

Fecha de elaboración: 17.10.2020			
Tipo de documento	TID:	Obra creación:	Proyecto investigación: X
Título: La relación de la accidentalidad vial con el comportamiento personal de los excombatientes, estudio de caso en una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-2019.			
Autor(es): Ivonne J. Morera, Diana L. Rodríguez			
Tutor(es): Juan C. Acosta			
Fecha de finalización: 17.10.2020			
Temática: Seguridad Vial			
Tipo de investigación: Análisis cuantitativo, descriptivo analítico no experimental y un diseño correlacional-causal			
Resumen: <p>El objetivo del estudio de caso es la determinación de la relación en la accidentalidad vial en los años 2018 y 2019 en una entidad de seguridad estatal en Bogotá con los excombatientes del proceso de paz del año 2016, se seleccionó una muestra de 50 excombatientes siempre respetando el enfoque poblacional, en cargo agente escolta que presentaron accidentes de tipo vial, se realizó una verificación documental de los registros y documentación de la entidad frente a datos demográficos, accidentalidad, ausentismo y formación. En el método se aplicó un estudio descriptivo analítico no experimental bajo un análisis estadístico y descriptivo, dando como resultado la afirmación del aumento de la accidentalidad en un 230 % y la relación de 20 variables agrupadas en cuatro factores determinantes y se calcularon algunos costos de los accidentes, lo que concluye que la falta de apoyo de otras entidades y la baja percepción del riesgo de los excombatientes incrementa la ocurrencia de accidentes viales en este tipo de población.</p>			
Palabras clave: Excombatiente, seguridad, accidentalidad, vial.			
Planteamiento del problema: <p>Dentro de los antecedentes investigados no se encuentra información acerca de la relación y repercusión tanto económica, psicológica y social frente a siniestralidad vial con un grupo de población como los excombatientes quienes deben iniciar su reincorporación a la vida laboral en algunas entidades o empresas colombianas; asimilando una nueva normalidad laboral después de los acuerdos de paz en el 2016, el éxito de esos acuerdos dependen directamente de la adaptación a sus puestos de trabajo según indica las Naciones Unidas 2010, «la reintegración es el proceso socioeconómico mediante el cual los excombatientes adquieren y mantienen el estatus de civiles dentro de los límites de la legalidad a largo plazo» (citado por McFee, E & Rettberg, A, 2019, p.3).</p> <p>Por lo cual, se decide analizar la vinculación laboral de los excombatientes como agentes escoltas en una entidad dedicada a la seguridad y protección, y la afectación en cuanto a la siniestralidad vial presentada en los años estipulados, vale la pena aclarar, que el fortalecimiento tanto en actitudes como aptitudes en la seguridad vial hacia el personal excombatiente ha sido grande desde los recursos dados a la entidad, sin embargo, es un proceso largo y constante para evidenciar los avances en el desarrollo de nuevas prácticas y mejoras frente a la buena realización de la labor de protección.</p> <p>Dentro del sector dedicado a la seguridad se deben tener en cuenta los peligros a los cuales los trabajadores se exponen al transportarse en función de su trabajo, ya sea al conducir o al ser pasajero en vehículos de la entidad, adicional los principios básicos de conducción</p>			

segura son impuestos bajo varias normas que se exigen para la labor pero más allá de eso están las virtudes y vulnerabilidades del trabajador que al momento de un incidente vial reduce el porcentaje de capacidad de reacción al no tener una condición y estrategia adecuada en manejo defensivo.(pág. 2.)

Pregunta: ¿Cuál es la relación de la accidentalidad vial con el comportamiento personal de los excombatientes en una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-2019?

Objetivos:

Determinar la relación de la accidentalidad vial con el comportamiento personal de los excombatientes una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-2019

Objetivos específicos

Contrastar la proporción de los accidentes laborales 2018 a 2019 con el ingreso del personal excombatiente con los 6 años anteriores; en una entidad de seguridad estatal en Bogotá, mediante un análisis de información consolidada.

Identificar las variables que determinaron la aparición de los accidentes viales basados en la consolidación de la base de datos de la población excombatiente en 2018-2019.

Analizar los costos administrativos y prestacionales generados de la accidentalidad vial en una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-2019.

Proponer una estrategia de intervención en seguridad vial para la entidad basado en el análisis de las estrategias que ya se implementan.

Marco teórico:

El análisis antecedente para esta investigación estará enfocado en estudios relacionados con posconflicto, procesos de paz y los riesgos en seguridad y salud en el trabajo en seguridad vial a nivel internacional y nacional determinando los aportes para esta investigación, teniendo en cuenta que no es un tema con demasiado estudio puesto que básicamente es una temática nueva dentro del aspecto de la reintegración laboral de los excombatientes. Por lo cual se tienen antecedentes internacionales los cuales no tienen un auge en el tema, pero indica la importancia en investigarlo. (pág. 8.)

Teoría del conflicto: Desde la perspectiva de Calderón (2019) en el conflicto Galgunt tiene claro el concepto de cómo el hombre es un ser de paz y así mismo su comportamiento, esto establece que los excombatientes al reintegrarse a la vida civil incorporan este concepto y que a pesar de las actuaciones que tuvieron en la FARC pueden acogerse a este acuerdo de paz. (pág. 11.)

Proceso de paz: En relación con el aumento de los conflictos armados internos, también ha aumentado el uso de procesos pacíficos para la terminación de estos. Según la Organización de Naciones Unidas, desde 1990 cerca del 50% de las guerras civiles y conflictos armados internos han concluido en acuerdos de paz; situación muy distinta a la de los dos siglos anteriores, donde solo uno de cada cinco conflictos armados internos concluyó en un acuerdo de paz negociado (Valencia, 2010 citado por Castaño, 2013, p.71). (pág. 12-14.)

Reincorporación y Normalización: Robledo et al. (2019) afirma que la inclusión laboral de los desmovilizados del conflicto en Colombia es un derecho y su acceso sin discriminación permite la construcción personal y social del hombre, “garantizándole vivir en condiciones de bienestar respondiendo a un criterio fundado en la dignidad humana” como lo indica en su artículo. (pág. 15-16.)

Relación laboral con excombatientes: En Colombia el estigma siempre ha sido mayor para todas las situaciones que se puedan presentar en la sociedad y el proceso de

reincorporación laboral de los excombatientes que se adhirieron al proceso de paz no se quedó atrás, es así como mencionan Martínez & Lefebvre (2019) en su artículo «La ARN registra que más de 650 empresas en todo el país han apoyado el proceso de reintegración previo a la firma del Acuerdo de Paz entre el Gobierno Nacional y las FARC en 2016.» (p.36). (pág. 17.)

Teorías de los factores emocionales de excombatientes: Considerando la construcción de la paz llevada en el país trae consigo la importancia del reconocimiento de las emociones del personal ex combatiente, que tan preparados se encuentran para enfrentar a una sociedad sin límites es por eso por lo que se resalta la necesidad de mostrar la conclusión de estudios en este caso teniendo como referencia al artículo publicado por la Revista Colombiana de Psiquiatría. (pág. 18.)

Teoría de trans-sistema tránsito y seguridad vial: Dentro de la teoría de Trans-Sistema Tránsito y Seguridad Vial podemos apreciar que «los elementos reales existentes que podrían intervenir, asociados a un único y determinado subsistema comportamental» (Petit, 2016, p 14). (pág. 23.)

Fatiga y conducción: La conducción es una actividad que requiere muchas habilidades lo cual requiere que el conductor tenga hábitos de sueño adecuados con el fin que se garantice el descanso necesario para evitar el cansancio o la fatiga al momento de realizar esta labor, es necesario que el conductor sea capacitado para que pueda identificar en el momento que deba hacer unas pausas o detenerse a descansar para minimizar los microsueños. (pág. 25.)

Método:

Tipo y diseño de estudio: En la presente investigación se busca analizar la problemática presentada frente a la accidentalidad vial y determinar sus causas, por lo cual será elaborado bajo un estudio descriptivo analítico no experimental a través de la caracterización de las variables identificadas y comprensión de los datos obtenidos del periodo escogido. Así mismo un diseño correlacional-causal

Participantes o fuentes de datos: Se utiliza el muestreo cuantitativo partiendo de casos críticos en donde se selecciona el caso específico para esta investigación los excombatientes con cargo de agente escolta que para el período estudiado se tenían vinculados a la entidad ochocientos de los cuales cuatrocientos cuarenta y cinco cumplían funciones de conductor, así mismo se toma la muestra de los accidentes de tipo vial ocurridos en el lapso estudiado. Se excluye otro tipo de accidentes laborales también importantes que pueden dar inicio a otras investigaciones. (pág. 38-39.)

Recolección de datos: La recolección de la información está basada en documentos de la organización: en los antecedentes e indicadores de gestión de los años 2018 y 2019 de la entidad, por lo que el enfoque de la investigación es cuantitativo y Hernández Sampieri (2014) indica que el análisis de contenido cuantitativo « Es una técnica para estudiar cualquier tipo de comunicación de una manera “objetiva” y sistemática, que cuantifica los mensajes o contenidos en categorías y subcategorías, y los somete a análisis estadístico» (p. 251). Lo anterior usando el instrumento de un formato de elaboración propia elaborada en formato Excel (Microsoft Office) con los datos requeridos para la investigación, la cual está basada en datos del Formato único de reporte de accidente de trabajo-FURAT del Ministerio de Trabajo

Análisis: Comprende un análisis estadístico y descriptivo de las variables encontradas en el periodo estudiado, de igual manera se generan explicaciones teniendo como base la correlación entre las variables en una matriz. Los datos recolectados de la población en

estudio para esta investigación se mantienen en confidencialidad y no pueden ser alterados ya que fueron tomados de los registros de bases de datos reportadas a entes de vigilancia frente a la accidentalidad, de igual manera respetando el enfoque poblacional y que es solo una descripción de lo ocurrido a fin de disminuir la accidentalidad vial en la entidad así poder darle un mejor manejo en relación a la seguridad vial y el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.(pág. 39-40.)

Resultados, hallazgos u obra realizada:

Para los años 2018 y 2019 el incremento de la accidentalidad fue el doble referente a los seis años anteriores, la línea de tendencia crece en el tiempo tanto por el aumento de la planta de personal, así como el ingreso del personal excombatiente desde finales del 2017, por tal motivo el presente estudio de caso se enfatizó en ese periodo. Por otro lado, la formación académica de los excombatientes no es la ideal, pero es acorde a las condiciones de vida que tuvieron, siendo así el 60 % alcanzó la básica primaria y el 40 % la básica secundaria lo cual impacta en el modo de conducir y seguir instrucciones. se aprecian los factores de los accidentes de tránsito en los años 2018 y 2019 en la cual la interrelación de esas variables está basada en factores del trabajo, humano, mecánicos y externos incrementando la posibilidad de la ocurrencia de un accidente vial ya que a causa de una se derivan dos o más que no permiten al agente escolta quizás reaccionar de la manera adecuada en caso de requerir, siendo así se puede afirmar que la teoría de trans-sistema tránsito y seguridad vial por Petit 2016 expuesta en esta investigación se cumple; dado que no solo los factores humanos influyen en los accidentes viales, sino que se requieren de otros factores. Así mismo, se realizó una descripción de todos los aspectos mencionados en la base de datos consolidada y resaltando como fue el comportamiento de los costos administrativos y prestacionales, los costos que asumió la empresa tienen un valor total de diecisiete millones trescientos cuarenta y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos (\$17 345 946) y otros costos que la empresa no asume dado que tiene seguros voluntarios y seguros obligatorios. En cuanto a las estrategias de prevención fueron enfocadas de acuerdo con la información validada al interior de la entidad en la cual al agente escolta debe realizar entrenamiento en seguridad vial con un concepto técnico por parte del instructor, realizarse prueba psicosenométrica y se socializan las lecciones aprendidas de los eventos anteriores relacionados con seguridad vial. Frente al vehículo se debe llevar un reporte diario de la inspección preoperacional en donde se valida el estado actual en que se recibe para iniciar la misión y es responsabilidad del agente escolta, y por parte del área de vehículos se realizan los mantenimientos preventivos y correctivos de acuerdo con la necesidad presentada. (pág. 42-54.)

Conclusiones:

Dentro del estudio no se encontró algún tipo de similitud con los estudios previos realizados por otros investigadores, aunque fue un estudio de caso permitió describir y observar la relación de estas a través de la generación de un accidente vial en este tipo de población de excombatientes que claramente no hay una normatividad, una pedagogía escrita y adecuada para llegar psicopedagógica y laboralmente adecuado para disminuir el impacto de estas variables o eliminarlas. Dentro de los resultados obtenidos se identificaron veinte variables que incrementan la posibilidad de ocurrencia de un accidente vial, reunidas en cuatro factores (humano, mecánico, trabajo, externo) es importante resaltar que siendo que la accidentalidad se incrementó al doble en este lapso, la entidad no tuvo un apoyo real frente a alguna estrategia de mitigación ni por parte de la ARL ni

otra entidad sabiendo que los accidentes viales hacen parte del comportamiento tanto de los ciudadanos como de los trabajadores en la vía. Frente a las acciones tomadas por la entidad se denota compromiso y cumplimiento por la parte normativa que regula el tema en el país, sin embargo, se evidencia falta de personal capacitado para cumplir con las metas establecidas. La entidad tiene seguros voluntarios y seguros obligatorios de los cuales la mayoría de los gastos son asumidas por estas entidades, se obtuvo una cifra estimada de costos por accidentes de trabajo por tránsito pero no se pretende que sea un cálculo contable exacto, los costos que asumió la empresa tienen un valor total de diecisiete millones trescientos cuarenta y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos (\$17 345 946) y costos que no asumió de (\$1 480 291 125).(pág. 55-58.)

Productos derivados:

Taller didáctico enfocado en la metodología de andragogía y gamificación para seguridad vial y excombatientes en cargo agente escolta. (pág. 59-69.)

**La relación de la accidentalidad vial con el comportamiento personal de los
excombatientes, estudio de caso en una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-
2019**

**Ivonne J. Morera
Cod.11203132**

**Diana L. Rodríguez
Cod.11203098**

**Corporación Universitaria Unitec
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Especialización en Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo**

**Bogotá, Distrito Capital
17 de octubre 2020**

**La relación de la accidentalidad vial con el comportamiento personal de los
excombatientes, estudio de caso en una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-
2019**

Ivonne J. Morera

Cod.11203132

Diana L. Rodríguez

Cod.11203098

Juan C. Acosta

Director

Corporación Universitaria Unitec

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Especialización en Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo

Bogotá, Distrito Capital

17 de octubre 2020

Tabla de contenido

	<i>Resumen</i>	1
	<i>Planteamiento del problema</i>	2
	<i>Justificación</i>	4
	<i>Pregunta de investigación</i>	6
	<i>Objetivos</i>	7
Objetivo general		7
Objetivos específicos		7
	<i>Marco teórico</i>	8
Antecedentes		8
<i>Teoría del conflicto</i>		11
<i>Proceso de paz</i>		12
<i>Proceso de Paz en Colombia</i>		14
<i>Reincorporación y Normalización</i>		15
<i>Relación laboral con excombatientes</i>		17
<i>Teorías de los factores emocionales de excombatientes</i>		18
<i>Seguridad Vial en el mundo</i>		19
<i>Seguridad Vial en Colombia</i>		21
<i>Sistema tránsito y seguridad vial</i>		22
<i>Teoría de trans-sistema tránsito y seguridad vial</i>		23
<i>Factores psicológicos en la conducción</i>		24
<i>Fatiga y conducción</i>		25
<i>Contexto de la empresa</i>		26
	<i>Marco conceptual</i>	28
	<i>Marco legal</i>	31
	<i>Método</i>	38

Tipo y diseño de estudio	38
Participantes o fuentes de datos	39
Recolección de datos	39
Análisis	40
<i>Hallazgos</i>	42
<i>Conclusiones</i>	55
<i>Recomendaciones</i>	59
Taller lúdico	60
<i>Listado de referencias</i>	70

Tabla de figuras

Figura 1. Antecedentes internacionales.	9
Figura 2. Antecedentes nacionales.	10
Tabla 1. Línea de investigación pura o teórica	19
Tabla 2. Marco legal proceso de paz y posconflicto	32
Tabla 3. Marco legal SGSST y Vial	33
Tabla 4. Estado del arte	35
Figura 3. Accidentes laborales 2012-2019	42
Figura 4. Ubicación de los excombatientes accidentados	43
Tabla 5. Relación de elementos para conductor	44
Figura 5. Accidentes de tránsito y severidad.	45
Figura 6. Tipo de lesión	47
Figura 7. Parte del cuerpo afectada	48
Figura 8. Mecanismo.	49
Tabla 6. Costos	50
Figura 9. Relación de acciones	53
Figura 10. Causalidad de los accidentes de tránsito	53

Resumen

El objetivo del estudio de caso es la determinación de la relación en la accidentalidad vial en los años 2018 y 2019 en una entidad de seguridad estatal en Bogotá con los excombatientes del proceso de paz del año 2016, se seleccionó una muestra de 50 excombatientes siempre respetando el enfoque poblacional en cargo agente escolta que presentaron accidentes de tipo vial, se realizó una verificación documental de los registros y documentación de la entidad frente a datos demográficos, accidentalidad, ausentismo y formación. En el método se aplicó un estudio descriptivo analítico no experimental bajo un análisis estadístico y descriptivo, dando como resultado la afirmación del aumento de la accidentalidad en un 230% y la relación de 20 variables agrupadas en cuatro factores determinantes y se calcularon algunos costos de los accidentes, lo que concluye que la falta de apoyo de otras entidades y la baja percepción del riesgo de los excombatientes incrementa la ocurrencia de accidentes viales en este tipo de población.

Palabras clave

Excombatiente, seguridad vial, accidentalidad, proceso de paz.

Planteamiento del problema

Hoy los accidentes viales son una preocupación a nivel mundial, dado que se considera un problema de salud pública. «Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito más de 3000 defunciones diarias y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo». (Grupo de colaboración de las naciones unidas para la seguridad vial, 2011, p. 4).

Dentro de los antecedentes investigados no se encuentra información acerca de la relación y repercusión tanto económica, psicológica y social frente a siniestralidad vial con un grupo de población como los excombatientes quienes deben iniciar su reincorporación a la vida laboral en algunas entidades o empresas colombianas; asimilando una nueva normalidad laboral después de los acuerdos de paz en el 2016, el éxito de esos acuerdos dependen directamente de la adaptación a sus puestos de trabajo según indica las Naciones Unidas 2010, «la reintegración es el proceso socioeconómico mediante el cual los excombatientes adquieren y mantienen el estatus de civiles dentro de los límites de la legalidad a largo plazo» (citado por McFee, E & Rettberg, A, 2019, p.3).

Por lo cual, se decide analizar la vinculación laboral de los excombatientes como agentes escoltas en una entidad dedicada a la seguridad y protección, y la afectación en cuanto a la siniestralidad vial presentada en los años estipulados, vale la pena aclarar, que el fortalecimiento tanto en actitudes como aptitudes en la seguridad vial hacia el personal ex combatiente ha sido grande desde los recursos dados a la entidad, sin embargo, es un proceso largo y constante para evidenciar los avances en el desarrollo de nuevas prácticas y mejoras frente a la buena realización de la labor de protección.

Dentro del sector dedicado a la seguridad se deben tener en cuenta los peligros a los cuales los trabajadores se exponen al transportarse en función de su trabajo, ya sea al conducir o al ser pasajero en vehículos de la entidad, adicional los principios básicos de conducción segura son impuestos bajo varias normas que se exigen para la labor pero más

allá de eso están las virtudes y vulnerabilidades del trabajador que al momento de un incidente vial reduce el porcentaje de capacidad de reacción al no tener una condición y estrategia adecuada en manejo defensivo.

Por estas razones, distintas entidades a nivel mundial y nacional están trabajando de manera conjunta para orientar construyendo planes, políticas y programas encaminados a la prevención, el control oportuno e intervención de los peligros por los accidentes de tránsito que hoy hacen parte del contexto laboral, pero posiblemente no tienen una población objeto como los excombatientes en estudio para validar la pertinencia y adaptación de los documentos y demás políticas que se quieren implementar.

Justificación

La repercusión en la seguridad vial frente a la inclusión laboral del personal excombatiente en los años 2018-2019, que para esta fecha eran ochocientos excombatientes, siendo que entre 2016 y 2019 se desmovilizaron en Colombia 2.183 personas según el cuadro histórico de personas desmovilizadas reportadas por Agencia para la Reincorporación y la Normalización - ARN (2020). Es así como se muestra con gran preocupación el gran cambio en la accidentalidad destacando el riesgo vial de una entidad en Bogotá dedicada a la seguridad. De igual modo la vulnerabilidad al interior de la entidad al empezar a modificar las dinámicas de funcionamiento del trabajo, comportamiento social y político.

Definitivamente la importancia de este tema de investigación es destacar la relación de la seguridad y salud en el trabajo sin importar el contexto en que se maneje siempre se tendrá un común denominador de las circunstancias en este caso el proceso de paz con la incorporación de personal ex combatiente a una entidad, precisamente afectando los riesgos laborales a los cuales están expuestos sus trabajadores, de modo que la seguridad vial es en este caso el factor de estudio en cuanto a su comportamiento en los años 2018 y 2019 época en la cual ingresó el mayor número de personal ex combatiente a laborar en la entidad.

En 2018, Norza, Granados, Useche, Romero y Moreno realizaron un análisis en Colombia sobre la incidencia del factor humano de los accidentes viales, el método que se utilizaron para esta investigación fue el diseño es descriptivo-correlacional.

En primer lugar, estas investigaciones hablan factores que influyen en la generación de accidentes de tránsito como son:

Factores humanos: En consecuencia, es prioridad comprender la incidencia que tiene el factor humano (conductor, peatón, pasajero y acompañante), como principal variable en el desencadenamiento de accidentes de tránsito, en razón a que la mayoría de estos son ocasionados, en algún momento, a causa de un error del hombre (Zajaczkowski et al. 2000 citado por Norza et al., 2018, p 160).

De manera que el ideal es poder suministrar un análisis claro de los factores influyentes como el comportamiento, habilidades y conocimientos que motivaron el cambio en la seguridad vial y así mismo el aumento en la accidentalidad de la entidad, precisamente es ir más allá de lo que la población del común imagina y de cómo desde la seguridad y salud en el trabajo algo tan importante para el país como lo es la implementación de los acuerdos de paz, genera aspectos de preocupación bastantes grandes dentro de una sociedad ya que todo el manejo de la seguridad vial repercute en la población.

Por esta razón, al realizar este análisis descriptivo de la situación expuesta anteriormente de esta entidad en Bogotá, se permite mostrar e invitar a reflexionar sobre la realidad de cómo influyó el proceso de paz en la seguridad y salud en el trabajo dejando a un lado los obstáculos y promoviendo nuevos espacios de conocimiento y acompañamiento a este personal en cuanto a la instrucción, crecimiento laboral y formación en los riesgos laborales asociados a su labor aspectos que no se tuvieron en cuenta por la ARL- Administradora de Riesgos Laborales ni antes encargados de la reincorporación en lo cual la entidad manejo por cuenta propia.

Pregunta de investigación

¿Cuál es la relación de la accidentalidad vial con el comportamiento personal de los excombatientes en una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-2019?

Objetivos

Objetivo general

Determinar la relación de la accidentalidad vial con el comportamiento personal de los excombatientes una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-2019

Objetivos específicos

Contrastar la proporción de los accidentes laborales 2018 a 2019 con el ingreso del personal excombatiente con los 6 años anteriores; en una entidad de seguridad estatal en Bogotá, mediante un análisis de información consolidada.

Identificar las variables que determinaron la aparición de los accidentes viales basados en la consolidación de la base de datos de la población excombatiente en 2018-2019.

Analizar los costos administrativos y prestacionales generados de la accidentalidad vial en una entidad de seguridad estatal en Bogotá 2018-2019.

Proponer una estrategia de intervención en seguridad vial para la entidad basado en el análisis de las estrategias que ya se implementan.

Marco teórico

Antecedentes

El análisis de los antecedentes para esta investigación estará enfocado en estudios relacionados con posconflicto, procesos de paz y los riesgos en seguridad y salud en el trabajo en seguridad vial a nivel internacional ver figura 1 y nacional ver figura 2 determinando los aportes para esta investigación, teniendo en cuenta que no es un tema con demasiado estudio puesto que básicamente es una temática nueva dentro del aspecto de la reintegración laboral de los excombatientes.

Figura 1.

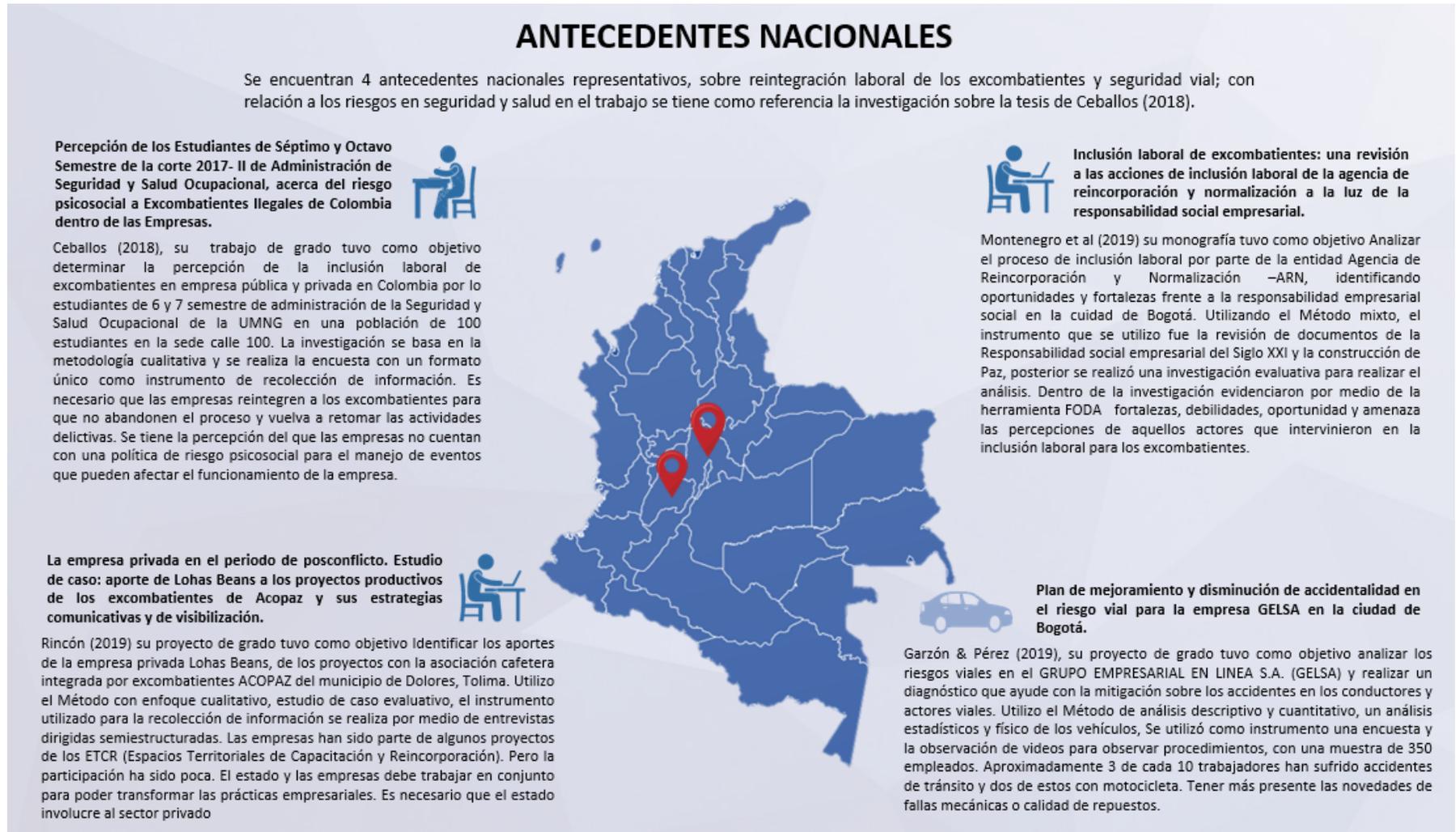
Antecedentes internacionales.



Nota. Elaborado con base en Correa ,2019; Híjar et al,2018; Llamazares, 2019; Melamed,2018.

Figura 2.

Antecedentes nacionales.



Nota. Elaborado con base en Ceballos, 2018; Garzón & Pérez, 2019; Montenegro et al, 2019; Rincón, 2019.

En relación con el conflicto armado en nuestro país por años se mantuvo el diálogo abierto entre ambas partes con el fin de mantener y lograr el proceso de paz en Colombia, de ahí que actualmente se inició la construcción de la paz y dejando cerca de diez mil excombatientes bajo diferentes condiciones de reincorporación siendo así este un factor determinante tanto para mejorar sus condiciones de vida en la parte laboral, psicológica y familiar. Por lo tanto, en esta investigación se explicarán los criterios claves para comprender cómo desde la relación laboral de la entidad que acogió a ochocientos excombatientes se vio un gran impacto en la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Con esto, no se quiere juzgar ni afectar el avance de la reincorporación de los excombatientes a la vida laboral sino enmarcar que no se ha pensado en cómo los riesgos laborales a los que se está expuesto cotidianamente específicamente la Seguridad Vial para este personal es algo totalmente nuevo desde el modo de seguir procedimientos seguros hasta realizar un reporte de accidente laboral, a pesar de los grandes esfuerzos que ha realizado la ARL Aseguradora de Riesgos Laborales y otras entidades, es así que a continuación se abordará los elementos que cumplen un papel trascendental para la comprensión de la problemática.

Teoría del conflicto

El conflicto armado en Colombia es un flagelo que sigue afectando a muchas personas, pero mediante el acuerdo paz con la FARC se busca garantizar los derechos Humanos a la ciudadanía en general, las víctimas del conflicto y a los excombatientes.

Además, el estado colombiano promueve el ejercicio de los derechos laborales a los excombatientes brindando una reincorporación; Desde la perspectiva de Calderón (2019) en el conflicto Galgunt tiene claro el concepto de cómo el hombre es un ser de paz y así mismo su comportamiento, esto establece que los excombatientes al reintegrarse a la vida civil incorporan este concepto y que a pesar de las actuaciones que tuvieron en la FARC pueden acogerse a este acuerdo de paz, es así como dentro de la teoría del conflicto interactúa con dos aspectos como lo es el desarrollo y estudios para la paz, así como menciona en el 2019, Calderón :

Esta comprende en primer lugar los *Estudios para la paz* en su versión negativa, como reducción de la violencia directa, reducción del sufrimiento u ofensa a las *necesidades humanas básicas*. En un segundo momento, considerando los *Estudios sobre el desarrollo*, se proyecta ir más allá de la satisfacción de las *necesidades humanas básicas*, buscando propuestas y estrategias para desarrollar y potenciar esas mismas necesidades; aquí vuelven a la escena los *Estudios para la paz*, pero esta vez en su versión positiva, centrándose en la reducción de la *violencia estructural y cultural*. (p. 8)

En Colombia al firmarse el acuerdo de paz se buscó terminar la guerra como se establece en los estudios para la paz con uno de los grupos armados más antiguos generando así una disminución considerable de las consecuencias directas de la violencia, y generado estrategias de desarrollo para los excombatientes como es la reintegración.

Proceso de paz

En el mundo se han presentado grandes conflictos armados, muchos de estos han tenido un proceso de paz como sucedió en Colombia, es muy importante resaltar que durante estos procesos también se pueden tener excombatientes y las entidades que los acogen pueden generar un impacto en la Seguridad y Salud en el Trabajo, por lo que esta investigación les puede dar un punto de partida para nuevas investigaciones. Considerando los conflictos armados en el mundo, se observa los siguientes datos:

En relación con el aumento de los conflictos armados internos, también ha aumentado el uso de procesos pacíficos para la terminación de estos. Según la autora Christine Bell (2008 y 2011) entre los años 1990 y 2007 se han suscrito 646 acuerdos de paz de los cuales 590 de ellos, es decir el 91%, ponían fin a conflictos armados internos alrededor del mundo. Según la Organización de Naciones Unidas, desde 1990 cerca del 50% de las guerras civiles y conflictos armados internos han concluido en acuerdos de paz; situación muy distinta a la de los dos siglos anteriores, donde solo uno de cada cinco conflictos armados internos concluyó en un acuerdo de paz negociado (Valencia, 2010: 160). En el Anuario procesos de paz (Fisas, 2012: 15) se señala que, de los conflictos finalizados en los últimos treinta años, el 80,9 % lo han hecho mediante acuerdo de paz, y el 19,1 % restante por

victoria militar de una las partes. En definitiva, pese a las distintas proporciones que diversos estudios o autores atribuyen, es notoria la prevalencia de la paz negociada como la fórmula de mayor presencia en la terminación de los conflictos armados en todas las regiones por lo menos en los últimos treinta años. (Christine Bell 2008a 2011b, Valencia, 2010, Fisas, 2012 citado por Castaño,2013, p.71)

Interpretando la idea que resalta Fisas (2004) como los conflictos y los procesos de paz son un ciclo dentro de una sociedad y el comportamiento de cada uno ellos es arraigo a su país es por eso por lo que se producen momento de entusiasmo y a la final no es fructífero el proceso de paz, ya que las etapas se deben superar en los momentos indicados y así evitar una evolución de alguna de las oportunidades dentro de este ciclo. En definitiva, el solo hecho de iniciar un proceso de paz no es garantía de mantenerlo como lo indica Fitzduff (2004):

Si las causas de un conflicto son estructurales o culturales, habrá que resolverlas, o prometer que se resolverán, como parte del acuerdo. Por supuesto, esto resulta más fácil en unos casos que en otros –por ejemplo: en Irlanda del Norte, resolver las injusticias entre las comunidades fue más fácil que en Sudáfrica debido a las diferencias económicas–, pero el principio es el mismo. Los acuerdos de paz no son solo procesos de resolución de conflictos, sino también procesos de prevención de conflictos. De ahí la importancia de garantizar una participación equitativa de quienes sienten que han sido política, económica o culturalmente excluidos antes de un acuerdo o en un acuerdo. (p.119)

En lo expuesto, por los autores anteriormente es importante resaltar la resiliencia de los países que acarrear con conflictos armados y logran superar esa etapa y conseguir un proceso de paz factible para sus creencias, su espacio económico y el nivel de desarrollo del país, aunque no todos producen en el nivel que quisieran sus acuerdos de paz y pueden tener recaídas en alguna de las etapas del ciclo del conflicto armado quizás por no dar alcance a ciertos detalles en las negociaciones y desestabilizan las expectativas del inicio. Son ciertos detalles que pueden ser muy simples y dañar todo un acuerdo de paz.

Proceso de Paz en Colombia

El gobierno de Colombia antes de firmar el acuerdo final de paz, se realizaron treguas y cese de fuego con diferentes grupos armados, de los cuales varios no tuvieron éxito y continuó la guerra en Colombia; pero por otro lado muchos guerrilleros se desmovilizaron y otros grupos guerrilleros dejaron las armas, cabe resaltar que también se presentaron acuerdos de paz y muchas negociaciones de las cuales fueron algunas exitosas y otras que no.

Si bien otros presidentes y gobernantes intentaron realizar un acuerdo de paz nunca se logró. El Estado dentro de tantos fracasos y pocos aciertos, durante muchos años Colombia estuvo en un estado de guerra continuo, donde los daños son invaluable e incalculables. Por lo que refiere a nuestro país los intentos de procesos de paz son bastantes, data de 1982:

Entre 1982 y 1986, durante el Gobierno de Belisario Betancur, se realizaron procesos de paz con diferentes grupos insurgentes. Estos diálogos estuvieron enmarcados en la expedición de la Ley 35 de 1982 por la cual se estableció el procedimiento para reconocer la amnistía y se dictaron otras normas para el restablecimiento y preservación de la paz (Restrepo, 1998, citado por Romero & Gardezabal, 2010).

En segundo lugar, otros autores indican como estuvieron conformados los procesos de paz autores como González (2018) indican:

En el 2016 el gobierno del expresidente Juan Santos y la FARC-EP, realizaron un acuerdo con 6 puntos: en los que se estipula una reforma rural integral, participación política, fin del conflicto, solución al problema de las drogas ilícitas, reparación de víctimas, implementación verificación y refrendación. Con este acuerdo ya ratificado se busca la construcción de una sociedad fundada en la paz y con sentido de reconciliación, (p. 7)

Así mismo, Gutiérrez (2012) en su artículo relaciona lo siguiente encontrado en su investigación:

Las principales lecciones aprendidas de los procesos de paz en Colombia, en donde se destacan: la postura de reconocer políticamente a grupos es benéfica para la paz,

según la experiencia de Betancur; la “Iniciativa de paz” de Barco se convierte en una política de Estado para la paz, dado que consolida un aparato institucional para la paz; un hecho negativo puede convertirse en positivo, lo que se evidenció con el secuestro y posterior liberación de Álvaro Gómez, que abrió puertas al diálogo con los grupos; el modelo de paz acordado con M-19 sirvió para abrir las puertas a otros acuerdos; la reforma constitucional les quitó argumentos a grupos y los dispuso a negociar; el proceso del Caguán es un modelo derivado que resulta de la combinación de iniciativas anteriores.(p. 192)

Interpretando la información dada por los autores anteriores el proceso de paz en Colombia ha sido largo durante varios años intensificando fuerzas de ambas partes para llegar a acuerdos que avalen las necesidades políticas, económicas y sociales de un país, el diálogo ha sido la vía de participación en estas negociaciones tocando temas susceptibles para la sociedad y que difícilmente se hubiesen podido alcanzar para superar la etapa del conflicto armado.

Reincorporación y Normalización

En cuanto a la implementación de los acuerdos de paz y su ámbito de aplicación teniendo en cuenta varios factores interdisciplinarios cabe resaltar lo estipulado en la página oficial de la Dirección de Justicia Transicional:

La Ley de Justicia y Paz tuvo como objeto “facilitar los procesos de paz y la reincorporación individual o colectiva a la vida civil de miembros de grupos armados al margen de la ley, garantizando los derechos de las víctimas a la verdad, la justicia y la reparación”. Esta ley se propuso garantizar todos los derechos de las víctimas a través de un proceso penal especial, distinto al ordinario, en el que los excombatientes postulados son beneficiarios potenciales de penas alternativas (entre 5 y 8 años de pena privativa de la libertad), a cambio de decir la verdad sobre su pertenencia al grupo armado, contribuir a la reparación de las víctimas y a la reconciliación nacional. Esta ley fue principalmente aplicada a los integrantes de las denominadas Autodefensas Unidas de Colombia (AUC), aunque algunos excombatientes guerrilleros, desmovilizados individuales, también se han postulado a ella. (Dirección de Justicia Transicional ,2020)

Uno de los pasos más importantes en Colombia fue firmar el acuerdo de paz que género que muchos excombatientes tuvieran un proceso de reincorporación a la vida civil, por lo tanto, en este proceso las empresas juegan un papel muy importante dando un trabajo a los excombatientes que son una población vulnerable, esto hace posible la reintegración a la vida civil. Donde la empresa de estudio es pionera en recibir personal excombatiente para darles la oportunidad de emplearse y mejorar las condiciones de vida dejando atrás un mundo completamente diferente. Esto conlleva a nuevos retos frente a la seguridad y salud en el trabajo en las empresas. A lo mejor se debe dar una mirada profunda de la inclusión laboral de los excombatientes:

Contemplar la Reintegración Social y Económica de excombatientes de grupos armados al margen de la ley, implica considerar las diversas variables externas e internas que influyen en el desarrollo de una política de este tipo, variables relacionadas con las condiciones estructurales que tiene el Estado para enfrentar ese reto, en donde son relevantes aspectos como la igualdad, la justicia, la equidad, el desarrollo económico, la superación de la pobreza, el acceso a derechos fundamentales de los ciudadanos, la solidez institucional y la seguridad entre otros aspectos que sin duda inciden en el éxito o fracaso de una medida como la oferta de la reintegración social de personas alzadas en armas, cómo señala (Mejía, 2014, p.9).

Es probable, que aquel excombatiente que no reciba la ayuda necesaria para dar este paso en la vida social al mundo exterior recaiga a la delincuencia sintiendo quizás la exclusión laboral, social y psicológica que puede conllevar tener una vida nueva teniendo tantos antecedentes en sus vidas y es allí como sociedad que aportamos el gran apoyo hacia la verdadera inclusión laboral brindando nuevas oportunidades.

Por lo anterior, Robledo et al. (2019) afirma que la inclusión laboral de los desmovilizados del conflicto en Colombia es un derecho y su acceso sin discriminación permite la construcción personal y social del hombre, “garantizándole vivir en condiciones de bienestar respondiendo a un criterio fundado en la dignidad humana” como lo indica en su artículo.

Relación laboral con excombatientes

En Colombia el estigma siempre ha sido mayor para todas las situaciones que se puedan presentar en la sociedad y el proceso de reincorporación laboral de los excombatientes que se adhirieron al proceso de paz no se quedó atrás, es así como mencionan Martínez & Lefebvre (2019) en su artículo «La ARN registra que más de 650 empresas en todo el país han apoyado el proceso de reintegración previo a la firma del Acuerdo de Paz entre el Gobierno Nacional y las FARC en 2016.» (p.36)

Al mismo tiempo ellos ya están por fuera buscando como sobrevivir a una sociedad implacable y claramente no tienen las mismas posibilidades para conseguir un empleo que un ciudadano del común ya que no tienen los estudios ni mucho menos la experiencia laboral. Es así como:

Un segundo factor está asociado a la falta de mensajes claros sobre las expectativas que tiene el Gobierno Nacional de la participación del sector empresarial en la reincorporación económica. Aunque ha habido esfuerzos del Gobierno, las FARC y la Misión de Verificación de las Naciones Unidas, entre otros actores, no se conoce públicamente aún una estrategia formal que aborde sectorial y territorialmente a las empresas. (Martínez & Lefebvre, 2019, p.37).

Conviene resaltar, que el gobierno adecuo unos espacios territoriales para la capacitación y reincorporación (ETCR) donde como su nombre lo indican tienen acceso a lo mínimo vital y así mismo formaciones para la vida laboral permitiéndole al excombatiente mantenerse en ella o en la ciudad, en particular lo mencionan así:

Para finalizar este primer barrido de los mecanismos dispuestos como beneficios económicos para los excombatientes, se debe reconocer que la prolongación de las [Zonas Veredales Transitorias de Normalización] (ZVTN) y su transformación en ETCR han permitido a los excombatientes contar con beneficios económicos a lo largo de estos dos años. Beneficios que se han dado en materia de vivienda, provisiones para alimentación, acceso a servicios básicos (electricidad, luz y agua potable) y oferta de capacitación centralizada, y que han acogido gran parte de las iniciativas productivas financiadas con recursos de la cooperación internacional. (Martínez & Lefebvre, 2019, p.35).

Por consiguiente, Delgado (2017) indica esta conclusión dentro de su artículo:

Al momento de identificar las oportunidades laborales que ofrecen los generadores de empleo para las personas excombatientes del conflicto armado colombiano desmovilizadas en el periodo 2003 - 2016. Los empleadores se muestran dispuestos a ofrecer trabajos decentes que promuevan la dignidad humana, en igualdad de condiciones frente a los procesos de selección. Los generadores de oportunidades laborales se muestran desprovistos de acciones discriminatorias que conduzcan a la manipulación del proceso y la pérdida de garantías para los excombatientes. (p.63)

Teorías de los factores emocionales de excombatientes

Considerando la construcción de la paz llevada en el país trae consigo la importancia del reconocimiento de las emociones del personal ex combatiente, que tan preparados se encuentran para enfrentar a una sociedad sin límites es por eso por lo que se resalta la necesidad de mostrar la conclusión de estudios en este caso teniendo como referencia al artículo publicado por la Revista Colombiana de Psiquiatría:

En los excombatientes se encontró mayor frecuencia de trastorno de personalidad antisocial y trastorno disocial de la conducta, al igual que peor desempeño en la función ejecutiva y pobre distrés personal en el componente empático. Estos hallazgos se convierten en elementos importantes como fuente de referencia para la generación de estudios futuros orientados a la comprensión del efecto de la guerra en los excombatientes (Tobón et al,2016).

Por otro lado, Arciniegas & Pérez (2019) en otra línea de investigación el autor concluyó frente a la psicología y la relación con el posconflicto identificar líneas de acción siendo una de ellas la investigación pura la cual podemos observar en la tabla 1. en donde se identifican las ramas de la psicología que más han tenido interés y contacto con el manejo de los temas que ha dejado el posconflicto en el país, destacando la psicología clínica como mayormente usada al interior de las organizaciones ya que permite el análisis y enfoque de actividades a conceptos de estrés postraumático sobretodo en poblaciones como los excombatientes quienes estuvieron rodeados de situaciones fuertes tanto emocional como psicológicamente.

Tabla 1.

Línea de investigación pura o teórica

Área de la psicología	Concepto
Psicología positiva	Resiliencia, educación, compasión, empatía, bondad, teoría de la esperanza, fortalezas humanas, emociones positivas, capacidad de perdón, crecimiento postraumático, educación positiva en niños (Castro, 2010; Hervas, 2009; Ortega, 2016; Casullo, s.f.)
Psicología social	Resolución de conflictos, escuelas de paz, convivencia ciudadana, dignidad, psicología ética, víctima, agresividad, interacción social, autoestima, seguridad, reconocimiento, valía y afirmación, cognición social, procesamiento emocional, teoría de la mente, reconciliación, mediación, empoderamiento, movilización, desarrollo de líderes políticos y sociales, conducta prosocial, desarrollo social y comunitario, construcciónismo social (Torres et al. 2015; Rodríguez. 2015. Muñoz. 1988)
Psicología clínica	Crisis, trauma y duelo. Manejo del miedo, recuperación de la confianza, capacidad de agencia, estrés postraumático, inseguridad, ansiedad, timidez, esquemas mentales (Díaz. Tovar. 2015)
Psicología de la paz	Reconciliación nacional, agresión, violencia, origen de la agresión, guerra, solución de conflictos, terrorismo, destructividad humana, origen ontogénico de los conceptos de guerra y paz, violencia política, violencia social y económica, influencia de la violencia en niños, violencia familiar, violencia sexual, desarrollo de comunidades centradas en la paz, reinsertión de excombatientes, comunicación entre grupos en conflicto, trabajo con desplazados, rehabilitación de víctimas de la violencia, formación de valores en niños y adultos, formación de una cultura de no violencia, filosofía de la no violencia, educación para la paz, prevención de futuras formas de violencia (Ardila, 2001- 2008)
Psicología cognitiva	Cognición social, procesamiento emocional y la teoría de la mente, percepción social, conocimiento social, estilo o sesgo atribucional (Rodríguez. 2015).

Nota. Psicología y posconflicto colombiano: una mirada retrospectiva basada en aportes de investigación científica (Arciniegas & Pérez, 2019, p 275)

Seguridad Vial en el mundo

La organización mundial de la salud - OMS (2009) indicó en su Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial establece que los accidentes de tránsito siguen extendiendo se, que en los últimos 5 años han seguido las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito que alinean a los países con la disminución de muertes por accidentes de tránsito y mejoran la seguridad vial.

Según este mismo informe, Los países de ingresos bajos y de ingresos medianos presentan tasas de mortalidad por accidentes de tránsito más elevados que los de ingresos altos y solo el 15% de los países encuestados tiene leyes que abarquen los cinco factores de riesgo principales los cuales son: velocidad, consumo de alcohol y conducción, uso del casco uso del cinturón de seguridad y uso de sistemas de retención para niños.

En el informe anteriormente mencionado nos habla de la velocidad que la investigación sobre la gestión eficaz de la velocidad se recomienda en zonas urbana que no

sea mayor al 50 km/h y zonas donde haya circulación de actores vulnerables sea de 30 km/h, se resalta que sólo una tercera parte de los países que participaron en la encuesta emplea en sus límites de velocidad de 50km/h. En Colombia hasta el año 2018 se inició la implementación de estas medidas de velocidad; la secretaría de movilidad (2018) en la ciudad, Bogotá redujo el límite de velocidad a 50 km/h en 5 corredores viales de la ciudad y en el 2019 ha incrementado el número de corredores viales con el límite de velocidad a 50 km/h.

Otro factor que influye en esta investigación es el uso del cinturón de seguridad dado la población de estudio maneja vehículo, también señala que «Usar el cinturón de seguridad reduce en un 40%–50% el riesgo de muerte entre los pasajeros de los asientos delanteros de un vehículo» (organización mundial de la salud – OMS, 2009, p 35). En Colombia dentro de la Resolución 1565 del 2014 donde se establece la guía metodológica para la elaboración de los planes estratégicos de seguridad vial las empresas deberán implementar políticas regulatorias donde se contempla la regulación de la velocidad y uso del cinturón de seguridad.

En las conclusiones del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial la organización mundial de la salud – OMS:

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial pone de manifiesto que ningún país puede quedarse de brazos cruzados y dar por sentado que su labor en esta esfera está completada. Para lograr avances significativos en materia de seguridad vial a nivel nacional es preciso asegurar una estrecha colaboración entre los dirigentes y los organismos cuyas políticas repercuten –de un modo directo o indirecto – en la seguridad de los usuarios de la vía pública. (OMS, 2009, p 8).

A nivel mundial los accidentes de tránsito siguen en aumento, pero los ciudadanos, las entidades públicas y privadas, deben tomar decisiones que generen realmente cambios radicales para que los lesionados y muertos por accidentes de tránsito sean cada vez menos. En Colombia se están tomando acciones más efectivas donde también se incluyen a las empresas a ser parte de la seguridad vial y no solamente al estado, es importante que dentro de las empresas también los trabajadores estén al tanto de las medidas que la empresa tenga frente a la seguridad vial y normas actuales.

Pérez (2009) En el estudio de Rojo, amarillo y ¿verde?: La seguridad vial en España en la primera década del siglo XXI, se puede evidenciar que España tuvo un proceso transitorio para la implementación de prácticas seguras, normas y políticas que requería sectores sociales como públicos y privados, como fue la creación del plan estratégico de seguridad vial 2005 y 2008.

Dentro la investigación se evidencio que España también sufrió un proceso progresivo en siglo XXI que generó resultados en la disminución de la accidentalidad, cabe resaltar que para esta investigación que es la ciudad en Colombia se están implementando normas y policías públicas para tener una disminución de los accidentes viales, ya estableció normas para que dentro de las empresas implementen el plan estratégico de seguridad vial y Colombia creó el plan nacional de seguridad vial Colombia 2011 a 2021.

Seguridad Vial en Colombia

En Colombia en el año 2019 según el reporte del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2019) en la información preliminar de lesiones de causa externa y desaparecidos; lesiones fatales por las muertes por accidentes de transporte ocupan la segunda causa con 6.690 (28%) fallecidos se dividen según el género reportan hombres 5.468 (82%) y mujeres 1.221 (18%), en las lesiones no fatales las lesiones por accidentes de transporte ocupan la séptima causa con los registros de 34.501 (14%) registros de los cuales fueron hombres 21.184 (61%) y mujeres 13.317 (39%).

En el mismo reporte de medicina legal y ciencias forenses (2019) especifica de forma preliminar de lesiones de causa externa y desaparecidos en la ciudad de Bogotá, DC. En el año 2019 por las lesiones fatales por las muertes por accidentes de transporte 517 (24%) fallecidos, de los cuales fueron 395 (76%) hombres y 122 (24%) mujeres. De acuerdo con estas cifras se infiere la importancia de la seguridad vial y aún más si es un factor relacionado con el trabajo donde el riesgo vial es inminente frente a la labor que realizan los nuevos trabajadores excombatientes, generando una valoración del riesgo mayor y así mismo la generación de siniestros viales para la ciudad.

Colombia hasta ahora estas adquiriendo conocimiento de éxito de otros países, como la creación de instituciones que se preocupan a nivel nacional de la seguridad vial como es Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la normatividad para que las

empresas implementen el plan estratégico de seguridad vial y el plan nacional de seguridad vial Colombia 2011 a 2021.

En el estudio realizado por Rodríguez, Camelo y Chaparro (2017) se contemplan en Colombia los aspectos históricos y de gestión se resalta las normas antiguas, escasa planificación, dificultad para ejecutarlas, los pocos recursos y corrupción. Los factores comportamentales están relacionados en el no cumplimiento de las normas de tránsito, poca percepción del riesgo en la conducción, falta de conocimiento y poca pericia del conductor entre otras, con referente al vehículo falta de mantenimiento y exigencia en la técnico-mecánicas etc. Por la vía y el medio ambiente los diseños deficientes, poca señalización y mantenimiento. La conclusión del estudio Rodríguez, Camelo y Chaparro (2017) en:

Colombia entre 2010 y 2015, contrario a lo esperado para la Década de Acción de la Seguridad Vial, Colombia ha registrado un aumento en el número de lesiones y en la tasa de mortalidad debida a incidentes viales. El gran volumen de muertes (más del 36%) se da en tres entidades territoriales, donde se concentra la mayor proporción de población y corresponde a los polos de desarrollo del país (Antioquia, Valle y Bogotá) (p 292).

Sistema tránsito y seguridad vial

Dentro del Modelo Internacional comportamental de tránsito: algoritmo de diagnóstico Petit (2016) establece que no solo el factor humano influye directamente en los accidentes viales como se creía, influyen los factores sociales; «de manera que los principales modelos teóricos en psicología del tránsito se dirigieron en esta dirección: modelos motivacionales y de riesgo» (Näätänen & Summala, 1974; Wilde, 1982 por Petit 2016, p 13.) y los modelos de error humano (Reason, 1990 por Petit 2016, p 13.). Hay 4 grandes grupos los cuales se establecieron en el «sistema Tránsito y Seguridad Vial (STSV) planteamiento y enfoque postulado y desarrollado que propone por Petit, que propone, estructurar, regularizar y organizar las múltiples interacciones de los principales actores que lo influyen y determinan, limitan y describen, delineando un sistema dinámico de integración y diferenciación» (Petit, 2016, p 13) los cuales son:

1. Subsistema Tránsito: Se identifican los actores viales los que utilizan la vía pública y/o privada los cuales son: conductor (Motocicleta, bicicleta y carro), peatón, acompañante y/o pasajero.

2. Subsistema Norma de Tránsito: El código nacional de tránsito rige a todo el país y es la norma que regula no sólo a los conductores (motociclistas, ciclistas y vehículos), sino también a los peatones, usuarias, pasajeros, además a los agentes de tránsito en las vías públicas o privadas. también están todos los procedimiento y actuaciones de las autoridades de tránsito.

3. Subsistema Educación Vial: está el agente socializador que son las entidades o personas que están en el ámbito de la educación ya sea formar o informar. El grupo de agentes socializado son las personas que están en constante contacto con nosotros y que influyen en la educación vial «padres, pareja, amigos, instructores, maestros y profesores, medios de comunicación, TICs y asociaciones sin fines de lucro» (Petit, 2016, p 14).

4. Subsistema Institucional y Mercado: son los actores gubernamentales los cuales son lo que decretan en materia de tránsito y seguridad vial del en el poder público y sectores económicos están relacionados son empresas públicas o privadas involucradas en el área de transportes.

Cada uno de los subsistemas están interrelacionadas, coordinadamente y depende de cada uno de ellos y, generando que el factor humano no sea el único factor que influye en el STVS, si no que los 4 subsistemas tengan relación con los accidentes de tránsito, Es necesario identificar más factores dentro de los accidentes de tránsito y no solo los humanos, dado que puede generar que los planes de acción sean más efectivos con el fin de disminuir los accidentes viales.

Teoría de trans-sistema tránsito y seguridad vial

Dentro de la teoría de Trans-Sistema Tránsito y Seguridad Vial podemos apreciar que «los elementos reales existentes que podrían intervenir, asociados a un único y determinado subsistema comportamental» (Petit, 2016, p 14). se relacionan a continuación:

1. Subsistema de tránsito: vehículo, infraestructura vial, transporte.
2. Subsistema normas de tránsito: leyes, normativas.
3. Subsistema Educación vial: material educativo, recursos didácticos.

4. Subsistema Institucional y Mercado: de organismos gubernamentales, empresas e industrias del sector.

Determinando el Sistema de Elementos Físicos. Constituyéndose un Trans-Sistema Tránsito y Seguridad Vial integrado por la relación entre actores y elementos físico; es decir, el Trans- Sistema Tránsito y Seguridad Vial (Petit, 2015a 2016b, p 15).

Por lo expuesto se considera que el sistema tránsito y seguridad es las bases para determinar la teoría de Trans- Sistema Tránsito y Seguridad Vial dado que la unión de estos dos sistemas da lugar al nuevo sistema, pero sí de haber cierta independencia entre un sistema. Esto hace que se integren más actores determinantes en la seguridad vial que influyen directamente en los accidentes viales.

En conclusión, Petit (2016) determinado que:

La teoría del TSTSV establece que cada sistema no está predeterminado, sino que dependen de las interacciones de actores y objetos, emergiendo cierta interdependencia de un sistema respecto del otro; estableciéndose sistemas complejos que establecen interdependencia, actores y objetos, y creatividad en la formación de los subsistemas, al interior de cada sistema, y en la vinculación de los sistemas (Sistema Comportamental y Sistema de Elementos Físicos). En síntesis, se mantiene la distinción entre actores y elementos físicos que dan soporte al TSTSV mientras se sostiene su dinámica de interdependencia, integridad que incluye lo disímil; un único, y abierto, observable y coordinado Trans-Sistema Tránsito y Seguridad Vial: individuos y entornos. (p 19).

Factores psicológicos en la conducción

Cabe resaltar que el aspecto psicológico en la conducción es uno de los parámetros esenciales dado que influye significativamente en los accidentes viales, aunque es un factor que no es fácil de asociar con los accidentes de seguridad vial dado que no es tangible; no lo hace menos importante dado que la población de excombatientes puede tener secuelas en la guerra, la nueva adaptación a la ciudad, adaptación a la vida civil, a las normas viales las cuales puede influir en los accidentes viales; Como lo establece Muñoz (2002) en su investigación Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación, dentro de este estudio resalta el estrés como una afectación psicológica dado que los

conductores debe adaptarse a las todas las condiciones de las ciudades, además el estrés puede ser generar otras alteraciones como la agresividad , ansiedad y esto puede aumentar la probabilidad de accidentes de tránsito.

Otro de los aspectos que Muñoz en el 2002 establece es que el conductor al manejar no solamente están las habilidades, la reacciones o la pericia del conductor sino también están relacionadas a la motivacionales como son los problemas, valores, actitudes entre otras. que influyen directamente en las decisiones al manejar. También plantea que el objetivo de la psicología de la conducción es contemplar las conductas en dos variables: medio y individuo, por lo tanto, no se puede considerar que los accidentes en la conducción se generan de forma fortuita o al azar, o por errores en la conducción, sin contemplar las emociones, los aspectos motivacionales, factores personales o situaciones que intervienen e influyen directamente en el conductor.

Dentro de las conclusiones de la investigación Muñoz se establece que en investigaciones el cambio de vida se estaría relacionado con los accidentes de tránsito, dado que muchos accidentes mortales por accidentes de tránsito presentaron 24 horas antes uno o más percances por estrés antes del siniestro. «El estrés negativo puede favorecer directa o indirectamente (prisas, agresividad, alcoholismo, cansancio) la frecuencia de accidentes o de una conducción imprudente» (Muñoz, 2002, p 13).

Fatiga y conducción

La conducción es un actividad que requiere muchas habilidades lo cual requiere que el conductor tenga hábitos de sueño adecuados con el fin que se garantice el descanso necesario para evitar el cansancio o la fatiga al momento de realizar esta labor, es necesario que el conductor sea capacitado para qué puede identificar en el momento que deba hacer un pausas o detenerse a descansar para minimizar los microsueños dado que «El cansancio o la fatiga se considera como uno de los estados más peligrosos al conducir vehículos, porque interfiere en el conductor para el correcto procesamiento de la información y toma de decisiones, que se reflejan en errores de ejecución al conducir bajo márgenes de seguridad» (Agencia Nacional de Seguridad Vial Argentina, 2009 citado por Norza et al., 2018, p 161).

Norza, Granados, Useche, Romero y Moreno (2018) los resultados que se obtuvieron en esta investigación fueron: a) conductores con nivel educativo superior inciden en menos accidentes; b) peatones con menor nivel educativo inciden en mayores conductas riesgosas; c) las mujeres tienen actitud positiva y perciben eficacia de campañas en prevención; d) estilos de conducción iracundo, ansioso, riesgoso y de alta velocidad cometen más infracciones y accidentes; e) desobedecer señales de tránsito, la principal causa de accidentalidad; f) agresividad, hostilidad y estrés en el tránsito son factores que aumentan la probabilidad de accidente; g) campañas de prevención no están siendo captadas por la población más afectada. (p 160).

Por lo expuesto, se relaciona con la investigación en curso dado que se plantea bajo los factores investigados como son el factor humano, Hábitos y estilo de vida en la conducción, fatiga; influyen de forma significativa en los accidentes de tránsito, además la población de estudio de la investigación en curso tiene un nivel de escolaridad bajo lo que podría incidir en el aumento de la accidentalidad, el no cumplimiento de las normas de tránsito igualmente es estilo de conducción dado el proceso postraumático de la guerra puede influir en comportamientos más ansiosos, riesgosos entre otros que puede generar más accidentes de tránsito e infracciones.

Contexto de la empresa

Entidad estatal de orden nacional con énfasis en la evaluación de riesgos e implementación de medidas de protección individuales o colectivas; cuenta con diecisiete sedes a nivel nacional con sede principal en Bogotá, desde el 2012 fue creada con su mayoría de personal provenientes del extinto DAS; su estructura orgánica dirigida por el Director General donde se despliegan ocho procesos estratégicos, misionales y de apoyo con el fin de dar cubrimiento a los requerimientos de solicitud al programa de protección en las principales ciudades del país, para el periodo investigado se contaba con un promedio de 2000 empleados incluyendo el personal de prestación de servicios, para la parte misional se cuenta con dos procesos en donde está identificado el proceso de Especializada al cual pertenecen los excombatientes en cargo de agente escolta para este lapso setecientos treinta eran hombres y setenta mujeres los cuales brindan el apoyo en protección y seguridad a su

mismo grupo poblacional y partido político asignados en esquemas de seguridad a nivel nacional, el cubrimiento de los vehículos se hace en su mayoría mediante empresas rentadoras quienes deben asegurar los mantenimientos y buen estado del vehículo, de igual manera se cuenta con vehículos propios en menor cantidad. Cabe aclarar que esta incorporación a la vida laboral de los excombatientes se realizó con apoyo de otras entidades del estado quienes brindaron todo el acompañamiento psicológico y social al proceso.

Marco conceptual

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo: «El SG-SST es un método lógico y por pasos que permite decidir aquello que debe hacerse, el mejor modo de hacerlo, supervisar los progresos realizados con respecto al logro de las metas establecidas, evaluar la eficacia de las medidas adoptadas e identificar ámbitos que deben mejorarse. Puede y debe ser capaz de adaptarse a los cambios operados en la actividad de la organización y a los requisitos legislativos» (OIT, 2011, p. 3)

Seguridad y Salud en el Trabajo: En el 2013, Arévalo y Molano definieron la seguridad y salud en el trabajo así:

Dada esta diversidad disciplinar, con el tiempo el concepto de medicina del trabajo también mostró evidencias de ser limitado y por ello evolucionó al de *salud ocupacional*, el cual tuvo vigencia en Colombia hasta mediados del 2012 cuando se promulgó la Ley 1562, mediante la cual se modifica el Sistema General de Riesgos Laborales y se adopta el nombre de *Seguridad y Salud en el Trabajo*. Por definición esta disciplina “...tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo, que conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones. (p.24)

Seguridad Vial: En el Decreto 2851 de 2013 en el artículo 2 literal C define la norma Seguridad vial como: «Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías».

Accidente de tránsito: Ley 769 de 2002 el código nacional de tránsito terrestre establece en el artículo 2 la definición de accidentes de tránsito: «Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho»

Plan Estratégico de Seguridad Vial: En el Decreto 1079 de 2015 en el artículo 2.3.2.1; define el plan estratégico de seguridad vial como:

Instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Proceso de paz: «Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera (o Acuerdo Final) (reincorporación): acuerdo suscrito por el Gobierno de Colombia y las FARC-EP el 24 de agosto de 2016 tras casi cuatro años de negociación, para finalizar las confrontaciones bélicas entre ambos, presentadas durante casi cinco décadas». (Agencia para la Reincorporación y la Normalización [ARN], 2019, p.4)

Combatiente: Agencia para la Reincorporación y la Normalización en el 2019 define como un combatiente

La persona vinculada a un Gru Armado Organizado al Margen de la Ley (GAOML). Si bien para la Organización de Naciones Unidas (ONU) una persona es combatiente en tanto, además de dicho vínculo, porta un arma, dentro de un proceso de Desarme, Desmovilización y Reintegración (DDR) una persona puede tener un vínculo activo si trabaja como informante, operador logístico o personal de apoyo dentro de dicho GAOML; incluso puede tener tal connotación si permanece en el

grupo después de haber llegado a éste por efecto del reclutamiento (permanente o transitorio), así como su secuestro. (p.19)

Grupo Armado Organizado al Margen de la Ley (GAOML): Agencia para la Reincorporación y la Normalización en el 2019 se define como un GAOML «Grupo armado que, bajo la dirección de un mando responsable, ejerce o ejerció control sobre una parte del territorio un control de tal magnitud que le permitía realizar operaciones militares elaboradas y sostenidas». (p.22)

Excombatiente: La Agencia para la Reincorporación y la Normalización en el 2019 se define como un Excombatiente «Persona que abandona su condición de combatiente y empieza un proceso para ingresar o retornar a la sociedad civil desde la legalidad». (p.19)

Reincorporación: Agencia para la Reincorporación y la Normalización en el 2019 define como Reincorporación «Proceso de implementación del Acuerdo Final, posterior al Cese al Fuego y de Hostilidades Bilateral y Definitivo (CFHBD) y la Dejación de Armas (DA), que implica el cumplimiento de compromisos adquiridos con las FARC-EP y con los territorios donde se desarrolló el conflicto armado». (p.30)

Reintegración: Agencia para la Reincorporación y la Normalización en el 2019 define como Reintegración «Es el proceso a través del cual los desmovilizados adquieren un estatus civil y consiguen un empleo e ingreso económico de manera sostenible. En Colombia, quien lidera este proceso es la Agencia para la Reincorporación y Normalización (ARN), anteriormente conocida como Alta Consejería para la Reintegración o Agencia Colombiana para la Reintegración de Personas y Grupos Alzados en Armas (antigua ACR)» (p.31)

Marco legal

Las bases legales que sustentan están enmarcadas en las referencias nacionales teniendo en cuenta el alcance de esta investigación que abarca de la siguiente manera:

Marco legal sobre proceso de paz y posconflicto con relación a la legislación que acoge el proceso de paz en nuestro país a continuación se presenta la más relevante frente a la investigación realizada Ver Tabla 2. Por lo que refiere a la seguridad vial se da introducción al tema desde lo más global que es el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en su parte legal ver Tabla 3

Tabla 2.

Marco legal proceso de paz y posconflicto

TEMA	NORMA	DESCRIPCIÓN	APLICABILIDAD	
RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES Y EMPLEADOR	Código Sustantivo Trabajo	<p>Art. 56 Obligaciones de las partes en general - De modo general, incumben al patrono obligaciones de protección y de seguridad para con los Trabajadores, y a éstos obligaciones de obediencia y fidelidad para con el patrono.</p> <p>Art. 57 y 58 Obligaciones especiales del patrono:</p> <p>1- Poner a disposición de los trabajadores, salvo estipulación en contrato, los instrumentos adecuados y las materias primas necesarias para la realización de labores.</p> <p>2- Procurar a los trabajadores, locales apropiados y elementos adecuados, de protección contra los accidentes y enfermedades profesionales en forma que se garanticen razonablemente la seguridad y la salud.</p> <p>3- Prestar inmediatamente los primeros auxilios en caso de accidentes o enfermedad.</p> <p>Obligaciones especiales del trabajador:</p> <p>1- Realizar personalmente la labor en los términos estipulados; observar los preceptos del reglamento y acatar y cumplir las órdenes e instrucciones que de modo particular le impartan el patrono o sus representantes, según el orden jerárquico establecido.</p> <p>2- No comunicar con terceros, salvo autorización expresa, las informaciones que tenga sobre su trabajo, especialmente sobre las cosas que sean de naturales reservada o cuya divulgación pueda ocasionar perjuicios al patrono, lo que no obsta para denunciar delitos comunes o violaciones del contrato o de las normas legales del trabajo ante las autoridades competentes.</p> <p>3- Conservar y restituir en buen estado, salvo el deterioro natural, los instrumentos y útiles que le hayan sido facilitados y las materias primas sobrantes</p>	<p>El estado colombiano en el proceso de paz al momento de determinar políticas publicas incluyo dentro del acuerdo de paz la reintegración social de los excombatientes, por lo tanto dentro de las empresas se deben garantizar los derecho y las obligaciones que cualquier trabajador tiene en materia laboral, dentro de los cuales también se incluyen roles y responsabilidades claras.</p> <p>El gobierno nacional al momento de firmar el acuerdo de paz, desarrollo normas de reintegración, donde las empresa juegan un papel muy importante dando un trabajo a los excombatiente que son un grupo vulnerable, esto hace posible la reintegración a la vida civil.</p> <p>Las empresas dentro de sus políticas, reglamentos entre otro debe ser garante de las responsabilidades y obligaciones patronales para sus trabajadores y tendrán las mismas obligaciones frente a los trabajadores excombatientes. Cabe aclarar que los trabajadores excombatientes tendrá que cumplir las responsabilidades establecidas en las políticas y reglamentos etc.</p> <p>Es necesario que la empresa garantice que los trabajadores tenga disponibilidad de consulta, claridad y entendimiento de estas políticas y reglamentos, también del proceso sancionatorio que el no cumplimiento de esta con lleven.</p>	
		Ley estatutaria 1806 de 2016	Por medio de la cual se regula el Plebiscito para la Refrendación del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera.	
		Decreto 1081 de 2015	Beneficios de la reincorporación de las FARC-EP a la vida civil en lo económico y lo social	Pero en la actualidad con el Acuerdo de paz con la FARC disminuyo considerablemente la guerra, pero algunos grupos al margen de la ley continúan; y es de resaltar que el gobierno de santos donde este acuerdo se firmó se realizó una normatividad muy completa y que muchos gobiernos anteriores no contemplaron; lo que llevo a tener un acuerdo que beneficiará a Colombia, a la ciudadanía en general, las víctimas del conflicto y a los excombatientes.
		Decreto 894 de 2017	Por el cual se dictan normas en materia de empleo con el fin de facilitar y asegurar la implementación y desarrollo normativo del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera.	Varios aspectos para esta investigación son importantes resaltar dado que el proceso de paz tuvo muchas fases.
		Decreto 897 de 2017	Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Colombiana para la Reintegración de Personas y Grupos Alzados en Armas y se dictan otras disposiciones El decreto citado modifica la estructura y el objeto de la Agencia Colombiana para la Reintegración de Personas y Grupos Alzados en Armas, que denomina "Agencia para la Reincorporación y la Normalización, ARN". Crea el Programa de Reincorporación Económica y Social para los integrantes de las FARC-EP en virtud del cual el Consejo Nacional de la Reincorporación (CNR), la Agencia para la Reincorporación y Normalización (ANR) y las entidades con funciones relacionadas, atenderán las gestiones necesarias para la reincorporación de dichos integrantes y sus familias a la vida social y económica. Señala los subprogramas que contemplará el programa, así como las personas que participarán de ellos.	El principal es la reintegración a la vida civil, donde la empresa en estudio es pioneras en recibir personal excombatiente para darles la oportunidad de emplearse y mejorar las condiciones de vida dejando atrás un mundo completamente diferente.
Decreto 899 de 2017	Por el cual se establecen medidas e instrumentos para la reincorporación económica y social colectiva e individual de los integrantes de las FARC-EP conforme al Acuerdo Final, suscrito entre el Gobierno Nacional y las FARC-EP el 24 de noviembre de 2016	También una las entidades creadas que toma gran importancia es la Agencia para la Reincorporación y Normalización (ARN) que se constituyó en este proceso la cual fue creada por la presidencia de la república, esta entidad ayuda a los excombatientes para que tengan una reintegración a la vida civil optima donde les ayudan a fortalecer actitudes y habilidades para que su proceso en la sociedad en diferentes ámbitos como son: el familiar, social y laboral sean óptimas.		
Decreto 2026 de 2017	Por medio del cual se reglamentan los Espacios Territoriales de Capacitación y Reincorporación (ETCR), creados mediante el Decreto 1274 de 2017 y se dictan otras disposiciones			

Tabla 3.

Marco legal SGSST y Vial

TEMA	NORMA	DESCRIPCIÓN	APLICABILIDAD
TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL	Ley 100 de 1993 Congreso de la república.	DEL SERVICIO PÚBLICO DE SEGURIDAD SOCIAL. RIESGOS CATÁSTRÓFICOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO. PARÁGRAFO 1o. En los casos de accidentes de tránsito, el cubrimiento de los servicios médico-quirúrgicos y demás prestaciones continuará a cargo de las aseguradoras autorizadas para administrar los recursos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito con las modificaciones de esta Ley. ATENCIÓN INICIAL DE URGENCIAS. La atención inicial de urgencias debe ser prestada en forma obligatoria por todas las entidades públicas y privadas que presten servicios de salud, a todas las personas, independientemente de la capacidad de pago	creación, cobertura, reconocimiento, pagos a las entidades se salud, indemnizaciones entre otros gastos y donde se establecen las reglas para el funcionamiento de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, dado al tener un accidente de tránsito este documento es obligatorio en el cual establece que cubre las lesiones o fallecimiento de conductores, pasajeros, o peatones que esté involucrado en este accidente. Para la investigación en curso los accidentes de tránsito de estudio tiene un seguro SOAT.
	Ley 769 de 2002	Código Nacional de Tránsito Terrestre, definiciones, Principio, autoridades, Registros de información, Centros de Enseñanza Automovilística, Vehículos, Licencia de tránsito, Licencia de tránsito SOAT, placas, registro nacional automotor, revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, reglas generales y educación en el tránsito, peatones, conducción de vehículos, ciclistas y motociclistas. entre otros.	El código nacional de tránsito rige a todo el país y estas es la norma que regula no solo a los conductores (motociclistas, ciclistas y vehículos), sino también a los peatones, usuarios, pasajeros, además a los agentes de tránsito en las vías públicas o privadas. también están todos los procedimientos y actuaciones de las autoridades de tránsito. Con lo anterior se puede determinar que la actividad de conductor, pasajero, peatón entre otros; que durante la jornada laboral a los trabajadores excombatientes población de la investigación en estudio estaban bajo los lineamientos de estas normas, y es necesario que los trabajadores la conocieran y en que el no cumplimiento de estas normas pudo generar multas y/o infracciones o los accidentes de tránsito.
	Resolución 005427 de 2009	Por la cual se adoptan medidas transitorias para el proceso de reporte y cargue de información en los registros Nacional Automotor y Nacional de Conductores y se dictan otras disposiciones	Esta norma dice que el sistema donde se puede verificar la validez del SOAT, técnico mecánica, histórico de licencia de tránsito, histórico del registro de vehículo automotor. El sistema RUNT podría haber permitido identificar alguna invalidez del SOAT, Técnico mecánica, vigencia de la licencia de tránsito en los cuales la empresa a estudiar podía tener acceso para minimizar el riesgo al incumplimiento legal.
	Resolución 2273 de 2014	Por la cual se ajusta el plan nacional de seguridad vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones	Esta norma adopta el plan nacional de seguridad vial en el territorio de Colombia y el cual busca minimizar los accidentes de tránsito en el país, este plan orienta a las regiones, departamentos y municipios para reducir los accidentes mortales y lesiones por accidentes de tránsito, además evidencia el compromiso del gobierno con la seguridad vial.
	Resolución 19200 de 2002	Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre	Esta norma establece la normatividad para el uso, instalación del cinturón de seguridad. Todo vehículo deberá tener cinturones de seguridad los cuales deberán estar en buen estado, la empresa debía contemplar una política para el uso de cinturón dentro de su plan estratégico de seguridad vial.

PESV	Ley 1503 de 2011	<p>Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley.</p> <p>Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.</p>	<p>El plan estratégicos de seguridad vial (PESV) Deberá estar articulado con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SGSST) y estas dividido en 5 pilares los cuales son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento de la gestión institucional 2. Comportamiento humano 3. Vehículo seguro 4. Infraestructura seguras 5. Atención a victimas
	Decreto 2851 de 2013	<p>Por medio del cual se establece la obligatoriedad de la implementación de las empresas del Plan de Seguridad Vial.</p>	
	Resolución 1565 de 2014	<p>Por medio del cual se fija los parámetros para el diseño e implementación del Plan de Seguridad Vial Empresarial y guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial.</p>	
SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	Decreto 1072 de 2015	<p>ibro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6. Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).</p>	
	Resolución 0312 de 2019	<p>en el trabajo Art 1-2, Capítulo III Art 16- 19 Capítulo IV Art 20-37</p> <p>*Objeto, campo de aplicación.</p> <p>*Estándares mínimos para empresas de más de cincuenta (50) trabajadores clasificados con riesgo I,II, III, IV y de cincuenta (50) o menos trabajadores con Riesgo IV o V</p> <p>*Disposiciones comunes para todas las empresas, empleados, y contratantes.</p> <p>*Todo empleador que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá articularlo con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p>	<p>El sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo estará articulado con el plan estratégico de seguridad vial.</p>
RESPORTE E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRABAJO E INCIDENTES.	Resolución 0156 de 2005.	<p>Por la cual se adoptan los formatos de informe de accidente de trabajo y de enfermedad profesional y se dictan otras disposiciones</p>	<p>Reporte de los accidentes de trabajo a las entidades por medio Formato Único de Accidentes de Trabajo FURAT el cual es necesario identificar y analizar los accidentes en estudio.</p>
	Resolución 1401 de 2007	<p>Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo.</p>	<p>Realizar las investigaciones de incidentes e accidentes de trabajo incluyendo las de tránsito , con el prevenir la ocurrencia de nuevos eventos, además con el fin aplicar las medidas correctivas necesarias y de elaborar y mantener actualizada las estadísticas.</p> <p>Implementar el registro del seguimiento realizado a las acciones ejecutadas a partir de cada investigación de accidente e incidente de trabajo ocurrido en la Empresa o fuera de ella, al personal vinculado directa o indirectamente. Establecer y calcular indicadores de control y seguimiento del impacto de las acciones tomadas.</p>

Tabla 4.

Estado del arte

Título	Enlace web	Año	Autor	Resumen	Objetivo	Método Desarrollado	Conclusiones	Interés para esta investigación
Etapas del conflicto armado en Colombia: hacia el posconflicto	https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1665857416300102	2016	Calderón Rojas, Jonathan	Este artículo analiza las etapas en las que se ha desarrollado el conflicto armado colombiano desde una perspectiva teórica la cual establece que un conflicto tiene su propio ciclo de vida, que alcanza un punto máximo e incluso violento, luego disminuye, desaparece y en algunos casos reaparece, siguiendo el enfoque planteado por José M. Tortosa, El largo camino. De la violencia a la paz. El conflicto en Colombia se ha desarrollado en tres etapas: la inicial, la intermedia y la final, con retos propios en cada una de ellas. Sin embargo, la etapa final conocida como el posconflicto será la más larga, costosa y la que tendrá el mayor número de retos debido a su complejidad.	Analizar las etapas en las que se ha desarrollado el conflicto armado colombiano desde una perspectiva teórica la cual establece que un conflicto tiene su propio ciclo de vida, que alcanza un punto máximo e incluso violento, luego disminuye, desaparece y en algunos casos reaparece.	Siguiendo el enfoque planteado por José M. Tortosa, El largo camino. De la violencia a la paz el autor describe teorías acerca del conflicto armado.	Todo esfuerzo por alcanzar la paz en cada una de estas tres etapas sería infructuoso si no se educa para la paz y para el posconflicto, educación que debe recibir toda sociedad civil para entender y afrontar los cambios futuros del país en todo orden, incluyendo los niveles institucional, legal, político, social, cultural y económico.	Información sobre las etapas en las que se ha desarrollado el conflicto armado colombiano desde una perspectiva teórica
Accidentes de tránsito con heridas en Colombia según fuentes de información: caracterización general y tipologías de accidentes*	http://www.scielo.org.co/pdf/icesplv/9n1/v9n1a04.pdf	2016	Ruiz, J., Herrera, A.	Mediante un análisis de clasificación jerárquica y combinando características del vehículo, del daño causado y del conductor -edad, sexo- y otros actores de la vía, los resultados mostraron cuatro tipologías de accidentes: 1) conductor particular, atropello, víctima peatón de 61 años o más, 2) víctima peatón de 0 a 10 años por atropello y lesión por trauma facial, 3) víctima pasajero o mujer, por caída desde el automóvil o bus de transporte público, y lesiones en el cuello, 4) víctima conductor de moto o cicla, entre 1 y 30 años, varón, por colisión, y daños en las extremidades.	Conocer las dinámicas sociales de la accidentalidad vial formas de ocurrencia, tipos de consecuencias, tipos de víctimas y su relación con variables sociodemográficas.	Se analizan datos procedentes de dos fuentes: una encuesta de victimización vial (accidentalidad subjetiva) a una muestra no aleatoria de estudiantes de ciclos superiores de 20 ciudades capitales (n=2292) de Colombia y estadísticas oficiales de heridos en tránsito (accidentalidad objetiva) en Bogotá en el año 2009 (n=2300)	Recopilar información precisa sobre los factores involucrados en los accidentes viales permitiría diseñar políticas de prevención realistas y contribuir a evaluar las responsabilidades penales, civiles y de seguros a las que hubiere lugar en cada caso.	Datos de accidentalidad de los accidentes de tránsito,
Oportunidades laborales para los desmovilizados de las FARC en el postconflicto, brindadas por el sector privado	https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/4130/1/2017_oporunidad_labores_desmovilizados.pdf	2017	Aguirre, Liliana Hernández, Luis Galvis, Ana Quintero, Bernal	Se realizará un estudio del compendio normativo existente que regule jurídicamente la temática que es objeto de estudio, se realizará una consulta exhaustiva de referencias investigativas que se relacionen con el propósito de esta investigación a fin de entender el contexto histórico y normativo que demuestre las fortalezas y consecuencias que han resultado a raíz del proceso de desmovilización, toda vez de que con la aplicación de estos medios se permitirá observar un panorama más claro respecto de los retos y obstáculos que han de afrontarse en el desarrollo del periodo del postconflicto.	Identificar los mecanismos y políticas públicas existentes para la intermediación laboral de personas desmovilizadas	Método de estudio Cuantitativo y cualitativo las características especiales de las personas sobre las cuales recae nuestra investigación ya que eran personas que habrán integrado grupos al margen de la ley y que por ende esto genera un rechazo general por parte de un gran porcentaje de la comunidad El tipo de investigación es socio-jurídica ya que es un aspecto de la vida cotidiana de los colombianos el conocimiento acerca de la existencia de este grupo armado ilegal al igual que de la existencia de un proceso de negociación	Se encuentra el tema de la preocupación social respecto precisamente de la ausencia de verdaderas oportunidades laborales, viéndose una falla clara en lo que se relaciona con el deber de la sociedad de velar y realizar el acompañamiento permanente a las personas desmovilizadas en su reintegración a la vida civil asegurando un trabajo en condiciones que respeten su dignidad e integridad como seres humanos	Información sobre las percepciones sobre el proceso de reintegración en la existencia de Oportunidades Laborales para las personas excombatientes en la ciudad de Bogotá,

Título	Enlace web	Año	Autor	Resumen	Objetivo	Método Desarrollado	Conclusiones	Interés para esta investigación
Oportunidades laborales para excombatientes: percepciones de los generadores de empleo en el Quindío y Risaralda	http://revistas.uber.ula.ve/index.php/theoretical/article/viewFile/14310/21921926007	2017	Martínez, Andrea Delgado	Cuando se piensa en los excombatientes pertenecientes a grupos armados ilegales, se les atribuye una serie de características generales que por lo regular implican un daño en su personalidad y la representación de un riesgo latente (lejano o cercano), se omite la idea de que ellos comparten los mismos derechos cualquier ciudadano, perdiendo la posibilidad de construir una vida desde la legalidad. Un círculo vicioso susceptible de romperse siempre y cuando se proporcionen las oportunidades necesarias para plantear los cambios. Se hace importante entonces, determinar la influencia de las percepciones sobre el proceso de reintegración en la existencia de Oportunidades Laborales para las personas excombatientes del conflicto armado colombiano desmovilizados entre el 2003 - 2016.	Determinar la influencia de las percepciones sobre el proceso de reintegración en la existencia de Oportunidades Laborales para las personas excombatientes del conflicto armado colombiano desmovilizados entre el 2003 - 2016.	El estudio Cualitativo - Descriptivo busca indagar y exponer las percepciones de las unidades de estudio elegidas para participar en la investigación. Como instrumento para recolección de la información, fue diseñada una entrevista semiestructurada, con 12 preguntas distribuidas en tres categorías que sirvieron en el análisis de la información encontrada.	Inicialmente se puede concluir que los empresarios cuentan con un conocimiento lego sobre el proceso de Reintegración, aunque ellos refieren no haber tenido contacto formal con la Agencia Colombiana para la Reintegración. En este sentido, tampoco fueron encontrados excombatientes o familiares vinculados a alguno de los cargos vigentes en las empresas que participaron del estudio. Aunque cabe aclarar que se han realizado intentos de acercamiento sin éxito por parte de los empresarios a la ACR.	Información sobre la percepciones sobre el proceso de reintegración en la existencia de Oportunidades Laborales para las personas excombatientes.
Inclusión laboral de los desmovilizados del conflicto armado en Colombia	http://revistas.uned.es/index.php/Tendencias/article/viewFile/21366/17572	2018	Cristancho, Laura Andrea Otálora Buitrago, Adriana	El presente artículo tiene como objetivo primordial analizar la inclusión laboral de los desmovilizados del conflicto armado en Colombia, a partir de los acuerdos de paz que se han firmado en los últimos gobiernos con dos de los grandes grupos al margen de la ley en Colombia. En primer lugar, se expone un panorama general de la violencia en el país. En segundo lugar, se presentan algunas características de la economía colombiana y los procesos de reinserción a la vida civil de los excombatientes. Luego, se describe el proceso de vinculación laboral de los excombatientes desde dos perspectivas, la incorporación en empresas y, la formación de empresa. Finalmente, se expone la situación de empleo y desempleo de la población de interés.	Analizar la inclusión laboral de los desmovilizados del conflicto armado en Colombia, a partir de los acuerdos de paz que se han firmado en los últimos gobiernos con dos de los grandes grupos al margen de la ley en Colombia.	Observación y descripción de las condiciones de los desmovilizados del conflicto armado en Colombia.	Colombia, después de atravesar por un conflicto de larga duración, ha logrado grandes avances en los procesos de retorno a la vida civil de los antiguos excombatientes: las estrategias de reintegración que se plantean en la actualidad superan los límites estrictamente jurídicos que permitan la dejación de armas, para garantizar una ruta que permita la vinculación de los excombatientes a la sociedad.	Datos e información de la inclusión laboral de los desmovilizados, a partir de los acuerdos de paz
Factores que promueven la inclusión laboral de reinsertados del conflicto armado en un grupo de empresas de la ciudad de Bogotá	http://poli.unipiloto.edu.co:8080/40000477.pdf	2018	Cervantes, Juan Hernández, Lizbeth Castillo, Luz Lugo, Mayerly Rodríguez, Raúl	Después de la firma de los acuerdos de paz con las fuerzas revolucionarias FARC (Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia), el país incursiona en una nueva realidad, tanto desde el Estado como desde la sociedad. Uno de los retos, es definir cómo se va a dar tránsito a la civilidad de los excombatientes, ya que el Estado cuenta con una estructura institucional con experiencia; sin embargo, a nivel social y de inclusión laboral, no hay respuestas claras que permitan o faciliten dicho paso y es allí donde toma importancia la percepción que tienen los empresarios en estos procesos.	Caracterizar la percepción de los mandos medios de un grupo de organizaciones ubicadas en la ciudad de Bogotá, frente a la posibilidad de vincular laboralmente en sus compañías a personas reinsertadas.	La presente investigación se llevó a cabo mediante una metodología cualitativa, por medio de la aplicación de entrevistas semiestructuradas, realizadas a diez (10) participantes de mandos medios, pertenecientes a cuatro (04) organizaciones de la ciudad de Bogotá.	Se propone al interior de las empresas, un proceso para establecer las condiciones que permitan el ingreso de los desmovilizados a las mismas, apoyando las ya establecidas de acuerdo con sus perfiles y capacidades.	Información sobre la percepciones sobre el proceso de reintegración en la existencia de Oportunidades Laborales para las personas excombatientes.

Título	Enlace web	Año	Autor	Resumen	Objetivo	Método Desarrollado	Conclusiones	Interés para esta investigación
Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. estudio comparativo con otros países	http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1135-57272018000100415&script=sci_arttext&lng=pt	2018	Domingo, José Gich, Ignasi Vallejo, Lisímaco Ríos, Angela Montalvo, Carlos Bonfill, Xavier	Los accidentes de tráfico (AT) son un problema mundial con mortalidad de 125 millones cada año. El objetivo de este estudio fue comparar tasas ajustadas de mortalidad (TAM) por AT de Colombia, con España y Estados Unidos (EEUU). La selección se justifica por ser Colombia un país con menor desarrollo en seguridad vial, España una nación que se ha adherido a directrices Europeas y EEUU por tener poca adherencia a directrices internacionales.	El objetivo de este estudio fue comparar la mortalidad por AT de Colombia entre los años 2000 a 2014 con la de España y EEUU	Se realizó un estudio descriptivo de corte transversal por quinquenios, mediante el cálculo de las TAM por el método directo de estandarización según sexo y grupos de edad, así como el ajuste del índice de motorización. Se calcularon los valores medios, el intervalo de confianza al 95% por cada país y el cambio relativo entre los periodos estudiados.	Las TAM de los periodos P1 y P2 en todos los países disminuyeron significativamente ($p<0.005$). En los periodos P2 y P3 también disminuyeron significativamente en España, en un 52,0% ($p=0,010$), y en EU, en un 23,6% ($p=0,001$), mientras que en Colombia la diferencia de 4,0% no fue significativa ($p=0,724$). Destacó España por la reducción de su mortalidad (P1-P3), en un 63,0%.	Información estadística de accidentalidad en el mundo y Colombia,
Conductores profesionales y conductores particulares bogotanos: Diagnóstico de condiciones sociodemográficas y bienestar general	https://reviberopsicologia.iberoducol.com/article/view/110711026	2018	Serge Rodríguez, A. C., Ruiz Pérez, J. I., Gómez Díaz, I. A.	A pesar que los accidentes de tráfico son reconocidos mundialmente como un problema de salud pública y que en Colombia representan la segunda causa de muerte violenta, hay una falta de investigación en torno al tema, hecho que señala la importancia de iniciar acciones concretas.	Estudiar dos tipos de población de conductores, a saber, conductores profesionales y particulares en la ciudad de Bogotá, mediante un análisis y comparación de su situación sociodemográfica y de salud	Investigación de corte transversal fue llevada a cabo, en la que participaron 500 conductores (250 profesionales y 250 particulares) colombianos entre los 16 y los 72 años de edad.	Se requieren más estudios para aumentar el conocimiento sobre diferencias entre tipos de conductores y sobre el papel de los factores de riesgo y de protección con relación a la accidentalidad vial, con miras a su prevención y reducción.	Estudio de conductores profesionales y particulares en la ciudad de Bogotá
Gestión de la seguridad vial en Bogotá	https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/17006/2/2019_Gestion_seguridad_vial.pdf	2019	Lucumi, María García, Edgar	Posicionar la seguridad vial en el Distrito, incluyendo la política de Visión Cero, Desarrollar acciones encaminadas a la protección de usuarios vulnerables y de personas con movilidad reducida, Fortalecer el control de la operación del tránsito y el transporte, especialmente mediante el uso de tecnología aplicada al monitoreo y control sistemático y continuo de la operación del sistema de movilidad en la Ciudad, Mejorar la capacidad técnica y de gestión, en particular establecer mecanismos de coordinación para entidades de carácter público y privado encargadas del seguimiento y prevención de la accidentalidad.	Evaluar la gestión de la seguridad vial en Bogotá	buscamos informes de múltiples sectores que tienen relación directa con las cifras de la seguridad vial. Concluida la investigación se evidencia la necesidad de implementar un modelo de gestión en seguridad vial para potenciar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), propuestos para reducir la accidentalidad y consolidar una cultura de mayor responsabilidad vial para disminuir las cifras alarmantes de accidentalidad.	La presente investigación constituye un paso hacia la evaluación de la gestión nacional de la seguridad vial en Bogotá. Reúne un conjunto de datos sobre diversas variables relacionadas con la temática, alineamos esta temática en pie de igualdad con otras disciplinas, las evaluaciones periódicas permiten evaluar los progresos realizados a lo largo del tiempo.	Información estadística de accidentalidad Bogotá
Mejora del registro de accidentabilidad en la ciudad de Riobamba	http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/6819/2/UNACH-RGF-01-04-02.14%20Informe%20Final%20del%20Proyecto%20de%20Investigaci%203%203n.pdf	2020	Inca Barahona, Jorge Alexander	Los resultados de la recolección y tabulación de datos permitieron identificar que existen seis puntos críticos de accidentabilidad en la ciudad de Riobamba, la causa principal distracción del conductor. Aplicado el método de predicción nos arrojó como resultado que la probabilidad de los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba es del 73.8% por vehículos de tipo particular y taxi, mientras que un 70.6% se producen por vehículos de tipo autobús, carga liviana, pesada, motocicletas y otros.	Analizar el registro de accidentabilidad de La Dirección de Movilidad, Tránsito y Transporte del GAD Riobamba con registros anteriores para establecer sus mejoras. Identificar sectores de alto impacto de accidentes en la ciudad de Riobamba.	Desarrollar un método de predicción donde se pueda identificar el lugar, la causa y factores que pueden intervenir para accidentes. De la tesis realizada de la Universidad Nacional de Chimborazo del año 2016, relacionada con la identificación de puntos críticos de accidentes de tránsito, se comparó los resultados.	Con la aplicación del nuevo modelo estandarizado, se obtuvo mejores registros estadísticos, con una base de datos numerosa, que permitió un mayor análisis de la ocurrencia de accidentes en la ciudad de Riobamba, lo que además se pudo usar para un modelo de causas y lugares de intersecciones en que podrían ocurrir nuevos accidentes de tránsito.	Datos e información de seguridad vial y accidentalidad vial.

Método

Tipo y diseño de estudio

En la presente investigación se busca analizar la problemática presentada frente a la accidentalidad vial y determinar sus causas, por lo cual será elaborado bajo un estudio descriptivo analítico no experimental a través de la caracterización de las variables identificadas y comprensión de los datos obtenidos del periodo escogido. Así mismo, como indica Hernández Sampieri (2014) frente a los diseños correlacionales-causales «Estos diseños describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado. A veces, únicamente en términos correlacionales, otras en función de la relación causa- efecto (causales)» (p. 157).

Lo anterior siendo que la posible causalidad de la accidentalidad vial en esta entidad tenga correlación con las variables analizadas durante el periodo de 2018-2019. En donde principalmente se confiará en el avance que presenta la investigación en las variables al describir y comprender las experiencias vividas de los excombatientes en el comportamiento frente a la accidentalidad vial. Además, el enfoque de investigación cuantitativa dará un énfasis descriptivo obteniendo una definición más clara de la problemática y mayor entendimiento hacia los resultados. Es así como se fundamenta en la medición de las características de los fenómenos sociales, lo cual supone derivar de un marco conceptual pertinente al problema analizado, una serie de postulados que expresen relaciones entre las variables estudiadas de forma deductiva. Este método tiende a generalizar y normalizar resultados. (Bernal et al. 2010. p 60)

Participantes o fuentes de datos

Así mismo, se utiliza el muestreo no probabilístico la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características de la investigación o los propósitos del investigador (Johnson, 2014, Hernández-Sampieri et al., 2013 y Battaglia, 2008b) Partiendo de casos críticos en donde se selecciona el caso específico para esta investigación los excombatientes con cargo de agente escolta que para el período estudiado se tenían vinculados a la entidad ochocientos de los cuales cuatrocientos cuarenta y cinco cumplían funciones de conductor, así mismo se toma la muestra de los accidentes de tipo vial ocurridos en el lapso estudiado, es así como para la presente investigación se tiene un tipo de estudio de caso lo cual es importante resaltar ya que «los datos numéricos son examinados y se considera su significado y sentido (lo que nos “dicen”), de este significado se conciben temas que pudieran reflejar tales datos y se visualizan como categorías. Posteriormente, se incluyen para los análisis temáticos y de patrones correspondientes». (Hernández et al. 2014. p 574), siendo así el tamaño de la muestra serán los agentes escoltas que tuvieron accidentes viales; número con el que se validaron la ocurrencia de accidentes viales categorizados en leves, graves y mortales. Adicional se relaciona el lapso determinado para esta investigación basada en el comportamiento frente a accidentalidad en seis años el cual se duplicó para estas fechas.

Se excluye otro tipo de accidentes laborales también importantes que pueden dar inicio a otras investigaciones.

Recolección de datos

La recolección de la información está basada documentos de la organización: en los antecedentes e indicadores de gestión de los años 2018 y 2019 de la entidad, por lo que enfoque de la investigación es cuantitativo y Hernández Sampieri (2014) indica que el análisis de contenido cuantitativo « Es una técnica para estudiar cualquier tipo de comunicación de una manera “objetiva” y sistemática, que cuantifica los mensajes o contenidos en categorías y subcategorías, y los somete a análisis estadístico» (p. 251). Por lo tanto, allí se observa y se analiza el comportamiento anual de los accidentes viales y se cruza la información con los días de incapacidad, dato que también se obtiene de la

recolección de información en el proceso. Para lo cual tomó un tiempo de quince días cruzar y obtener la información adecuada.

Lo anterior usando el instrumento de una base de datos de elaboración propia elaborada en formato Excel (Microsoft Office) con los datos requeridos para la investigación, como se mencionó anteriormente con información suministrada por la entidad y la cual está basada en datos del Formato único de reporte de accidente de trabajo-FURAT del Ministerio de Trabajo con variables como:

1. Información del lesionado y/o involucrado: Cargo, Sexo, Sueldo, Tiempo Laborado Previo al AT y Tipo de vinculación.
2. Información sobre el accidente: Descripción del Evento, Lugar donde ocurrió el Accidente, Tipo de Accidente, Año del accidente, Mes del accidente, Fecha de accidente, Hora del accidente, Clasificación Evento, Jornada en que sucede y Sitio donde ocurrió el evento.
3. Descripción del accidente: Parte del Cuerpo Afectada, Tipo de Lesión, Agente de la Lesión, Mecanismo o forma del accidente y Ausentismo ocasionado (días).
4. También se incluyeron los siguientes Costos: valor día de incapacidad, valor de incapacidad accidente trabajo, prestaciones y gastos administrativos.

Análisis

El análisis comprende un análisis estadístico y descriptivo de las variables encontradas en el periodo estudiado, de igual manera se generan explicaciones teniendo como base la correlación entre las variables en una matriz. «Las matrices son útiles para establecer vinculaciones entre categorías o temas (o ambos). Las categorías o temas se colocan como columnas (verticales) o como renglones o filas (horizontales). En cada celda el investigador documenta si las categorías o temas se vinculan o no; y puede hacer una versión donde explique cómo y por qué se vinculan» (Hernández et al. 2014. p 446), con el fin de brindar un acercamiento a las posibles causas del aumento en los accidentes viales con el personal excombatiente y así poder proponer una estrategia de intervención frente al comportamiento de la seguridad vial en la entidad.

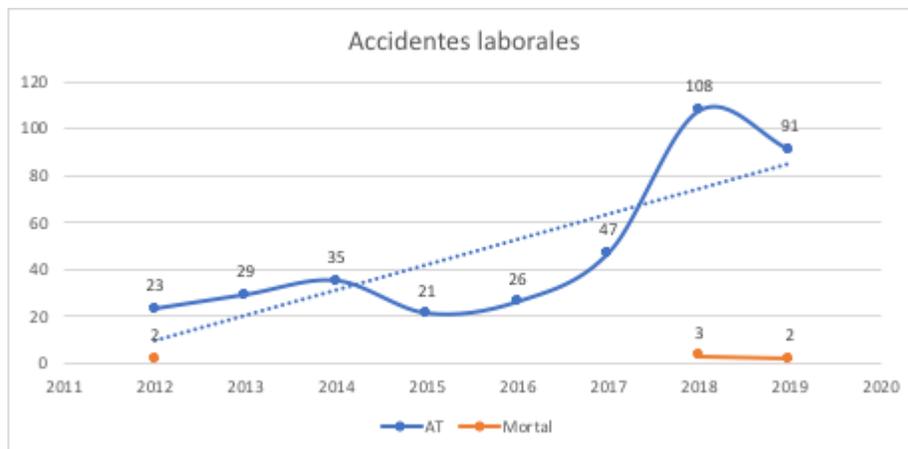
Finalmente, los datos recolectados de la población en estudio para esta investigación se mantienen en confidencialidad y no pueden ser alterados ya que fueron tomados de los registros de bases de datos reportadas a entes de vigilancia frente a la accidentalidad, de igual manera respetando el enfoque poblacional y que es solo una descripción de lo ocurrido a fin de disminuir la accidentalidad vial en la entidad así poder darle un mejor manejo en relación a la seguridad vial y el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

Hallazgos

En el presente estudio de caso como se mencionó anteriormente se validó la información estadística y descriptiva de la entidad estatal de los años 2018 y 2019, para analizar los resultados se tomó en cuenta la dinámica y la misionalidad de la entidad lo cual hace que el cambio en la accidentalidad tenga un factor externo es así que para la primera parte se contextualiza en el comportamiento de la accidentalidad desde la creación de la entidad 2012 hasta el 2019, esto con el fin de indicar las implicaciones que se tuvieron para los años de estudio.

Figura 3.

Accidentes laborales 2012-2019



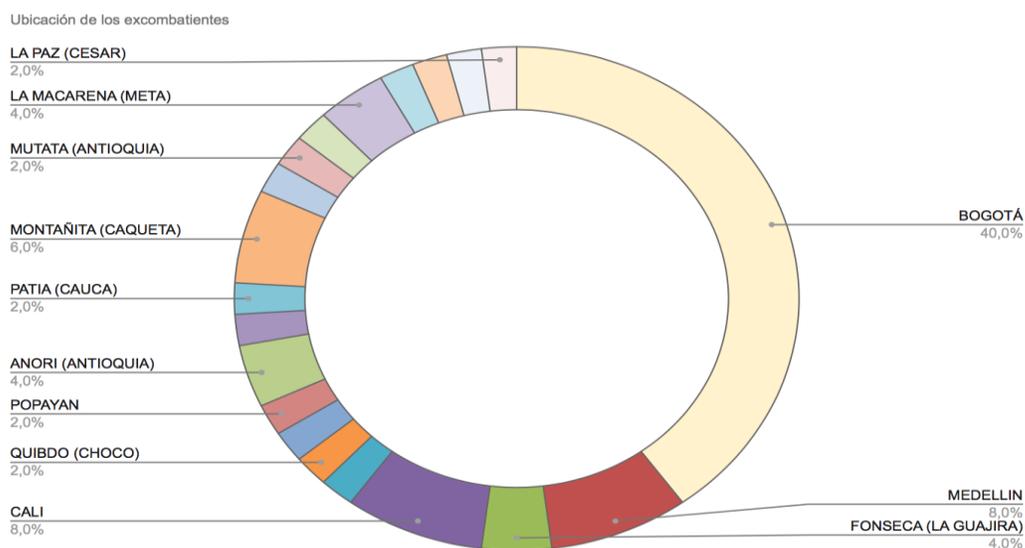
Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

De acuerdo con el análisis del Figura 3 se infiere que para los años 2018 y 2019 el incremento de la accidentalidad fue el 230 % referente a los seis años anteriores, la línea de tendencia crece en el tiempo tanto por el aumento de la planta de personal, así como el ingreso del personal excombatiente desde finales del 2017, por tal motivo el presente estudio de caso se enfatizó en ese periodo.

Esta entidad estatal fue una de las pioneras en incursionar el personal excombatiente ya que quedó dentro del acuerdo de paz de Colombia brindar ese apoyo laboral a quienes se apartaban del conflicto armado, es así que la distribución sociodemográfica del personal que ingresó en 2018 y 2019 y que presentó accidente de tipo vial está liderada en mayor porcentaje por el género masculino 45 con el 90 % y en género femenino 5 para el 10 %, tendencia que se mantiene a lo largo del estudio de caso siendo que del 100 % del personal excombatiente que ingresó en este lapso el 91 % es de género masculino, por otra parte el promedio de edad es de 34 años edad en la que la experticia y habilidad no se ha adquirido lo suficiente y destacando que esto no es causal de no accidentarse. Otro aspecto para destacar es la ubicación en donde fueron asignados según la necesidad del servicio a nivel nacional como se observa en el Figura 4. el 40 % estaba asignado a Bogotá y ninguno de los accidentes fue presentado en la ciudad principal, todos fueron en vías diferentes a las cuales estaban asignados, lo cual indica los desplazamientos que debían realizar en las misiones de trabajo de su sitio de asignación a otros municipios o veredas.

Figura 4.

Ubicación de los excombatientes accidentados



Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

Por otro lado, la formación académica de los excombatientes no es la ideal, pero es acorde a las condiciones de vida que tuvieron, siendo así el 60 % alcanzó la básica primaria

y el 40 % la básica secundaria lo cual impacta está ligado al proceso de selección, pruebas internas tanto físicas como de conocimientos, procesos de inducción y reinducción y sobretodo en la asignación de funciones lo cual impacta tanto en el modo de conducir y seguir instrucciones, lo que incrementa la posibilidad de ocurrencia de accidentes laborales, poca atención a la función y dificulta el modo de evaluar y seguir instruyendo al personal agente escolta. Teniendo en cuenta las funciones a realizar y en cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial se realizaron pruebas psicosenométricas las cuales se realizan con el fin de evaluar la capacidad psicológica, física y motriz del trabajador, incluye: visimetría, audiometría, psicología, exámenes de coordinación motriz, medicina general Según lo definido en la Resolución 1565 de 2014. Adicional como se observa en la Tabla 5. se describe el resultado de dicha prueba en donde solo el 1 % tuvo como resultado con recomendaciones de las cuales para el estudio no se tiene conocimiento, cuántos de los excombatientes contaban para este lapso con licencia de conducción y el curso vial que se dicta al interior de la entidad por parte de un instructor capacitado en entrenamiento y reentrenamiento de seguridad vial.

Tabla 5.

Relación de elementos para conductor

	SI	NO
Conductor	94%	6%
Licencia de conducción	94%	6%
Curso en vial	62%	38%
Prueba psicosenométrica	92%	6%

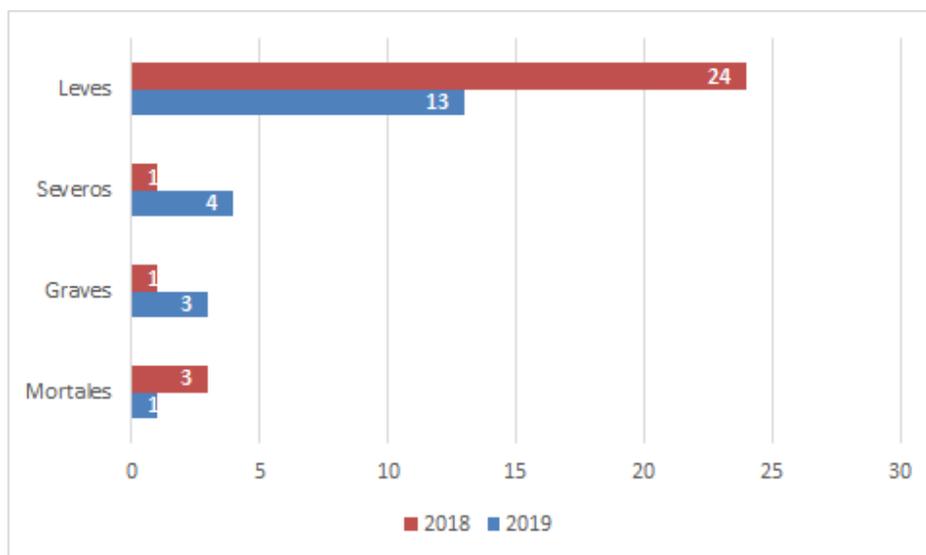
Nota. Elaborado con base en datos de la entidad

Lo que incide en el accidente de tipo vial ya que existió una falla en el procedimiento y se les asignó vehículo y misión sin contar con el 6 % de los excombatientes sin licencia de conducción, adicional no hay trazabilidad de que ellos indicarán que no tenían la experticia para la labor. También, cabe resaltar dentro de los

datos estudiados solo el 62 % tenía el curso de seguridad vial quizá por razones ajenas a la ubicación territorial y a la necesidad del servicio el 38 % faltante no pudo asistir a dichas citaciones o para el momento del accidente aún no habían sido citados esto teniendo en cuenta que eran cuatrocientos cincuenta excombatientes con función de conductor.

Figura 5.

Accidentes de tránsito y severidad.



Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

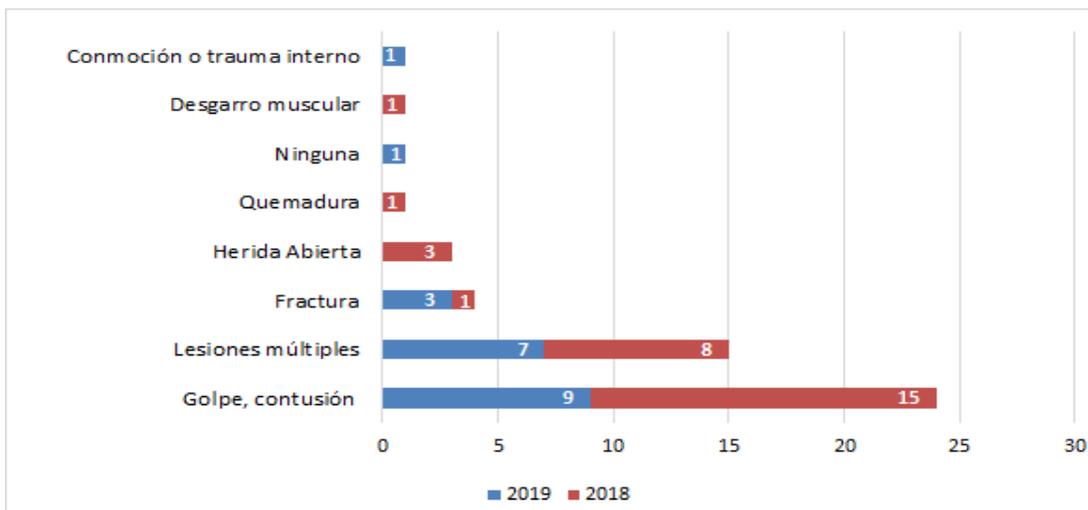
En el periodo comprendido de año 2018 al 2019 se reportaron a la ARL 50 accidentes de trabajo por accidentes de tránsito que comprende en el año 2018 58 % (n=29) con un total de 18201 Días de incapacidad y en el 2019 con un 42% (n=21) con un total de 6212 Días de incapacidad, se evidencia una disminución del 28 % en el año 2019 que equivale a 8 accidentes menos y de una disminución del 66 % que equivalen a 11989 días de incapacidad con respecto al año 2018. Así mismo podemos apreciar que la severidad de los accidentes de tránsito 2018 corresponde un 10 % (n=3) a accidentes mortales con 18000 días de incapacidad y en el 2019 corresponde al 5 % (n=1) de 6000 días, en la NTC 3701 en definiciones y Resolución 0312 de 2019 en su artículo 30 establecen que «Días cargados Es el número de días que se cargan o asignan a una lesión ocasionada por un accidente de trabajo o enfermedad laboral, siempre que la lesión origine muerte, invalidez o incapacidad permanente parcial» como dentro de las normas no establece la cantidad de días por mortal por lo que se toma como referencias los días cargados por la norma ANZI 16-1 numeral 2.1 que establece 6000 días por accidente mortal (Colmena seguros, 2010).

Se identificaron según la Figura 5. también accidentes graves en el 2018 corresponde un 3 % (n=1) con 90 días de incapacidad y en el 2019 corresponde al 14 % (n=3) con total de 55 días de incapacidad; los cuales está definido dentro de la normatividad en el Resolución 1401 de 2007 en el artículo 3:

Aquel que trae como consecuencia amputación de cualquier segmento corporal; fractura de huesos largos (fémur, tibia, peroné, húmero, radio y cúbito); trauma craneoencefálico; quemaduras de segundo y tercer grado; lesiones severas de mano, tales como aplastamiento o quemaduras; lesiones severas de columna vertebral con compromiso de médula espinal; lesiones oculares que comprometan la agudeza o el campo visual o lesiones que comprometan la capacidad auditiva.

Dentro del análisis se identificaron accidentes de tránsito con días de incapacidad mayores a 30 días y con lesiones de consideración como fracturas que, aunque la Resolución 1401 de 2007 en el artículo 3 no los abarca como graves si se requiere identificar para esta investigación por lo que se categorizaron como accidentes severos, se evidencia en el 2018 corresponde un 3 % (n=1) que corresponde a 30 días de incapacidad y en el 2019 corresponde al 19 % (n=4) con un total de 120 días de incapacidad.

Se evidencia un mayor porcentaje de accidentes y de tipo mortal en el año 2018 aunque con relación a los accidentes graves y severos se evidencia menor cantidad de accidentes las repercusiones con los accidentes mortales que se evidencia en este año son mucho mayores, cabe resaltar que es en este año que inicia el proceso de reintegración con los excombatientes y se inicia la implementación de acciones y estrategias en el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

Figura 6.*Tipo de lesión*

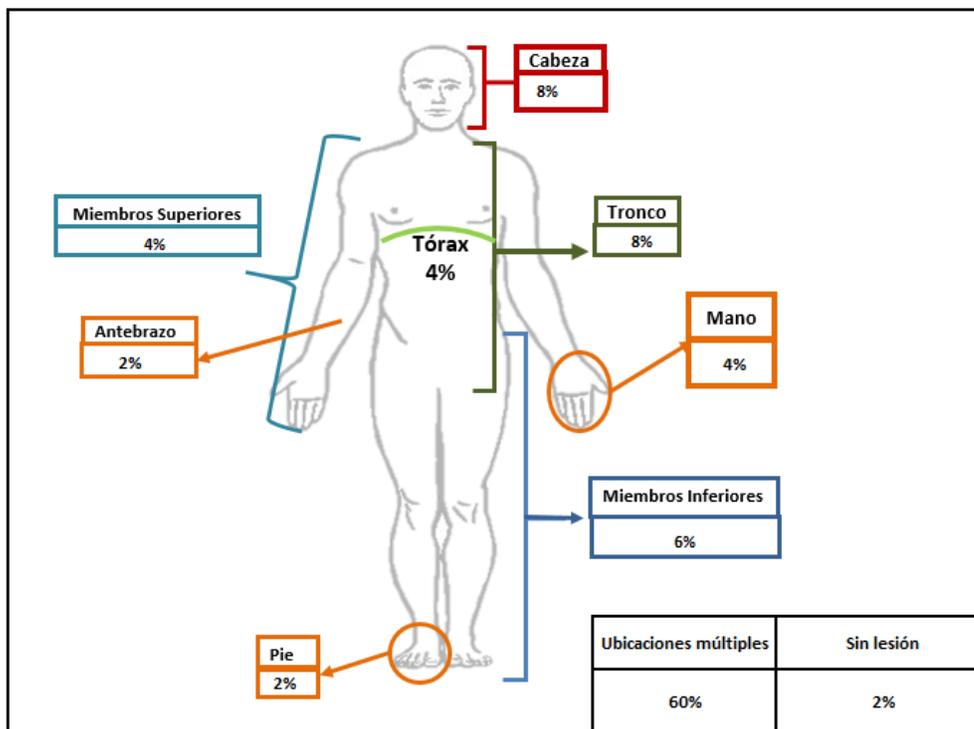
Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

Cabe resaltar que el agente de la lesión se comprende en el 100 % por medios de transporte dado que el vehículo es el elemento que ocasiona la lesión en el accidente de tránsito en la Figura 6. Se puede observar 2 tipos de lesiones en la cual los golpes, contusiones tienen el 48 % (n=24) y lesiones múltiples el 30 % (n=15) esto se debe que en el momento del accidente el cuerpo está en contacto con distintas partes del vehículo lo cual genera golpes, contusiones o lesiones diversas, estos tipos de lesión puede ser causantes de discapacidades en el trabajador o conllevar a la misma muerte; dado que en los accidentes de tránsito este tipo de lesiones puede significar también lesiones internas que así simple vista no se pueden detectar, si bien se pudo identificar los datos de las lesiones múltiples lastimosamente no se cuenta con la clasificación más detallada de las mismas para poder evaluar con más precisión la gravedad y posibles secuelas. otras lesiones a considerar son las fracturas que equivalen a un 8 % (n=4) de las 4 lesiones por fracturas 1 se consideró accidentes graves y 3 severos estas pueden tener una recuperación largas y dolorosas además de que en muchas ocasiones requieren intervención quirúrgica, las heridas abiertas con un 6 % (n=3) en este tipo de lesiones es necesario revisar la gravedad y prestar los primeros auxilios, es vital contar con un botiquín para controlar si hay hemorragia y realizar el traslado del lesionado, en muchas ocasiones puede tener estar expuesto a infecciones dado que la herida pueda estar contaminada por

material del accidente de tránsito o también este tipo de lesiones puede causar secuelas en tejido, nervios, músculos otros.

Figura 7.

Parte del cuerpo afectada



Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

En la Figura 7. se aprecia las partes del cuerpo lesionadas en los años 2018 y 2019 en la cual se encuentra que el 60 % (n=30) son ubicaciones múltiples no se identifica con claridad las diferentes partes del cuerpo que la persona se lesionó, por lo que se puede decir que los accidentes de tránsito tienen gran potencial de lesionar varias partes del cuerpo y así mismo tener variedad de lesiones como se identifica con en la figura 6, se puede identificar que el 8 % (n=4) son lesiones en tronco pueden tener grandes consecuencias dado que comprende lesiones espalda, columna vertebral, médula espinal o pelvis puede tener lesiones como cuadriplejia y paraplejia, en muchas la recuperación es tardía o no hay recuperación, otra de las partes del cuerpo frecuentes es la cabeza con un 8 % (n=4) aunque puede ser tener lesiones leves como heridas, golpes también generando complicaciones, hay que considerar que las lesiones en esta parte del cuerpo no pueden ser

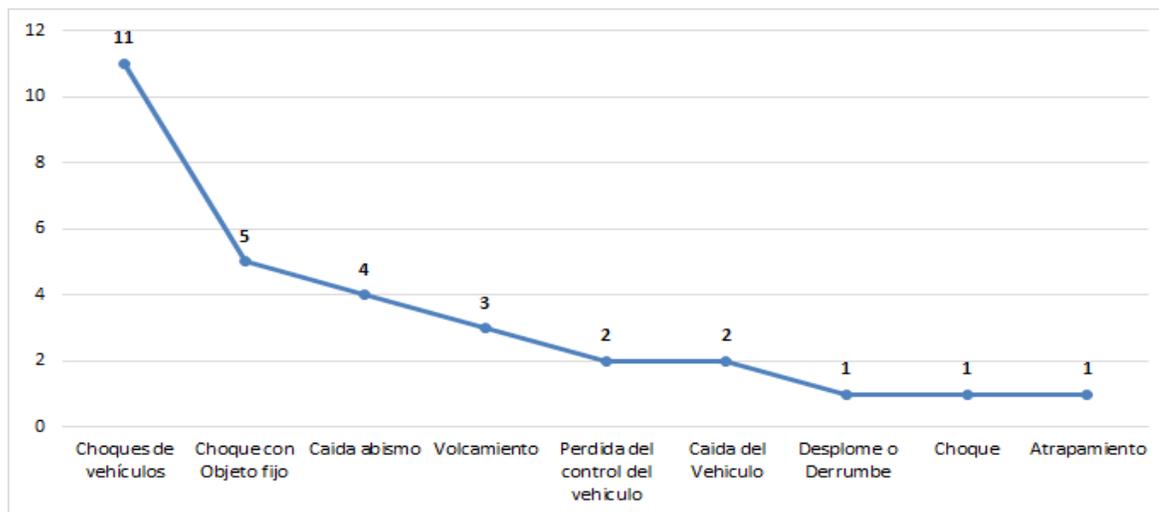
detectadas fácilmente dado que pueden ser lesiones como un trauma craneoencefálico el cual requiere un diagnóstico médico preciso y con equipo especializado.

Se identificó que el tipo de lesión y la parte del cuerpo están relacionadas con la severidad de accidentes viales, se evidenció que los 4 accidentes mortales y 1 grave sufrieron lesiones y ubicaciones múltiples, que en los 3 accidentes graves están relacionado con lesión múltiples en cabeza, fractura en tronco y conmoción o trauma interno con lesiones múltiples.

Dentro de una de las descripciones de los accidentes se evidencia que el trabajador indicó estar afectado emocionalmente después de sufrir el accidentes y solicita acompañamiento psicológico, dentro de la investigación se habla en de factores psicológicos en la conducción en este caso las afectaciones psicológicas se produjeron posteriores al evento, cabe resaltar que la afectaciones por factor emocionales y psicológicos no son fáciles de identificar dado que no es tangible, en este caso se identifica por que el trabajador manifestó esta secuela.

Figura 8.

Mecanismo.



Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

Dentro de los 50 accidentes de trabajo por tránsito reportados se identificó que fueron provenientes de 30 eventos de tránsito como se evidencia en la figura 8 se dividen así: En el 2018 se presentaron 43 % (n=13) eventos con 29 lesionados y el año 2019 con

57 % (n=17) eventos con 21 lesionados, esto se presenta dado que en el vehículo se transportan la cuadrilla de agentes escoltas; lo que indique es que los accidentes de tránsito pueden tener varias personas lesionadas, además repercutir emocional y psicológicamente en el conductor dado las lesiones de compañeros o lesiones a terceros.

En la figura 8 se estableció el mecanismo o forma de accidente de tránsito, esta variable influye directamente en los tipos de lesión y en la parte del cuerpo afectada es así como se identificó que los choques son el mecanismo más frecuente con un 57 % (n=17) ya sea con otro vehículo con una representación del 37 % (n=37), con objeto fijo con un 17 % (n=5) y un choque 3 % (n=1). Se identifica que el mecanismo y la severidad se relacionan dado que se presentó un mortal, un accidente grave donde el mecanismo fue por Choque con Objeto fijo y un accidente grave el mecanismo por Choques contra Objetos Inmóviles todos en diferente evento de tránsito.

En la caída de abismo 13 % (n=4), volcamiento 10 % (n=3), desplome o derrumbe 3 % (n=1) se puede identificar que este tipo de mecanismo genera que las diversa dado que se pierde el control del vehículo lo que genera múltiples lesiones y la mayor consecuencia. 2 accidentes portales el mecanismo fue caída por abismo por diferente evento, 2 accidentes graves por desplome o derrumbe por el mismo evento.

Tabla 6.

Costos

	Costos no Asumidos por la empresa	Costos Asumidos por la empresa	Total
VALOR INDEMNIZADO:			
Costo asumido por la póliza de vida	\$ 1,459,047,320		
VALOR DE INCAPACIDAD POR ACCIDENTES DE TRABAJO:			\$ 1,480,291,125
Costo asumido por la ARL	\$ 21,243,805		
COSTOS PRESTACIONALES:			
(Aportes pensión 12%, Pago cesantías 8.33%, intereses de cesantías 1%, Pago vacaciones 4.17% y pago prima el 8.33%)		\$ 7,186,779	
			\$ 17,345,946
COSTOS ADMINISTRATIVOS:			
Proceso de investigación de accidente de trabajo, gestión documental.		\$ 10,159,167	

Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

Es importante indicar que la entidad cuenta con diferentes seguros por lo que al analizar los costos estos seguros asumen gran parte de los gastos, entre los cuales se encuentra los obligatorios que por ley la entidad tiene que pagar como son pago de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los cuales asume gastos como asistencia médica de los lesionados en el accidente de tránsito terminando el cubrimiento del SOAT es la ARL la que asume los costos asistenciales, tratamiento médicos, durante el proceso de incapacidades es la ARL quien realiza el pago de incapacidades, indemnizaciones, pensión por invalidez y otras obligaciones que haya lugar.

También la entidad paga algunos seguros voluntarios como el seguro autos con el que se asumen los gastos, daños del carro y daños a terceros, la empresa le paga póliza de vida a sus empleados pagando una indemnización por fallecimiento del agente escolta.

En la tabla 6 se plasmaron los costos aproximados que se derivaron los accidentes de trabajo por tránsito, de los costos no asumidos por la empresa se puede obtener el valor de la indemnización que la póliza de vida por los accidentes de trabajo de tránsito mortales por un valor de mil cuatrocientos cincuenta y nueve millones cuatrocientos mil trescientos veinte pesos (\$1 459 047 320), se realizó un cálculo de costo de la incapacidad, el cual se basó en el salario y los días de incapacidad relacionados a los accidentes de tránsito, obteniendo un valor de veintiún millones doscientos cuarenta y tres mil ochocientos cinco pesos (\$21 243 805), de acuerdo a datos anteriores se evidenció que los costos que no asumió la empresa tienen un valor total de mil cuatrocientos ochenta millones doscientos noventa y un mil ciento veinticinco pesos (\$1 480 291 125).

De los costos que la empresa asumió se calcularon los valores relacionados a las prestaciones sociales y seguridad social las cuales son: Aportes a pensión 12 %, Pago de cesantías 8.33 %, intereses de cesantías 1%, Pago de vacaciones 4.17 % y pago de prima el 8.33 % del valor del salario básico según los días de incapacidad por lo cual asumió un costo siete millones ciento ochenta y seis mil setecientos setenta y nueve pesos (\$7 186 779); Los pagos relacionados a las prestaciones sociales de salud 8,5 % y aportes parafiscales SENA y ICBF no se tomaron en cuenta dado que según el artículo 114- 1 del

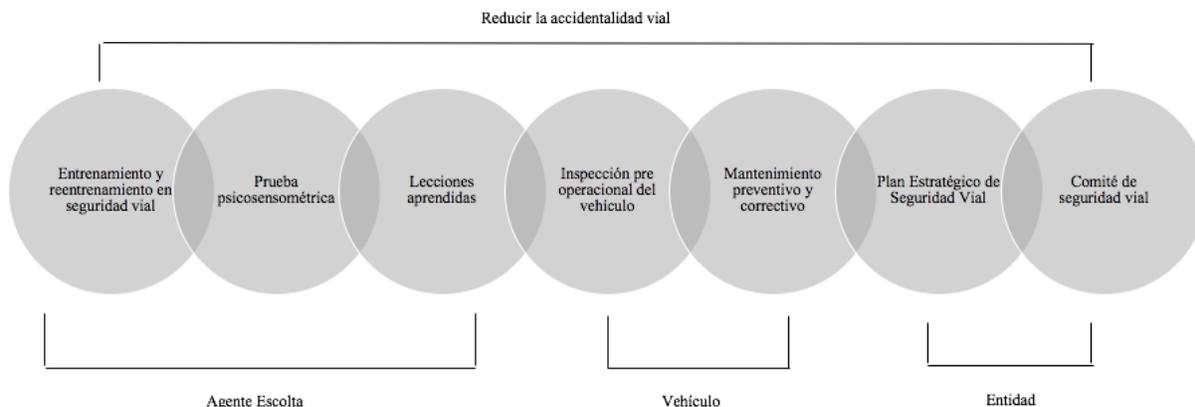
estatuto tributario Decreto 624 del 1984, las empresas están exoneradas de pagar este porcentaje si el trabajador tiene un salario básico menor a 10 salarios mínimos legales vigentes, de igual manera no se toma en cuenta el pago de ARL dado que en el tiempo de la incapacidad el trabajador no está expuesto al trabajo y por ende la empresa no debe asumir este costo.

También se calcularon costos administrativos; se consideraron los costos del proceso de investigación en la cual se contemplaron los costos de las horas del grupo investigador y la gestión documental de dicho proceso, por lo cual la empresa asumió un costo de diez millones ciento cincuenta y nueve mil ciento sesenta y siete pesos (\$10 159 1679), de acuerdo a datos anteriores se evidenció que los costos que asumió la empresa tienen un valor total de diecisiete millones trescientos cuarenta y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos (\$17 345 946).

Por lo tanto, la entidad acogió las siguientes estrategias las cuales se implementan progresivamente en este periodo analizado, según la Figura 9. se observa como fueron enfocadas de acuerdo con la información validada al interior de la entidad en la cual al agente escolta debe realizar entrenamiento en seguridad vial con un concepto técnico por parte del instructor, realizarse prueba psicossomática y se socializan las lecciones aprendidas de los eventos anteriores relacionados con seguridad vial. Frente al vehículo se debe llevar un reporte diario de la inspección preoperacional en donde se valida el estado actual en que se recibe para iniciar la misión y es responsabilidad del agente escolta, y por parte del área de vehículos se realizan los mantenimientos preventivos y correctivos conforme con la necesidad presentada. Estas acciones enmarcadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la entidad cumpliendo la normatividad vigente el cual le da la importancia que requiere el tema al interior de la entidad en la prestación del servicio, al igual que el comité de seguridad vial constituido por miembros designados de cada dependencia que toman decisiones y acciones frente a los hechos ocurridos y verifican cómo mantener una comunicación efectiva con los agentes escoltas.

Figura 9.

Relación de acciones

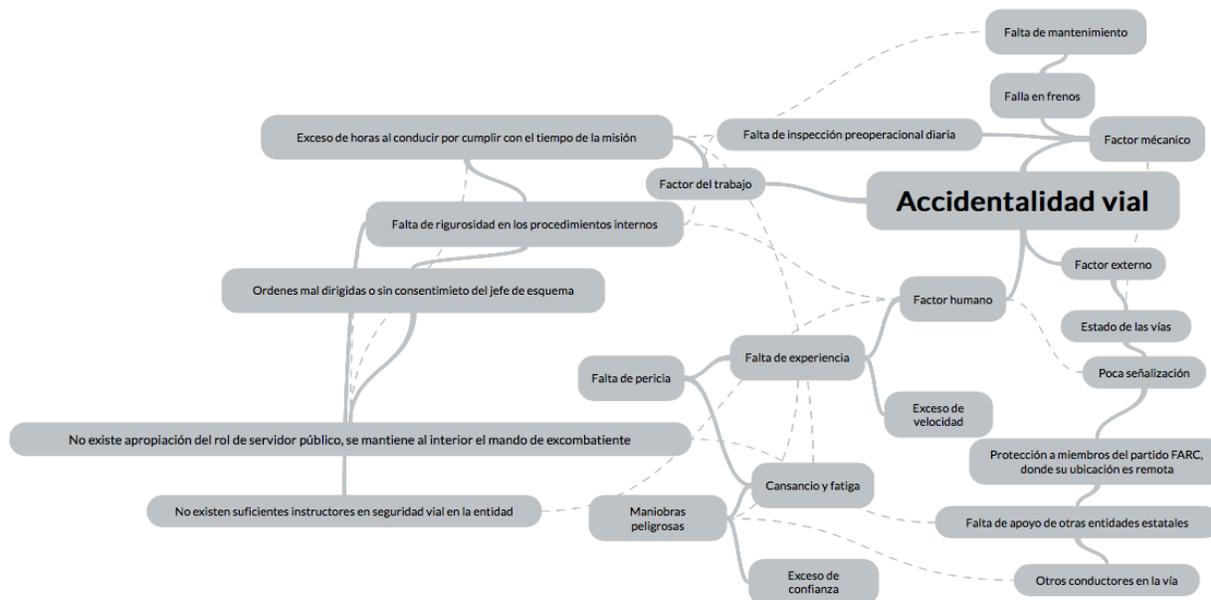


Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

Considerando lo mencionado anteriormente y como resultado se obtiene la siguiente matriz relacionando los aspectos más relevantes dentro de la ocurrencia de los accidentes viales en la entidad

Figura 10.

Causalidad de los accidentes de tránsito



Nota. Elaborado con base en datos de la entidad.

En la Figura 10. se aprecian los factores de los accidentes de tránsito en los años 2018 y 2019 en la cual la interrelación de esas variables está basada en factores del trabajo, humano, mecánicos y externos incrementando la posibilidad de la ocurrencia de un accidente vial ya que a causa de una se derivan dos o más que no permiten al agente escolta quizás reaccionar de la manera adecuada en caso de requerirlo, siendo así se puede afirmar que la teoría de trans-sistema tránsito y seguridad vial por Petit 2016 expuesta en esta investigación se cumple; dado que no solo los factores humanos influyen en los accidentes viales, sino que se requieren de otros factores que se desarrollan a continuación:

- Primer Subsistema, el tránsito en el cual influye de forma significativa los factores humanos como las maniobras imprudentes de los actores viales internos y terceros, las condiciones mecánicas del vehículo, las condiciones de las vías entre otros factores.
- En el segundo subsistema, normas de tránsito influyeron las normas expedidas sobre el proceso de paz y reintegración laboral como la normatividad que la entidad y demás grupos de interés deben cumplir.
- Tercer Subsistema, educación vial la entidad generó diversas estrategias y acciones que se explicaron anteriormente.
- Por último, el cuarto Subsistema, institucional y mercado en la intervención de las diferentes entidades estatales, una de ellas como la Agencia para la Reincorporación Nacional-ARN y la entidad en estudio que cumplen un papel muy importante en la toma de decisiones, apoyo emocional y psicosocial.

Conclusiones

El presente estudio de caso referente a un tema tan poco estudiado, aquí se caracterizaron los accidentes viales presentados en la entidad por el personal excombatiente con cargo de agente escolta para este periodo estudiado 2018-2019, cuatrocientos cincuenta con función de conductor de los cuales 50 presentaron accidente de tipo vial y cuatro mortales, esta información permite establecer un rumbo de hacia dónde iría el índice de incidencia de la entidad sino se toman las acciones requeridas en el momento ya que estas conductas crecen en el tiempo.

Dentro del estudio no se encontró algún tipo de similitud con los estudios previos realizados por otros investigadores ya que es un tema el cual se está incursionando tanto en la literatura como en los proyectos de investigación, quizás a medida que más empresas incluyen dentro de su planta de personal este tipo de población, resultan otros aspectos. Pero si relación con algunas de las teorías como (Muñoz, 2002) quién atribuye los cambios psicosociales al momento de conducir.

Aunque fue un estudio de caso permitió describir y observar la relación de estas a través de la generación de un accidente vial en este tipo de población de excombatientes que claramente no hay una normatividad, una pedagogía escrita y adecuada para llegar psicopedagógica y laboralmente adecuado para disminuir el impacto de estas variables o eliminarlas de las condiciones diarias del agente escolta.

En definitiva podemos afirmar que la teoría de trans-sistema tránsito y seguridad vial por Petit 2016 se verifica al analizar las causas de los accidentes de trabajo por tránsito dado que no solo influyen los factores humanos, sí que haya otras variables que se relaciona directamente, dentro de los resultados obtenidos se identificaron veinte variables

que incrementan la posibilidad de ocurrencia de un accidente vial, reunidas en cuatro factores (humano, mecánico, trabajó, externo) en las cuales se destacan la falta de rigurosidad en los procedimientos internos de la entidad ya que no se lleva un control adecuado del personal con licencia de conducción y con la experticia en los esquemas de seguridad y esto genera relación con causas como: órdenes mal dirigidas o sin consentimiento del jefe de esquema, no existe apropiación del rol de servidor público, falta de apoyo de otras entidades estatales y todo esto sumado a las variables del factor humano.

La variable de falta de apoyo de otras entidades estatales es importante resaltar que siendo que la accidentalidad se incrementó al doble en este lapso, la entidad no tuvo un apoyo real frente a alguna estrategia de mitigación ni por parte de la ARL ni otra entidad sabiendo que los accidentes viales hacen parte del comportamiento tanto de los ciudadanos como de los trabajadores en la vía.

Así mismo, el incremento de la accidentalidad en la entidad estuvo marcado por el ingreso del personal excombatiente el cual brinda la protección a su mismo grupo poblacional y estos están ubicados en zonas regionales de difícil acceso, lo cual incentiva a que la experiencia al conducir y el control de las horas laboradas tengan un impacto directo en el comportamiento en la vía, de esa manera la entidad debe tener mayor apoyo para brindar los entrenamientos a toda la población in situ ya que los accidentes no ocurren en las vías urbanas sino en su mayoría rurales y carreteras de mayor impacto.

En cuanto, al factor mecánico muchas veces el agente escolta no diligencia conscientemente el formato de inspección preoperacional diaria del estado en que recibe el vehículo y esto genera que desconozca las posibles fallas, adicional los agentes escoltas deben acercarse en una fecha específica a realizar los mantenimientos de los vehículos pero muchas veces se corren esas fechas por motivos de necesidad del servicio y dependen de la ubicación del protegido, entonces pasa a un segundo plano la revisión del vehículo es allí donde se relaciona con la variable: No existe apropiación del rol de servidor público, se mantiene al interior el mando de excombatiente, en lo cual la entidad debe trabajar aún más incrementando la sensibilización en el código de integridad y funciones laborales.

Se deduce, que el personal excombatiente con cargo agente escolta tiene una baja percepción del riesgo quizás añadido a las pasadas condiciones presentadas dentro del conflicto armado lo que facilita las maniobras peligrosas, exceso de velocidad, exceso de confianza a la hora de conducir; aspectos que deben ser manejados desde el autocuidado y relación del factor psicosocial en el trabajo teniendo en cuenta que su actividad es de alto riesgo.

La empresa en estudio no realiza un cálculo de los costos relacionados con los accidentes de trabajo, por lo que es necesario que a pesar de que la mayoría de los gastos sean asumidos por aseguradoras es necesario analizar más a profundidad los gastos asociados a los accidentes de trabajo por tránsito para poder mejorar estrategias con el fin de disminuir los accidentes y a su vez los costos y que esté el dinero sea reinvertido en actividades de prevención y promoción.

La entidad tiene seguros voluntarios y seguros obligatorios de los cuales la mayoría de los gastos son asumidas por estas entidades, se obtuvo una cifra estimada de costos por accidentes de trabajo por tránsito pero no se pretende que sea un cálculo contable exacto, los gastos que no asumió la empresa tienen un valor total de mil cuatrocientos ochenta millones doscientos noventa y un mil ciento veinticinco pesos (\$1 480 291 125) y los costos que asumió la empresa tienen un valor total de diecisiete millones trescientos cuarenta y cinco mil novecientos cuarenta y seis pesos (\$17 345 946).

Frente a las acciones tomadas por la entidad se denota compromiso y cumplimiento por la parte normativa que regula el tema en el país, sin embargo, se evidencia falta de personal capacitado para cumplir con las metas establecidas en los entrenamientos, seguimiento al diligenciamiento del formato de inspección preoperacional y en la rigurosidad en asistir a los mantenimientos preventivos del vehículo.

Al respecto de las limitaciones en este estudio de caso se encontró que algunos de los accidentes no tienen descripción por los cuales se desconoce el motivo de las causas que

se identificaron en la entidad, adicional la información del 2018 tenía información relevante en algunas lesiones las cuales no se especifican qué parte del cuerpo recibió mayor impacto, así mismo la información del 2018 llevó más tiempo que del 2019 consolidarla ya que la información reposaba en varias bases de datos.

Es importante concluir que es una población de baja escolaridad y con factor de riesgo psicosocial como se indica en la investigación la teoría de Arciniegas & Pérez (2019) lo que da indicios para nuevas investigaciones a fin de tener acceso a más información que permita dar continuidad a la relación tanto en la accidentalidad sino en aspectos como el suicidio, seguimiento de instrucciones y relaciones interpersonales.

Recomendaciones

El control y seguimiento del plan estratégico de seguridad vial de la entidad debe ser más estricto por lo cual se sugiere que una persona lidere dicho plan y las acciones allí estipuladas, ya que se observa poca influencia de las políticas de seguridad vial en el personal excombatiente.

El comportamiento de los accidentes viales en las diferentes vías del país permite adecuar la clasificación de las rutas establecidas en el plan estratégico de seguridad vial.

El personal con funciones de conductor debe tener obligatorio el curso de manejo defensivo y así mismo documentar dichas acciones en procedimientos de trabajo.

De acuerdo con la accidentalidad presentada se recomienda que el monitoreo de los del control de velocidad sea más exigente a la hora de determinar mantenimientos correctivos e investigaciones de accidentes laborales con el fin de establecer más a fondo las causas de dichos eventos.

Enfatizar las formaciones y/o capacitaciones en un aspecto como los comparendos que presente dicho personal y sea en función del seguimiento de dichos comportamientos en la vía.

Conforme a las estrategias usadas por la entidad se requiere enfocar las actividades al nivel académico del personal excombatiente con el fin de incentivar el interés en el comportamiento en la vía, manejo defensivo y en general en seguridad vial. Por lo cual, en esta investigación propone un taller lúdico el cual se puede ver a continuación, enfocado en las metodologías de la andragogía y gamificación. Las cuales según Rodríguez y Santiago (2015) «Los alumnos quieren pasárselo bien en clase, y eso no está reñido, ni mucho

menos, con el aprendizaje; todo lo contrario, solo aprendemos cuando estamos motivados, cuando hay factores internos o externos que nos animan a poner interés en aquellas cosas que debemos hacer» (p.5) Siendo así contará con las siguientes temáticas, las cuales pueden ser modificadas y adecuarlas a cierto tipo de escenarios que considere el instructor: comportamientos seguros en la vía, políticas de seguridad vial de la entidad, actos inseguros en la vía, inspección pre operacional, decálogo del buen conductor agente escolta, dichos temas se dieron prevalencia de acuerdo a lo analizado y descrito en la investigación.

Taller lúdico

ARTICULACIÓN Y PERTINENCIA				
CONOCIMIENTOS PREVIOS	TIPO DE ACTIVIDAD ACADÉMICA			
	Teórico	Práctico	Teórico Práctico	Intensidad Horaria
Ninguno		X		4 horas

INTENCIONALIDAD FORMATIVA

OBJETIVO GENERAL

Capacitar a los agentes escoltas mediante metodologías dinámicas sobre los aspectos más relevantes en seguridad vial y el cargo que desempeñan en la entidad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Generar un cambio de actitud frente a la seguridad vial mediante actividades de fácil comprensión.

Propiciar un ambiente laboral con comunicación asertiva dentro de los esquemas de seguridad.

Dar a conocer a los agentes escoltas los riesgos a los cuales están expuestos en su labor diaria.

Establecer herramientas didácticas con temática en seguridad vial.

NÚCLEOS TEMÁTICOS

Sesión	Tema	Estrategias metodológicas	Medios o Recursos
1	Comportamientos seguros en la vía	Cada dinámica tiene una metodología diferente y explicada para poder llevar a cabo por el instructor. El agente escolta debe participar en todas las dinámicas para poder ser evaluado. El tiempo es distribuido por el instructor. Así mismo las preguntas frente a las temáticas.	Material didáctico de cada dinámica
2	Políticas de seguridad vial de la entidad		
3	Actos inseguros en la vía		
4	Inspección preoperacional		
5	Decálogo del buen conductor agente escolta		

SISTEMA DE EVALUACIÓN

TÉCNICAS DE EVALUACIÓN	PORCENTAJE
Participación en las dinámicas	50%
Preguntas aleatorias orales	50%
TOTAL	100%

Nombre Dinámica:	La vida en la vía
Duración:	Sin límite
Dificultad:	Media
Nº. Participantes	Mínimo 2 y Depende los puestos del tablero de parques.
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> • Tomar decisiones sobre el comportamiento en la vía que pueden contribuir con la seguridad vial. • El participante puede identificar y conocer normas de tránsito por medio de situaciones similares en la vía.
1. Materiales:	
<ul style="list-style-type: none"> • Tablero de parques • Fichas en forma de vehículo: máximo 4 fichas por participante (puede optar por utilizar una ficha por participante para que el juego sea más rápido). • Dados. • Nota adhesiva o impresiones de los nuevos nombres de la base (cárcel) los cuales son: taller, hospital y patios, la meta como: llegue sano y salvo. • Tarjetas impresas (ver anexo contenido de las tarjetas). • Señales de límites de velocidades. • Señales de tránsito como Pare y reten. 	
2. Preparación:	
<ul style="list-style-type: none"> • Policía de tránsito (sabe las reglas, es la persona que dirige el juego, entrega las tarjetas, tiene el conteo de las tarjetas). • Imprimir en forma de tarjetas las sanciones, preguntas y recompensa se pueden imprimir de colores para que sea más fácil identificar roja=sanciones, amarilla= preguntas y verde=recompensa. (ver anexo contenido de las tarjetas). • Divide la base (cárcel) en tres taller, hospital y patios, la meta como: llegue sano y salvo, poner una nota adhesiva o la impresión con los nuevos nombres. • Cada color es una zona de velocidad, definir las zonas de velocidad por ejemplo zona verde 30 km, Azul 50 km, Amarrillo 60 km, zona roja 80 km. • Cada seguro corresponderá a una señal de pare o un retén. • Imprimir las señales de límites de velocidades, pare o reten y distribuir en las zonas correspondientes del tablero. <p>Recomendaciones de las señales de tránsito: en las misceláneas venden las señales de tránsito o puedes elaborarlas: Imprimir las señales y plastificar, colocar una base sea de madera como un palo de pincho, pitillos entre otros, con silicona pegar la base a la señal y para que se puede sostener en la parte de abajo colocar plastilina, corcho otros.</p>	
3. Inicio :	

- a) Descripción del juego: Se juega por turnos, el jugador que tiene el turno puede lanzar los dados, con la suma de los dos dados será las casillas que podrá avanzar en el tablero del juego hasta llegar sano y salvo a la meta, el jugador podrá distribuir el valor de los dados como más le convenga.
- b) El policía de tránsito explica las reglas del juego, explica las zonas de velocidad, Definición accidente de tránsito y descanso en la dinámica, cuando se entregan tarjetas, etc.
- c) Cada jugador escoge el color de su preferencia para las fichas, y la base estará dividida en tres taller, hospital y patios, cada jugador ubica las fichas dentro del taller.
- d) Para iniciar el juego se tiene las fichas en el taller; para poder sacar las fichas se lanzarán 3 veces por turno hasta obtener un par, en dado caso de sacar par (que los dos lados de los dados sean el mismo número 1-1; 2-2; 3-3; 4-4; 5-5; 6-6) puede sacar las fichas del taller.
- e) Si ya no tiene fichas en el taller, hospital y/o patios solo podrá lanzar los dados una sola vez.
- f) Si saca par podrá avanzar o sacar la ficha de la cárcel y lanzará nuevamente; siempre y cuando no exceda los límites de velocidad ver regla g y no exceda las horas de conducción ver regla i.
- g) Velocidad: Es el valor que se saque en los dados multiplicado por 10 (3 = 30 km, 4= 40 km, 5=50 km 6 =60 km etc.), Se excederá los límites de velocidad cuando esté en una zona delimitada con determinada velocidad y el valor de la velocidad sea mayor por ejemplo si está en una zona verde 30 km y saca 6 puntos esto equivale a 60 km por lo que estaría excediendo los límites de velocidad.
- h) Se define un accidente de tránsito cuando la ficha avanza a la misma casilla de otro participante que no esté en pare o reten (seguro) o salida (o lo que se le denominaba comer).
- El participante podrá tomar la decisión e informar al policía de tránsito la decisión de evitar el accidente de tránsito; podrá avanzar las casillas de un solo dado, seguir de largo o avanzar con otra ficha.
 - Si el participante generar un accidente de tránsito debe ir a los patios y el participante que sufrió el accidente debe ir al hospital.
- i) Descanso: cada lanzamiento corresponderá a una hora de conducción, a los 8 lanzamientos equivalente a 8 horas de conducción el participante informará al policía de tránsito de los 8 lanzamientos para poder ceder el turno y poder descansar, podrá ceder el turno en cualquier momento del juego e iniciando el conteo de las 8 horas de conducción.

4. Reglas de las tarjetas:

Deberá Tomar Tarjeta de pregunta:

- Si cae en seguro o pare
- Exceder el límite de velocidad
- Exceder las horas de conducción.

Nota: Al contestar bien la pregunta podrá lanzar nuevamente los dados y si contesta mal cada tarjeta tendrá la sanción correspondiente.

Deberá Tomar Tarjeta de sanción:

- Al completar 2 tarjetas de preguntas.
- Quien genera el accidente de tránsito.

Deberá tomar tarjeta de recompensa:

- Si evita el accidente de tránsito.
- Si un participante le generó un accidente de tránsito.
- Si toma el descanso oportunamente.

Anexo tarjetas.

Tarjeta de sanción:

- Inmovilización del vehículo (Patios) y multa (saltar y hacer sonidos como un mono).
- Amonestación: asistencia a cursos obligatorios de educación vial. (Realizar una copla, refrán, poema de seguridad vial).
- Inmovilización del vehículo (patios) y Multa (Cantar una canción).
- Suspensión de la licencia de conducción por dos meses, cede el turno 2 veces y multa (Reírse hasta contagiar a los demás).
- Suspensión de la licencia de conducción por tres meses, cede el turno 3 veces y multa (Realizar algún ejercicio físico 10 veces).

Tarjeta de pregunta:

- ¿Cuáles son los límites de velocidad que hay en Colombia? Sanción, si responde incorrectamente (contar un chiste).
- ¿Para qué sirve el SOAT? Sanción, si responde incorrectamente (decir un trabalenguas).
- ¿Qué Documentos son necesarios para conducir? Sanción, si responde incorrectamente (Decir 15 palabras que empiecen por alguna letra que diga el policía de tránsito).
- ¿Qué es y para qué sirve la inspección pre operacional? Sanción, si responde incorrectamente (Realizar algún ejercicio físico 10 veces).
- ¿Cada cuánto se debe diligenciar el formato de inspección pre operacional? Sanción, si responde incorrectamente (Cantar rock con la guitarra invisible).

- ¿Quién debe diligenciar y verificar el formato de inspección pre operacional? Sanción, si responde incorrectamente (Bailar una canción que los demás escojan).
- ¿Puedo realizar una maniobra de adelantamiento sobre una línea continua? Sanción, si responde incorrectamente (imitar un animal).
- ¿Qué es lo más importante para evitar chocar el vehículo que va adelante? Sanción si responde incorrectamente (Adular a alguien).
- ¿Qué significan los colores del semáforo? Sanción, si responde incorrectamente (cantar una ronda infantil).
- ¿Qué documentos se requieren para conducir un carro? Sanción, si responde incorrectamente (Cantar una canción)
- ¿Antes de salir que debo revisar en el carro? Sanción, si responde incorrectamente (Dirigir las pausas activas).
- ¿Cómo contribuye a la movilidad segura en carro? Sanción, si responde incorrectamente (Pedir un zapato prestado y hablar como si estuviera por teléfono).
- ¿Si comparto la vía con un ciclista debe mantener una distancia de? Sanción, si responde incorrectamente (inventarse un baile y enseñarlo al grupo).
- ¿Cómo están divididas las señales verticales? Sanción, si responde incorrectamente (saltar y hacer sonidos como una rana).
- ¿Cuál es el porcentaje máximo de alcohol para conducir un vehículo? Sanción, si responde incorrectamente (Imitar a un borracho, forma de hablar etc.)
- ¿Se puede adelantar un vehículo por la derecha? Sanción, si responde incorrectamente (realizar muecas).

Tarjeta de recompensa:

- Felicitaciones, cumpliste todas las normas de tránsito, Si estás en el hospital puede salir. Puedes avanzar 30 casillas.
- Felicitaciones, cumpliste todas las normas de tránsito, Si estás en el hospital puede salir. Puedes avanzar 20 casillas.
- Felicitaciones, cumpliste todas las normas de tránsito, Si estás en el hospital puede salir. Puedes avanzar 15 casillas.
- Felicitaciones, cumpliste todas las normas de tránsito, Si estás en el hospital puede salir. Puedes avanzar 10 casillas.

Nombre Dinámica:	No más excusas con las políticas
Duración:	Sin limite
Dificultad:	Baja
Nº. Participantes	No tiene un limite mientras el instructor maneje el grupo
Objetivo:	<ul style="list-style-type: none"> Evidenciar las supuestas razones para incumplir con las políticas de seguridad vial de la entidad.
1. Materiales:	
<ul style="list-style-type: none"> Hojas Esferos Tablero Marcadores 	
2. Preparación:	
<p>El instructor debe recordar las seis políticas de seguridad vial estipuladas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial:</p> <ol style="list-style-type: none"> Política de uso responsable de equipos de comunicación móviles mientras se conduce Política de uso elementos de protección personal Política de uso del cinturón de seguridad Política de regulación de velocidad Política de regulación de horas de conducción y descanso Política de prevención de consumo de tabaco, alcohol y sustancias psicoactiva 	
3. Inicio :	
<p>Pida a cada agente escolta que escriba en un trozo de papel una excusa que a menudo oye relacionada con el cumplimiento de las políticas de seguridad vial. La excusa debe relacionarse directamente con las seis políticas de seguridad vial.</p> <p>Recoja todos los papeles y póngalos en una caja. Uno a uno, saque una excusa de la caja y léala en voz alta a la clase. Pida a la clase que diga en voz alta la respuesta o respuestas que daría a quien presentó esa excusa, para no cumplir con las políticas de seguridad vial. Después de haber respondido a esa excusa, rompa el papel y tire al aire los pedazos. <i>(Para hacer menos desorden, pero también menos impacto visual, arrugue la excusa y láncela en la papelera)</i>. Para clases más largas, es posible que desee tirar dos o tres excusas a la vez y, a continuación, de vez en cuando volver a las excusas anteriores después de que el material adicional haya sido revisado. Cuando la última excusa haya sido leída y destruida, anuncie "No más excusas"</p>	

4. Discusión

Finalmente, realicé una mesa de discusión y acaté las siguientes preguntas en la clase con el fin de elevar algunas sugerencias a otras áreas y/o definir y aclarar algunas dudas que aun tengan los agentes escoltas:

- ¿De qué excusas no había oído hablar antes?
- ¿Qué excusas cree que son válidas y por qué?
- ¿Cuál fue la mejor respuesta que escuchó a una excusa?

Nombre Dinámica:	¿Encuentró mi acto inseguro?
Duración:	Sin limite
Dificultad:	Baja
Nº. Participantes	No tiene un limite mientras el instructor maneje el grupo
Objetivo:	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar los actos inseguros al no comprender los peligros y riesgos a los que están expuestos los agentes escoltas.
1. Materiales:	
<ul style="list-style-type: none"> • Hojas con las fotografías o dibujos alusivos a seguridad vial • Esferos • Tablero • Marcadores 	
2. Preparación:	
El instructor debe explicar a la clase brevemente que es un acto inseguro, que es un riesgo y que es una medida de control.	
3. Inicio :	
<p>1. Cada participante recibe una hoja con 02 imágenes aparentemente iguales.</p> <p>2. Luego de 2 minutos de observar las imágenes, los participantes mencionarán en pareja ¿Cuáles fueron las diferencias identificadas?</p> <p>3. A continuación cada participante mencionará una diferencia identificada, para ello deberá explicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué actividad están desarrollando? ¿Cuáles el posible riesgo o evento peligroso? ¿Cuál es la medida de control para evitarlo? <p>4. Entre los participantes se preguntará si podemos: (De la misma situación)</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • ¿Existen otros Peligros? ¿Qué riesgos adicionales podemos identificar? ¿Qué otras posibles medidas de control podemos considerar? <p>5. Una vez que se haya identificado todas las diferencias de las imágenes y explicado sobre los actos inseguros, riesgos y medidas de control. Se les hace recordar a cada participante la importancia de las medidas de control a cumplir en el desarrollo de la actividad de protección como agentes escoltas.</p>
4. Discusión
En la clase discuta con los agentes escoltas cual de esos acto inseguros han cometido y porque razón, así se elevará la toma de conciencia frente al riesgo.

Nombre Dinámica:	El Bingo pre operacional
Duración:	30 minutos
Dificultad:	Baja
Nº. Participantes	Mínimo 3 Máximo 10
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> • Incentivar a realizar la inspección pre operacional. • Reforzar conocimientos de la inspección pre operacional.
1. Materiales:	
<ul style="list-style-type: none"> • Urna o Bolsa • Pimpones o fichas de cartulina. • Tarjetones • Lápiz o Bolígrafo por cada participante. 	
2. Preparación:	
<ul style="list-style-type: none"> • Identificar todos los parámetros a chequear: Del formato de inspección pre operación sacar el listado de todos los items que pide dicho formato. • Elaborar las fichas o pimpones: colocar cada parámetro a chequear del formato de inspección pre operación en un pimpón o ficha de cartulina. • Urna o bolsa: Puede conseguir una bolsa de tela o una bolsa donde no se pueda ver su contenido, o elaborar una caja de cartón y decorar a gusto; para introducir las fichas de cartulina o pimpones. • Tarjetones: En una cartulina o hoja que esté dividida en 5 x 5 casillas, colocar en cada casilla de forma desordenada los parámetros a chequear del formato de inspección pre operación. 	

<ul style="list-style-type: none"> El locutor es el encargado de sacar la urna o bolsa cada ficha o pimpón y anuncia con claridad los parámetro a chequear, cuando un participante avisa que ganó el locutor debe validar el tarjetón.
3. Inicio :
<ul style="list-style-type: none"> El locutor realiza una reflexión previa de la importancia y por qué se debe diligenciar la inspección pre operacional y Explica el juego. Entregar a cada participante un tarjetón y un lápiz o bolígrafo. El locutor saca la ficha o un pimpón de la urna y diciendo el ítem sacado, deberá realizar la explicación de las condiciones que debe tener en cuenta del parámetro a chequear. Por ejemplo: espejo (No debe estar roto, opaco o sucio). El participante marca el tarjetón con su lápiz o esfero donde aparece el parámetro a chequear. Al final de la actividad el locutor divulgará el formato de la inspección pre operacional y como se debe diligenciar.
4. Reglas
<ul style="list-style-type: none"> El participante que tenga una fila de cinco ítems, recibe 10 puntos, al final gana el bingo el que tiene más puntos.

Nombre Dinámica:	Decálogo del buen conductor.
Duración	Sin limite
Dificultad:	Media
Nº. Participantes	No se requiere un mínimo ni un máximo
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> Incentivar el buen comportamiento en la vía, aplicando los conocimientos adquiridos en el taller.
1. Materiales:	
<ul style="list-style-type: none"> Hojas del formato del decálogo Esferos 	
2. Preparación:	
El instructor dirige la charla a la clase frente al buen comportamiento en la vía y la importancia de cumplir las normas viales y sobretodo el autocuidado.	
3. Inicio :	
Se divide a los agentes escoltas en grupos de tres con el fin de discutan y dialoguen frente a las actitudes y comportamientos que debe tener un buen conductor en cuanto ingresa a la misión asignada, cada grupo debe diligenciar	

el formato (ver anexo del Formato del decálogo) indicando los diez aspectos más relevantes para ellos; luego cada grupo debe exponerlos.

Importante que por cada clase se debe consolidar un decálogo para que mensualmente se haga una publicación en los medios dispuestos por la entidad y así involucrar a los demás agentes escoltas.

4. Discusión

La clase debe discutir frente a las demás acciones que propongan los diferentes grupos con el fin de interactuar y conocer distintos puntos de vista y poder elevar algunas sugerencias a otras áreas de la entidad.

Anexo Formato del decálogo.

DECÁLOGO DEL BUEN CONDUCTOR

Evitando accidentes en misión.

En caso de accidente
comunicarse: 3108709880

Listado de referencias

Agencia para la Reincorporación y la Normalización. (2019). Glosario versión 1.

http://www.reincorporacion.gov.co/es/agencia/Documentos%20de%20Gestin%20Documental/Glosario_ARN.pdf#search=glosario.

Agencia para la Reincorporación y la Normalización. (2020). La reintegración en cifras.

Reincorporación.<http://www.reincorporacion.gov.co/es/lareintegracion/Paginas/cifras.aspx?RootFolder=/es/lareintegracion/Historico+de+cifras+de+la+reintegracion/2016&FolderCTID=0x01200082E295EF0F693449B0F97E9734944DCD&View=%7BBA74FDF60021-42E7-919F-4278E86F2C55%7D>

Agencia para la Reincorporación y la Normalización. (2020, 12 de abril). ¿Qué es la Reincorporación?

http://www.reincorporacion.gov.co/es/agencia/Documentos%20de%20Gestin%20Documental/Glosario_ARN.pdf#search=glosario

Arciniegas, G & Pérez, D, (2019). Psicología y posconflicto colombiano: una mirada retrospectiva basada en aportes de investigación científica, (12), 265-284.

<https://revistaseug.ugr.es/index.php/revpaz/article/view/8609>

Arciniegas, G & Pérez, D, (2019). [Figura.3] Psicología y posconflicto colombiano: una mirada retrospectiva basada en aportes de investigación científica, (12), 265-284.

<https://revistaseug.ugr.es/index.php/revpaz/article/view/8609>

Arévalo, N. & Molano, J.H. (2013). De la salud ocupacional a la gestión de la seguridad y salud en el trabajo: más que semántica, una transformación del sistema general de

riesgos laborales. *Innovar, Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*. 23(48), 21-32. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81828690003>.

Calderón, P. (2019). Teoría de conflictos de Johan Galtung. *Revista paz y conflicto*, (2), 60-81. http://redcimas.org/wordpress/wp-content/uploads/2012/08/m_JGaltung_LAteoria.pdf

Castaño, O. (2013). Conflictos armados y construcción de paz. De la teoría a las políticas internacionales de paz en la posguerra fría. (2),69-104. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=46127565004>

Ceballos, C. (2018). Percepción de los Estudiantes de Séptimo y Octavo Semestre de la corte 2017- II de Administración de Seguridad y Salud Ocupacional, acerca del riesgo psicosocial a Excombatientes Ilegales de Colombia dentro de las Empresas. [Tesis pregrado, Universidad Militar Nueva Granada]. Repositorio Universidad Militar Nueva Granada. <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/17384>.

Colmena seguros. (2010). Presentación indicadores de gestión en salud ocupacional [Diapositivas de PowerPoint]. https://www.colmenaseguros.com/arl/gestion-conocimiento/formar-presencial/educacion-continuada/MemoriasFORMAR/Presentacion_Indicadores_de_Gestion_SO.pdf

Correa, G. (2019). Plan estratégico de seguridad vial para el cantón Colta [proyecto de investigación, Escuela superior politécnica de Chimborazo]. <http://dspace.espace.edu.ec/bitstream/123456789/11477/1/112T0110.pdf>

Delgado, A. (2017). Oportunidades laborales para excombatientes: percepciones de los generadores de empleo en el Quindío y Risaralda, (20), 53-64. <http://erevistas.saber.ula.ve/index.php/heuristica/article/viewFile/14910/21921926007>

Dirección de Justicia Transicional (2020, abril 1). Justicia transicional en Colombia. <http://www.justiciatransicional.gov.co/Justicia-Transicional/Justicia-transicional-en-Colombia>

- Fisas, V. (2004). Procesos de paz y negociación en conflictos armados. (volumen 119). Grupo Planeta (GBS).
- Fitzduff, S. (2004). Procesos de paz satisfactorios: lecciones aprendidas. I Congreso Internacional por el Derecho Humano a la Paz. http://www.izenpe.eus/s15-4812/es/contenidos/informacion/congreso_2004/es_0001/adjuntos/ICongreso-Castellano.pdf#page=119
- Garzón, D., & Pérez, A. (2019). Plan de mejoramiento y disminución de accidentalidad en el riesgo vial para la empresa GELSA en la ciudad de Bogotá [Proyecto de grado, Fundación universitaria San Mateo]. Repositorio Caoba San Mateo. <http://caoba.sanmateo.edu.co/jspui/handle/123456789/109>
- González, E. (2018). Los derechos humanos como mecanismo de construcción y desarrollo de la cultura de paz y reconciliación en el Pos acuerdo en Colombia. [Trabajo de pregrado Universidad Católica de Colombia]. Repositorio Universidad Católica de Colombia. <https://repository.ucatolica.edu.co/handle/10983/22470>
- Grupo de colaboración de las naciones unidas para la seguridad vial. (2011). Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020. Who.int. https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/.
- Gutiérrez, A. (2012). Negociaciones de paz en Colombia, 1982-2009. Un estado del arte. Estudios Políticos, (40),175-200.<http://www.scielo.org.co/pdf/espo/n40/n40a09.pdf>
- Hernández, R., Fernández, C & Baptista, M. (2014). Metodología de la investigación (sexta edición) Editorial de McGraw-Hill Education / Interamericana Editores.
- Híjar, M., & Pérez, R., & Salinas, A. (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 -- 2020. Revista Saúde Pública, 52(23), <https://doi.org/10.11606/S1518-8787.2018052000225>.
- Institución colombiana de Norma Técnica y certificación. (1995). Norma técnica colombiana NTC 370. Guia para la clasificación, registro, y estadísticas de accidentes del trabajo

y enfermedad profesional <http://biblioteca.ugc.edu.co/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=179610>

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2019). Cifras preliminares de lesiones de causa externa en Colombia 2019. Medicina legal.

<https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-de-lesiones-de-causa-externa>.

Llamazares, J. (2019). La seguridad vial laboral la influencia de los accidentes de tráfico en el entorno laboral [Tesis doctoral, Universidad de Valencia].

<http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/72200/TESIS%20DOCTORAL%20JAVIER%20LLAMAZARES.pdf?sequence=1>

Martínez, H & Lefebvre, I (2019). La reincorporación económica de los excombatientes de las FARC: retos y riesgos a futuro. (serie 9). Editorial Fundación Ideas para la Paz.

McFee, E & Rettberg, A. (2019). Excombatientes y acuerdo de paz con las FARC-En Colombia. (Primera edición). Ediciones Uniandes. <http://dx.doi.org/10.30778/2019.3>

Mejía, L. (2014). La reintegración social y económica de los grupos armados ilegales en Colombia: reflexiones a partir de la trayectoria de nueve excombatientes [Tesis maestría, Universidad del Rosario]. Repositorio Universidad del Rosario.

<http://repository.urosario.edu.co/handle/10336/5034>

Melamed, J. (2017). Justicia transicional y alternatividad penal en Colombia: un análisis comparativo de los modelos de justicia transicional aplicado a las AUC y aplicable a las Farc-ep [Tesis doctoral, Instituto Universitario Gutiérrez mellado]. Red de repositorios UNED. http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:ED-Pg-SegIntJdmelamed/MELAMED_VISBAL_Janiel_Tesis.pdf

Ministerio de Protección social. (2007, 24 de mayo). Resolución 1401. Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo. Diario Oficial 46.638.

https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/resolucion_minproteccion_1401_2007.htm

- Ministerio del trabajo. (2019, 13 de febrero). Decreto 0312. por lo cual se define los Estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo SGSST. <https://www.secretariajuridica.gov.co/transparencia/marco-legal/normatividad/resoluci%C3%B3n-312-2019>
- Ministerio de Transporte. (2013, 6 de diciembre). Decreto 2851. Por el cual se reglamentan los artículos 3o, 4o, 5o, 6o, 7o, 9o, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial 48996. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>
- Ministerio de Transporte. (2015, 26 de mayo). Decreto 1079. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Diario Oficial 49.523. https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/decreto_1079_2015.htm
- Ministerio de Transporte. (2014). Resolución 1565. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. <https://www.arlsura.com/index.php/decretos-leyes-resoluciones-circulares-y-jurisprudencia/206-resoluciones/2138-resolucion-1565-de-2014>
- Montenegro, I., & Rodríguez, N., & Zavala, D. (2019) Inclusión laboral de excombatientes: una revisión a las acciones de inclusión laboral de la agencia de reincorporación y normalización a la luz de la responsabilidad social empresarial [Monografía de maestría, Universidad de la Salle] Repositorio ciencia la Salle. https://ciencia.lasalle.edu.co/maest_gestion_desarrollo/163/
- Muñoz, S. (2002). Factores Psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación. *Revista Internacional de Psicología*, 3(02), 1-15. DOI:<https://doi.org/10.33670/18181023.v3i02.15>
- Norza, E., Granados, E., Useche, S., Romero, M., & Moreno, J. (2014, 31 abril). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano, 56(1), 157-187 <http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v56n1/v56n1a09.pdf>

- Organización Mundial de la Salud (2009) en su Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, es hora de pasar a la acción. Ginebra
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/
- Presidencia de la república de Colombia. (1989, 30 de marzo). Decreto 624. Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los Impuestos Administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales. Diario Oficial 38.756.
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/estatuto_tributario.html
- Pérez, K. (2009). Rojo, amarillo y ¿verde?: La seguridad vial en España en la primera década del siglo XXI. *Gaceta Sanitaria*, 23(5), 359-361.
http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0213-91112009000500001&lng=es&tlng=es.
- Petit, L. (2016). Modelo interaccional comportamental de tránsito: algoritmo de diagnóstico. *Infraestructura Vial*, 18(32), 12-19.
http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2215-37052016000200012&lng=en&tlng=es.
- Poder público - rama legislativa. (2002, 6 de julio). Ley 769. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial 44932.
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html#:~:text=Por%20la%20cual%20se%20expide,TITULO%20I.&text=Le%20corresponde%20al%20Ministerio%20de,nacional%20en%20materia%20de%20tr%C3%A1nsito.
- Rincón, J. (2019). La empresa privada en el periodo de posconflicto. Estudio de caso: aporte de Lohas Beans a los proyectos productivos de los excombatientes de Acopaz y sus estrategias comunicativas y de visibilización [Proyecto de grado, Pontificia Universidad Javeriana]. Repositorio javeriano
<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/46818>
- Robledo, C., Cardona, A., Segura, A., Lizcano D & Agudelo, C (2019). Capacidad laboral de las personas mayores de 50 años, en proceso de reintegración, adscritos a la Agencia

para la Reincorporación y la Normalización, (37), 15-24.
10.17533/udea.rfnsp.v37n3a03.

Romero, J & Gardeazabal, J. (2010). Evolución y antecedentes históricos de la reintegración en Colombia Grupo de Desmovilización y Reintegración, (5), 11-19.
<https://esdeguerevistacientifica.edu.co/index.php/estudios/article/view/92/178>

Rodríguez, J.M., Camelo, F.A., & Chaparro, P.E. (2017) Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015. Rev Univ Ind Santander Salud, 49(2), 290-299. DOI: <http://dx.doi.org/10.18273/revsal.v49n2-2017002>

Rodriguez , F, & Santiago, R. (2015) Gamificación: Cómo motivar a tu alumnado y mejorar el clima en el aula. Editorial Océano S.L.U.
<https://books.google.com.co/books?id=2syLDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=gamificacion&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwjPiLrfj7jsAhXQxVkKHf75D8MQ6AEwCHoECAkQA#v=onepage&q=gamificacion&f=false>

Secretaría de movilidad. (2018, noviembre 16). 50 kilómetros por hora, el nuevo límite de velocidad en cinco corredores de la ciudad
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/50_kil%C3%B3metros_por_hora_el_nuevo_l%C3%ADmite_de_velocidad_en_cinco_corredores_de_la_ciudad

Tobón, C., Aguirre, D., Velilla, L., Duque, J., Ramos, C., & Pineda, D., (2016). Perfil psiquiátrico, cognitivo y de reconocimiento de características emocionales de un grupo de excombatientes de los grupos armados ilegales en Colombia, (45),28-36.
<http://www.scielo.org.co/pdf/rcp/v45n1/v45n1a06.pdf>

Trujillo, I. Gutiérrez, E. Giraldo, E. Grisales, G. & Agudelo, A. (2018). Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014-2017. Univ. Salud. ;21(1):8-18. DOI:
<http://dx.doi.org/10.22267/rus.192101.135>

Villarraga, A. (2015). Los procesos de paz en Colombia, 1982 --- 2014: documento resumen. Bogotá, Colombia: Fundación Cultura Democrática.

**CARTA DE NO AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA PUBLICACIÓN
DEL PROYECTO**

Bogotá, 27 noviembre 2020

Doctor
Leonardo Rodríguez
Director de investigaciones

Yo IVONNE JULIET MORERA GONZÁLEZ, identificada con C.C. No. 1030590105 de Bogotá, autora del trabajo de grado titulado LA RELACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL CON EL COMPORTAMIENTO PERSONAL DE LOS EXCOMBATIENTES, ESTUDIO DE CASO EN UNA ENTIDAD DE SEGURIDAD ESTATAL EN BOGOTÁ 2018-2019 presentado y aprobado en el año 2020 como requisito para optar al título de Especialista en Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo no autorizo la publicación del proyecto en repositorios de la Corporación Universitaria Unitec



IVONNE JULIET MORERA GONZÁLEZ

C.C. No. 1030590105

**CARTA DE NO AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA PUBLICACIÓN
DEL PROYECTO**

Bogotá, 27 noviembre 2020

Doctor
Leonardo Rodríguez
Director de investigaciones

Yo DIANA LORENA RODRIGUEZ NIÑO, identificada con C.C. No. 1022366497 de Bogotá, autora del trabajo de grado titulado LA RELACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL CON EL COMPORTAMIENTO PERSONAL DE LOS EXCOMBATIENTES, ESTUDIO DE CASO EN UNA ENTIDAD DE SEGURIDAD ESTATAL EN BOGOTÁ 2018-2019 presentado y aprobado en el año 2020 como requisito para optar al título de Especialista en Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo no autorizo la publicación del proyecto en repositorios de la Corporación Universitaria Unitec.



DIANA LORENA RODRIGUEZ NIÑO

C.C. No. 1022366497

Por intermedio del presente documento en mi calidad de autor o titular de los derechos de propiedad intelectual de la obra que adjunto, titulada **LA RELACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL CON EL COMPORTAMIENTO PERSONAL DE LOS EXCOMBATIENTES, ESTUDIO DE CASO EN UNA ENTIDAD DE SEGURIDAD ESTATAL EN BOGOTÁ 2018-2019**, autorizo a la Corporación universitaria Unitec para que utilice en todas sus formas, los derechos patrimoniales de reproducción, comunicación pública, transformación y distribución (alquiler, préstamo público e importación) que me corresponden como creador o titular de la obra objeto del presente documento.

La presente autorización se da sin restricción de tiempo, ni territorio y de manera gratuita. Entiendo que puedo solicitar a la Corporación universitaria Unitec retirar mi obra en cualquier momento tanto de los repositorios como del catálogo si así lo decido.

La presente autorización se otorga de manera no exclusiva, y la misma no implica transferencia de mis derechos patrimoniales en favor de la Corporación universitaria Unitec, por lo que podré utilizar y explotar la obra de la manera que mejor considere. La presente autorización no implica la cesión de los derechos morales y la Corporación universitaria Unitec los reconocerá y velará por el respeto a los mismos.

La presente autorización se hace extensiva no sólo a las facultades y derechos de uso sobre la obra en formato o soporte material, sino también para formato electrónico, y en general para cualquier formato conocido o por conocer. Manifiesto que la obra objeto de la presente autorización es original y la realicé sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es de mi exclusiva autoría o tengo la titularidad sobre la misma. En caso de presentarse cualquier reclamación o por acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión asumiré toda la responsabilidad, y saldré en defensa de los derechos aquí autorizados para todos los efectos la Corporación universitaria Unitec actúa como un tercero de buena fe. La sesión otorgada se ajusta a lo que establece la ley 23 de 1982.

Para constancia de lo expresado anteriormente firmo, como aparece a continuación.

Firma



Nombre **IVONNE JULIET MORERA GONZÁLEZ**
CC. 1030590105

Por intermedio del presente documento en mi calidad de autor o titular de los derechos de propiedad intelectual de la obra que adjunto, titulada LA RELACIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL CON EL COMPORTAMIENTO PERSONAL DE LOS EXCOMBATIENTES, ESTUDIO DE CASO EN UNA ENTIDAD DE SEGURIDAD ESTATAL EN BOGOTÁ 2018-2019, autorizo a la Corporación universitaria Unitec para que utilice en todas sus formas, los derechos patrimoniales de reproducción, comunicación pública, transformación y distribución (alquiler, préstamo público e importación) que me corresponden como creador o titular de la obra objeto del presente documento.

La presente autorización se da sin restricción de tiempo, ni territorio y de manera gratuita. Entiendo que puedo solicitar a la Corporación universitaria Unitec retirar mi obra en cualquier momento tanto de los repositorios como del catálogo si así lo decido.

La presente autorización se otorga de manera no exclusiva, y la misma no implica transferencia de mis derechos patrimoniales en favor de la Corporación universitaria Unitec, por lo que podré utilizar y explotar la obra de la manera que mejor considere. La presente autorización no implica la cesión de los derechos morales y la Corporación universitaria Unitec los reconocerá y velará por el respeto a los mismos.

La presente autorización se hace extensiva no sólo a las facultades y derechos de uso sobre la obra en formato o soporte material, sino también para formato electrónico, y en general para cualquier formato conocido o por conocer. Manifiesto que la obra objeto de la presente autorización es original y la realicé sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es de mi exclusiva autoría o tengo la titularidad sobre la misma. En caso de presentarse cualquier reclamación o por acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión asumiré toda la responsabilidad, y saldré en defensa de los derechos aquí autorizados para todos los efectos la Corporación universitaria Unitec actúa como un tercero de buena fe. La sesión otorgada se ajusta a lo que establece la ley 23 de 1982.

Para constancia de lo expresado anteriormente firmo, como aparece a continuación.

Firma



Nombre DIANA LORENA RODRIGUEZ NIÑO

CC. 1022366497