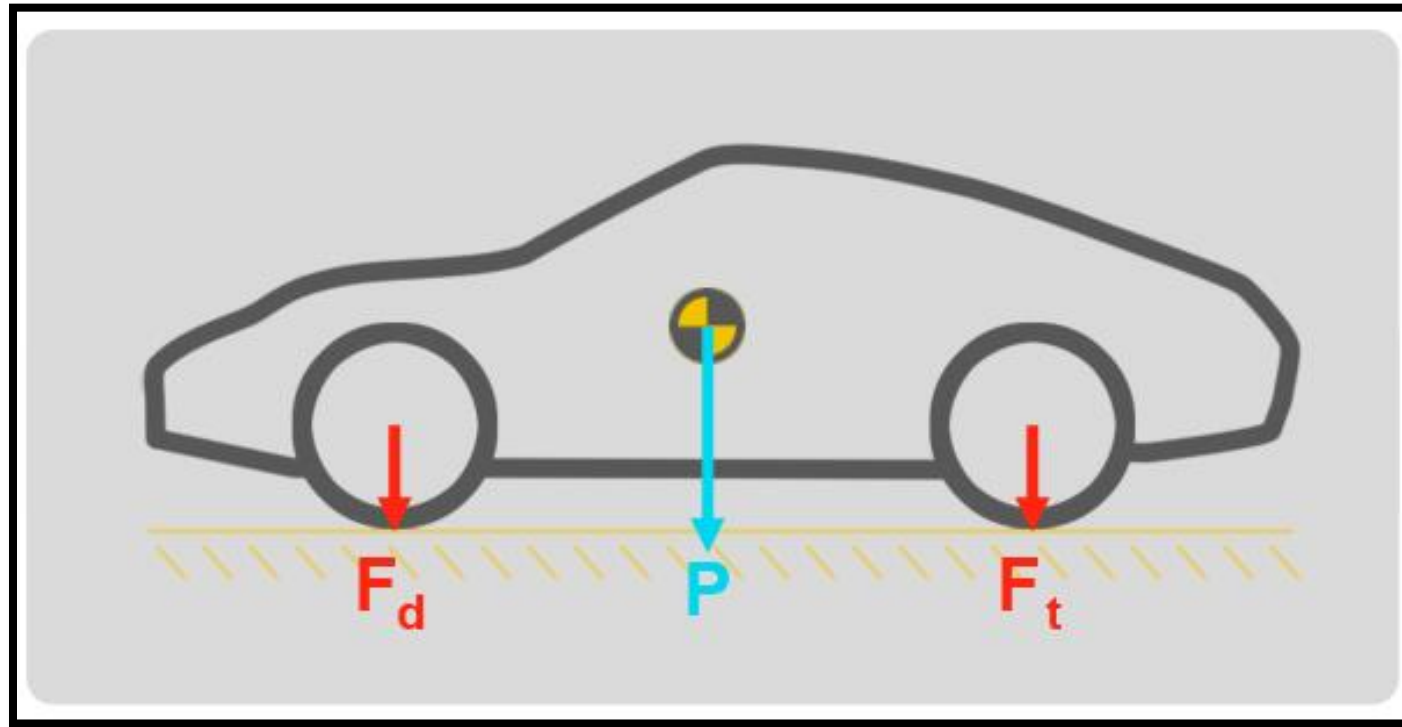
Con lo cual un cuerpo de masa m que lleva una velocidad v posee energía.



FUERZA DE GRAVEDAD

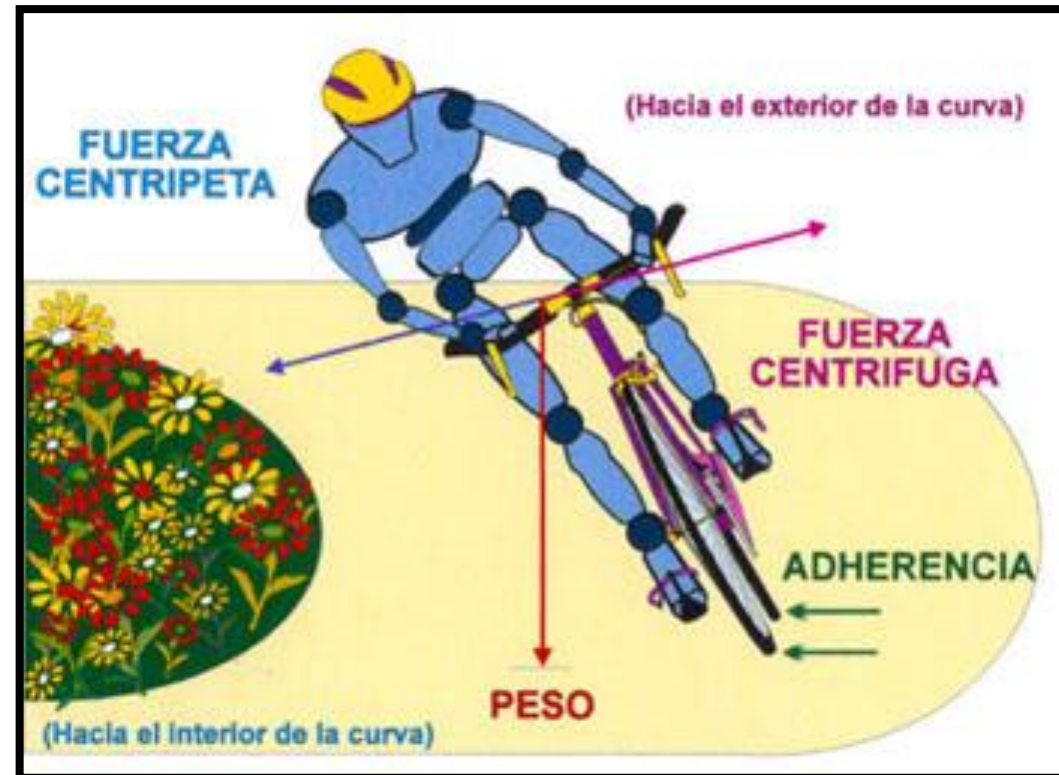


FUERZA DE GRAVEDAD FUERZA DE ATRACCIÓN QUE LA TIERRA U OTRO CUERPO CELESTE EJERCE SOBRE LOS CUERPOS QUE ESTÁN CERCA O SOBRE ÉL.



FUERZA CENTRIFUGA

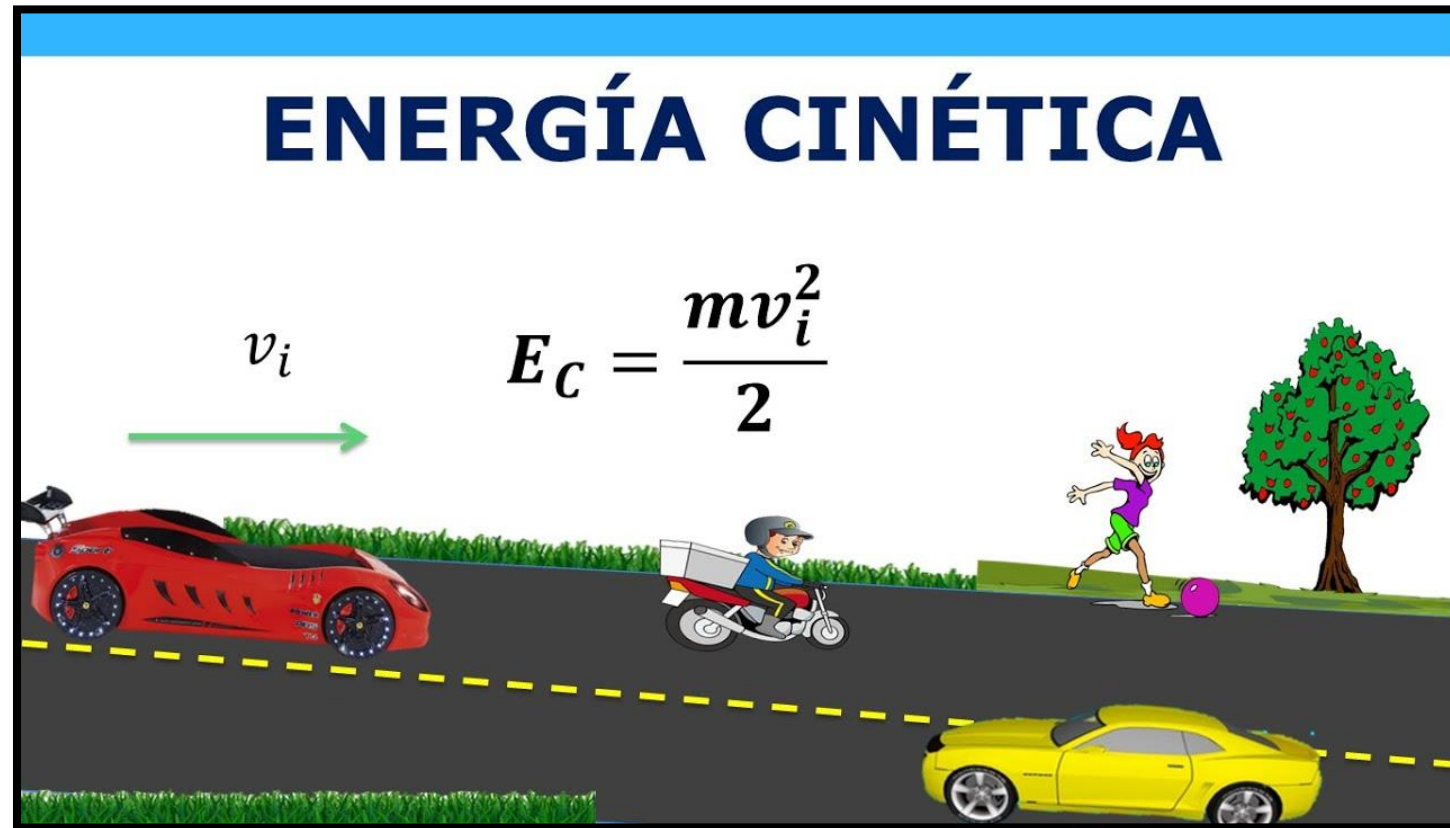
ES LA QUE TIENDE A SACAR LA CARGA O LOS OCUPANTES DEL VEHÍCULO HACIA EL EXTERIOR CUANDO EL VEHÍCULO TOMA UNA CURVA, CUANDO EFECTÚA UN CAMBIO DE DIRECCIÓN O DA UN GIRO BRUSCO DEL VOLANTE.



ENERGÍA CINÉTICA

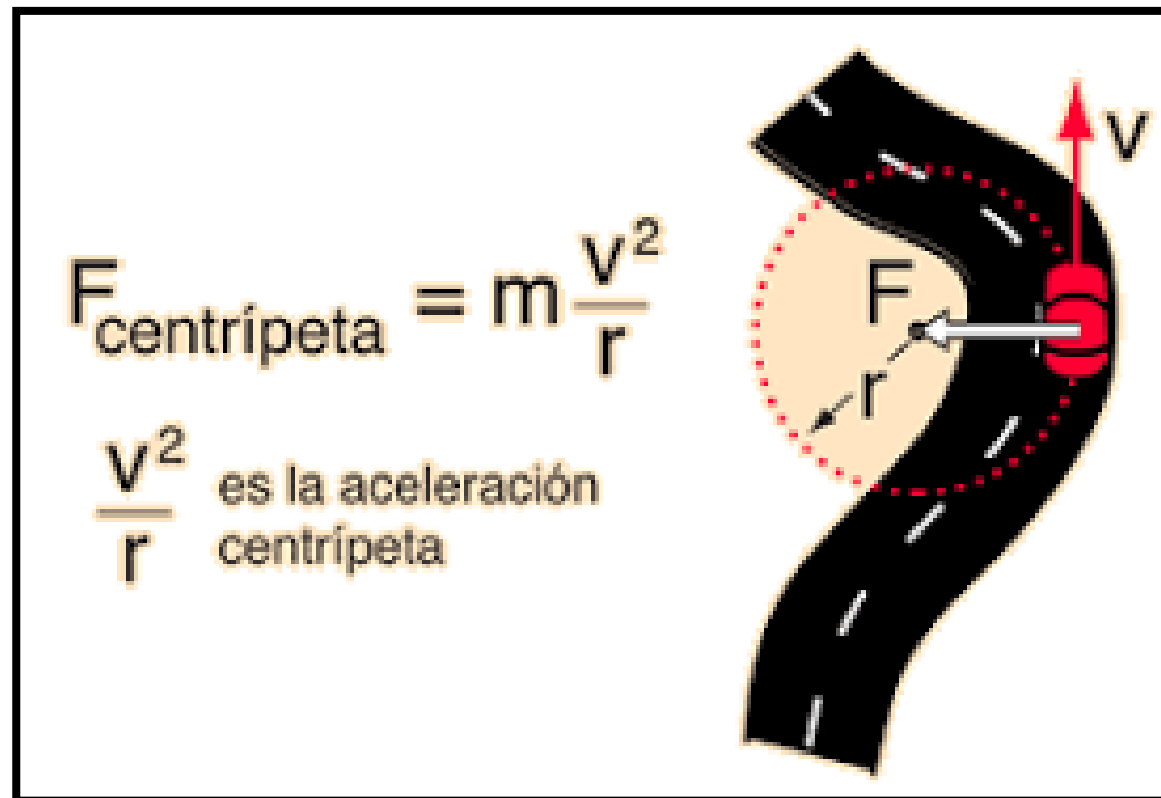


LA **ENERGÍA CINÉTICA**, EN SU DEFINICIÓN MÁS BREVE, ES LA **ENERGÍA** QUE POSEE UN CUERPO A CAUSA DE SU MOVIMIENTO. SE TRATA DE LA CAPACIDAD O TRABAJO QUE PERMITE QUE UN OBJETO PASE DE ESTAR EN REPOSO, O QUIETO, A MOVERSE A UNA DETERMINADA VELOCIDAD.



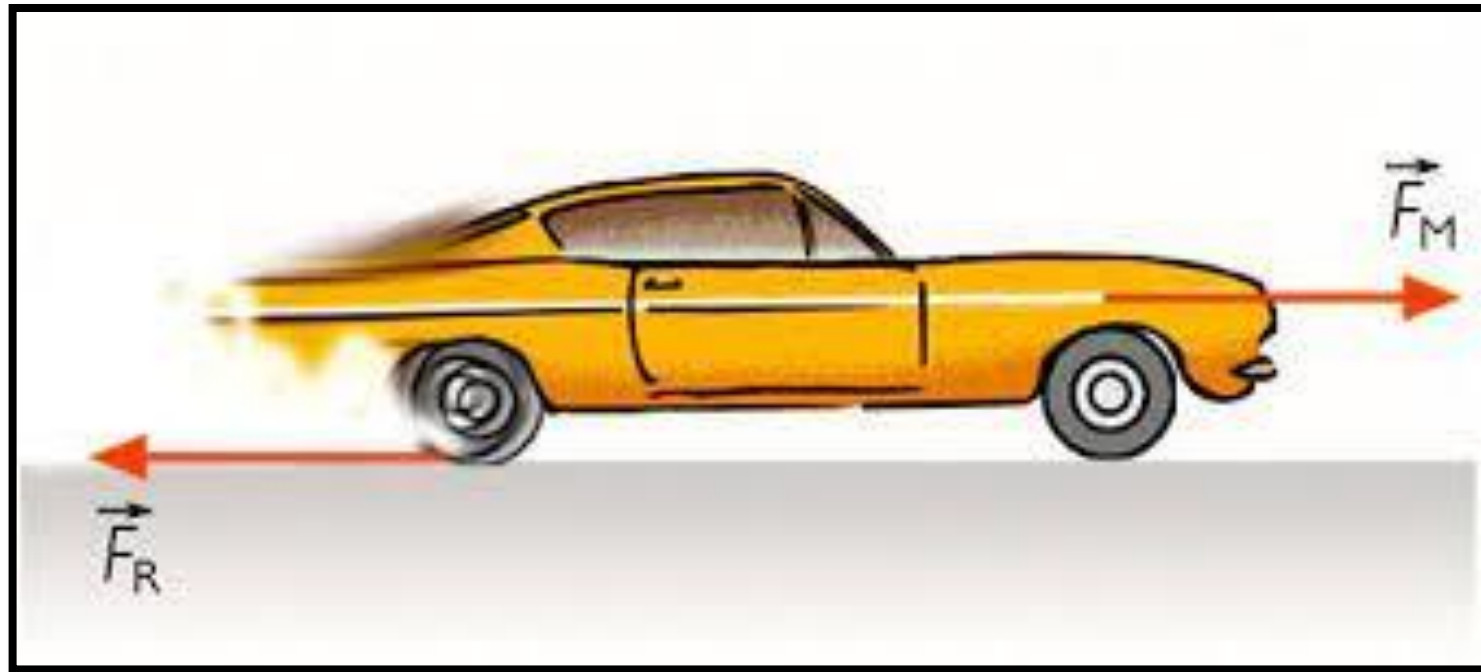
FUERZA CENTRÍPETA

SE CONOCE COMO *FUERZA CENTRÍPETA* A LA FUERZA O AL COMPONENTE DE LA FUERZA QUE ACTÚA SOBRE UN OBJETO EN MOVIMIENTO QUE PASA POR UNA TRAYECTORIA CURVILÍNEA Y QUE ESTÁ DIRIGIDA HACIA EL CENTRO DE CURVATURA DE LA TRAYECTORIA.

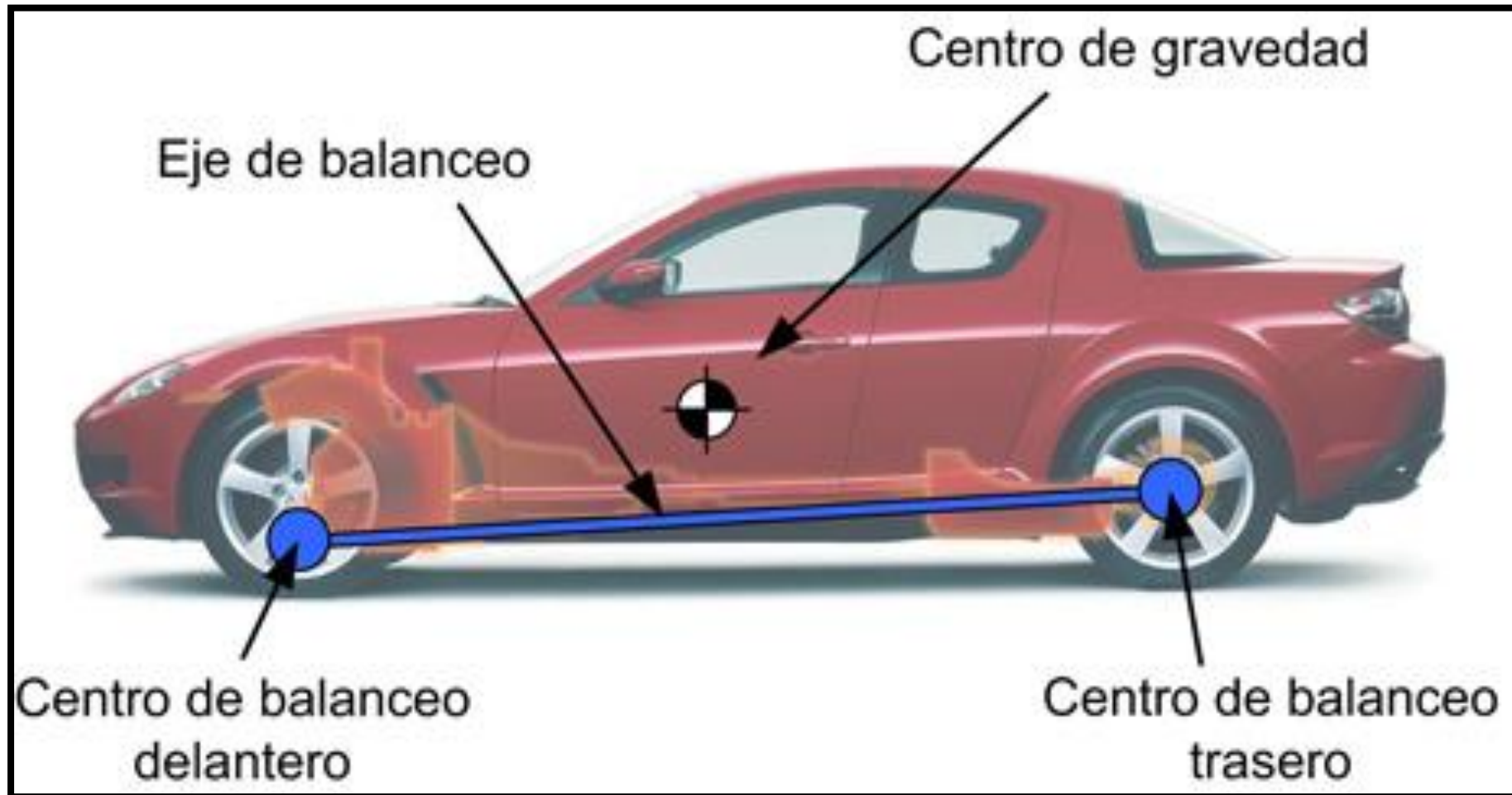


FUERZA FRICCIÓN

LA FUERZA DE **FRICCIÓN** ES LA FUERZA QUE EXISTE ENTRE DOS SUPERFICIES EN CONTACTO, QUE SE OPONE AL DESLIZAMIENTO (**FUERZA DE FRICCIÓN ESTÁTICA Y CINÉTICA**).



CENTRO DE GRAVEDAD O BARICENTRO



VIENTOS

1.- TRANSVERSALES



ES LA QUE ACTÚA EN FORMA PERPENDICULAR CON RESPECTO A LA MARCHA DEL VEHÍCULO Y QUE IMPIDE EL DESPLAZAMIENTO TRANSVERSAL DEL MISMO VEHÍCULO.

2.- LONGITUDINALES



ES AQUELLA QUE ACTÚA EN DIRECCIÓN LONGITUDINAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO, SIENDO DE ENORME IMPORTANCIA EN EL ARRANQUE Y EL FRENADO DEL VEHÍCULO.

SEGURIDAD ACTIVA DE LA VIA

PERALTE

SE DENOMINA **PERALTE** A LA PENDIENTE TRANSVERSAL QUE SE DA EN LAS CURVAS A LA PLATAFORMA DE UNA VÍA O A LA CALZADA DE UNA CARRETERA, CON EL FIN DE COMPENSAR CON UNA COMPONENTE DE SU PROPIO PESO, LA INERCIA (O FUERZA CENTRÍFUGA).



BANDAS SONORAS



RESPONSABILIDAD SOCIAL



LA **RESPONSABILIDAD SOCIAL** ES UN TÉRMINO QUE SE REFIERE A LA CARGA, COMPROMISO U OBLIGACIÓN, DE LOS MIEMBROS DE UNA SOCIEDAD YA SEA COMO INDIVIDUOS O COMO MIEMBROS DE ALGÚN GRUPO, TANTO ENTRE SÍ COMO PARA LA SOCIEDAD EN SU CONJUNTO.



RESPONSABILIDAD SOCIAL



ADEMAS ES UN VALOR QUE ESTÁ EN LA CONCIENCIA DE LA PERSONA QUE ESTUDIA LA ÉTICA SOBRE LA BASE DE LA MORAL. PUESTO EN PRÁCTICA, SE ESTABLECE LA MAGNITUD DE DICHAS ACCIONES Y DE CÓMO AFRONTARLAS DE LA MANERA MÁS POSITIVA E INTEGRAL PARA AYUDAR EN UN FUTURO.



RESPONSABILIDAD



SER RESPONSABLE ES CUMPLIR CON TODAS NUESTRAS OBLIGACIONES PUNTUALMENTE, ADEMÁS DE TOMAR LAS DECISIONES CORRECTAS Y **SER CAPACES** DE RESPONDER POR NUESTROS ACTOS. UNA **PERSONA RESPONSABLE** ES CONSCIENTE DEL MUNDO QUE LE RODEA Y TIENE CLAROS SUS RIESGOS Y PELIGROS.



- ¿HA PENSADO QUE SI UN CONDUCTOR NO USA SU CINTURÓN, NO USA EL CASCO O, MANEJA EN ESTADO DE EBRIEDAD, NO ES SÓLO UNA “**DECISIÓN PERSONAL**”? SI ESE CONDUCTOR SUFRE UN ACCIDENTE NOS AFECTA A TODOS, YA QUE TODOS PAGAMOS DIRECTA O INDIRECTAMENTE SU DECISIÓN.

RESPECTO POR EL OTRO



•MILES DE ACCIDENTES VIALES PODRÍAN EVITARSE CADA AÑO SIMPLEMENTE TOMANDO UN POCO DE CONCIENCIA DE NUESTROS DERECHOS Y OBLIGACIONES TANTO COMO CONDUCTORES DE TODO TIPO DE VEHÍCULO COMO EN NUESTRO ROL DE PEATONES. RESPETAR AL OTRO Y RESPETARNOS ES FUNDAMENTAL NO SOLO PARA MANTENER NUESTRA PROPIA INTEGRIDAD FÍSICA SINO TAMBIÉN PARA **SALVAR VIDAS**.



LAS REGLAS

• **LAS REGLAS TIENEN UNA RAZÓN DE SER, PUES PARTEN DE LA OBSERVACIÓN DE CONDUCTAS PELIGROSAS O IMPRUDENTES A LAS QUE SE PRETENDE REGULAR. NO SON EL MERO CAPRICHOS DE UN POLÍTICO, NI ALGO QUE SE LE OCURRIÓ A UNA PERSONA CON MUCHO TIEMPO LIBRE. ACATARLAS, POR LO TANTO, ADEMÁS DE SER UNA OBLIGACIÓN CIVIL CONSTITUYE UN DEBER MORAL.**



BAJAR CIFRAS



•REDUCIR ESTAS CIFRAS ES RESPONSABILIDAD DE TODOS. TOMAR CONCIENCIA DE NUESTROS DERECHOS PERO TAMBIÉN DE NUESTRAS OBLIGACIONES AL SALIR A LA CALLE SE VUELVE UNA MEDIDA INDISPENSABLE. AUMENTAR LAS CLASES DE SEGURIDAD VIAL NO SERVIRÁ DE NADA SI EL PENSAMIENTO COLECTIVO NO VARÍA SUSTANCIALMENTE Y COMIENZA A ENTENDER QUE PONER UN PIE EN LA CALLE SIEMPRE PUEDE SER UN ARMA DE DOBLE FILO, Y SIEMPRE IMPLICA ALGÚN TIPO DE RIESGO SIN IMPORTAR EL LUGAR QUE OCUPAMOS EN EL TRÁNSITO.



¿LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PUEDEN SER EVITADOS?



PUEDEN SER EVITADOS EN LA MEDIDA DE QUE CADA CONDUCTOR Y PEATÓN REALICE CONDUCTAS SEGURAS EN LAS VÍAS PÚBLICAS.





DUDAS, CONSULTAS Y COMENTARIOS

MOVIL: +56997899897



Gracias

www.transitovial.cl