

“La seguridad
como una
construcción
colectiva”



FICHA TÉCNICA

- **SECRETARIA EJECUTIVA DE MERCOCIUDADES 2013-2014**
Prefeitura de Porto Alegre, Brasil
- **SECRETARIO EJECUTIVO**
Prefeito de Porto Alegre, Brasil
José Fortunati
- **SECRETARÍA TÉCNICA PERMANENTE DE MERCOCIUDADES**
Coordinador, Jorge Rodríguez
Montevideo, Uruguay
- **COORDINACIÓN UNIDAD TEMÁTICA SEGURIDAD CIUDADANA**
- **INTENDENCIA DE PERGAMINO, ARGENTINA**
Responsable, Pablo Mazzei
Secretario de Gobierno
- **SUBCOORDINACIÓN UNIDAD TEMÁTICA SEGURIDAD CIUDADANA**
 - Intendencia de Jesús María, Perú
Responsable, Lucy Guerrero Reategui
 - Prefeitura de Porto Alegre, Brasil
José Freitas - Secretária Municipal de Segurança
- **PRODUCCIÓN GRÁFICA Y PERIODÍSTICA**
Higinia Bergroth, Estudio de diseño
Lic. María Belén Polizzi
Lic. Romina Viale
- **EDICIÓN GENERAL**
Dirección de Cooperación Internacional
Municipalidad de Pergamino
- **CONTENIDO Y FOTOGRAFÍAS**
Red de Mercociudades

Octubre 2014

CONTENIDO

- 03 **REDEFINIENDO LA SEGURIDAD VIAL: LA IMPORTANCIA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN LA PREVENCIÓN DE LA SINIESTRIDAD VIARIA**
Montserrat Iglesias
- 11 **ANÁLISIS SOCIOLÓGICO DE LA SEGURIDAD VIAL**
Eduardo Daniel Gennaro
- 17 **EXPERIENCIAS DE JESÚS MARÍA (LIMA-PERÚ) EN SEGURIDAD VIAL**
Percy Augusto Salas Rivera - Subgerente de Policía Municipal
- 25 **LA ALCALDÍA DE MEDELLÍN FORTALECE SU SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA SEGURIDAD Y LA CONVIVENCIA**
Luis Fernando Suárez Vélez
Iván Darío Sánchez Hoyos
Oswaldo Juan Zapata Quijano
- 33 **LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO COMO SOPORTE CLAVE DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD**
Lic. Andrea Alfano
Directora - Observatorio de Seguridad y Violencias
Lic. Victoria Gallo Llorente
Analista - Observatorio de Seguridad y Violencias
- 39 **PERGAMINO Y LA SEGURIDAD VIAL**
Héctor Osvaldo Escalera
Técnico Superior en Seguridad Vial (UTN)
Director de Tránsito-Municipalidad de Pergamino
- 43 **PORTO ALEGRE**
José Freitas - Secretario municipal de Segurança de Porto Alegre
- 47 **UNA PEQUEÑA CIUDAD EN TRÁNSITO HACIA LA URBE**
Municipalidad de Tandil - Argentina
- 51 **BOLIVIA Y LA SEGURIDAD CIUDADANA**
Hugo Marcelo Leigue Vaca
Jefe de seguridad ciudadana
Gobierno autónomo Municipal de Trinidad
- 55 **CAMPAÑA LOCAL DE PREVENCIÓN DEL CONSUMO DE DROGAS**
Municipalidad de Pergamino - Argentina



PRÓLOGO

Intendente de la Ciudad de Pergamino, Omar R. Pacini

“La Seguridad como una construcción colectiva”, es su segunda edición, es una iniciativa de la Unidad Temática de Seguridad Ciudadana que pretende establecerse como un espacio de intercambio de experiencias y buenas prácticas en el marco de la Red de Mercociudades entre todos quienes hemos asumido el compromiso de ser responsables y efectores de las políticas públicas locales en materia de seguridad ciudadana.

El rol cada vez más activo que desempeñan nuestros municipios en materia de prevención y disuasión para atender a las crecientes demandas ciudadanas, conlleva el desafío de buscar alternativas novedosas e innovadoras en donde el debate y la reflexión con nuestros pares es una herramienta fundamental.

Así, la publicación pretende aportar en este sentido, reforzando los existentes y generando nuevos canales de diálogo entre todos los actores implicados en la construcción de ciudades cada vez más seguras, con una activa y creciente participación ciudadana. Esta edición cuenta con intervenciones de representantes de ciudades ubicadas en diferentes dimensiones geográficas del Mercosur, que en sus respectivos artículos reflexionan sobre los componentes de la seguridad ciudadana y las políticas implementadas en su territorio pretendiendo aportar en este enriquecimiento colectivo.

Asimismo, y destacando la reciente incorporación del abordaje de la seguridad vial como componente de la seguridad ciudadana a instancias de Pergamino y de las ciudades que nos acompañan en la subcoordinación de este espacio; hemos decidido incluir las reflexiones de dos especialistas en la temática que nos han acompañado durante este proceso.

Las siguientes páginas ponen de manifiesto la voluntad de trabajo de la Unidad Temática de Seguridad Ciudadana, que se fundamenta en los pilares del diálogo, la reflexión y el compromiso colectivo. Todos quienes hemos participado en su conformación esperamos que puedan abordarlas desde esa perspectiva y encuentren en ellas un aporte significativo para su tarea cotidiana.

Redefiniendo la seguridad vial: La importancia de las políticas públicas en la prevención de la siniestralidad viaria.



Montserrat Iglesias
(miglesiaslu@gmail.com)

Es Doctora en Derecho por la Universidad Rovira i Virgili y experta en la Prevención de la siniestralidad viaria. Ha participado como asesora técnica y consultora externa de diferentes municipios y administraciones, tanto a nivel nacional como internacional. Acreditada como Directora de Centros de Formación Vial y formadora vial y de recuperación de puntos. Colabora desde hace años con instituciones interesadas en la promoción de la seguridad vial.

Desde hace años combina su pasión por la docencia como profesora de Derecho Administrativo en la Universidad Autónoma de Barcelona y de la Gestión Pública de la Seguridad en la Escuela de Prevención y Seguridad Integral con la investigación académica y el asesoramiento jurídico.

Otras líneas de especialización de la experta serían la prevención de la violencia contra la mujer y cómo reducir los conflictos comunitarios en aras de la convivencia.

Redefiniendo la seguridad vial: La importancia de las políticas públicas en la prevención de la siniestralidad viaria.

Este artículo tiene como objetivo destacar la importancia de realizar políticas preventivas de seguridad vial, no sólo para conseguir reducir la siniestralidad viaria y con ello la llamada siniestralidad cero, sino también para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Para ello trataremos tres aspectos. En primer lugar, analizaremos el número de muertes por accidentes de tránsito a nivel mundial. En segundo lugar, realizaremos una re-lectura de los trabajos tradicionales y actuales sobre las causas de los accidentes de tránsito proponiendo una nueva visión de cómo prevenir el accidente de tránsito, y por último destacaré la importancia de las políticas públicas para lograr el objetivo de reducir el número de víctimas viales.

Antes de entrar en materia propiamente, me gustaría reflexionar sobre la siguiente cuestión: ¿Qué nos da más miedo, morir por un homicidio o por un accidente de tránsito?

Quizás la respuesta mayoritaria haya sido ser víctima de un homicidio, a pesar de que estadísticamente tengamos más probabilidad de morir por un accidente de tránsito que por un homicidio.

Dicha percepción de la seguridad versus la inseguridad se justifica en la visibilidad del riesgo. Existen determinados riesgos que son perceptibles por la ciudadanía exigiendo a los gobernantes que adquieran una actitud activa en la prevención y radicación de dichos riesgos visibles. En cambio existe un segundo grupo, los llamados riesgos invisibles, que son ignorados por la sociedad y por los poderes públicos, e incluso llegan a ser aceptados socialmente creando sociedades tolerantes al riesgo, a pesar de que sus consecuencias suelen conllevar más muertes, reducen los años de vida saludables e implican un mayor coste social que los riesgos visibles.

Esto es lo que sucede, precisamente, con los homicidios y los accidentes de tránsito. Los homicidios forman parte de los llamados "riesgos visibles". Su impacto recae sobre la sociedad. La ciudadanía es consciente de que está siendo víctima de un atentado. En cambio las muertes por accidentes de tránsito, forman parte de los llamados "riesgos invisibles", la sociedad no percibe a las víctimas de tránsito, como el objetivo de una muerte violenta, sino que minimizamos los efectos de la siniestralidad viaria a pesar de que, tanto por su número de víctimas como por sus consecuencias, son mayores los

estragos que causan los accidentes de tránsito, frente a las muertes violentas por homicidio.

Según el *Estudio Mundial sobre el Homicidio para el año 2013* realizado por la ONU: "En 2012, casi medio millón de personas (437.000) perdieron la vida a causa de homicidios dolosos en todo el mundo. Más de una tercera parte de éstos (36%) tuvieron lugar en el continente americano, 31% en África, 28% en Asia, mientras que Europa (5%) y Oceanía (0.3%) presentaron las tasas más bajas de homicidio a nivel regional". No obstante, tal y como señala el mencionado Estudio, estas cifras globales no siempre reflejan la realidad de las subregiones. Por ejemplo en "la subregión de América del Sur, las tasas de homicidio en el Cono Sur (Argentina, Chile y Uruguay) se acercan a las tasas relativamente bajas que se registran en Europa".

Concretamente en Argentina en el año 2012 la tasa de muertes por homicidios fue de un 5,5% por cada 100.000 habitantes.

Esta cifra, que nos puede resultar aterradora, se debe multiplicar por tres para alcanzar las muertes derivadas de un accidente de tránsito. Es decir, si en el año 2012 murieron en el mundo 437.000 personas a causa de un homicidio, ese mismo año, y también a nivel mundial, murieron 1.277.500 personas por accidentes de tráfico y se produjeron aproximadamente 50 millones de lesionados.

En el caso concreto de Argentina, tiene el elogio de ser uno de los países más seguros del continente americano, tanto por su tasa de mortalidad por homicidios violentos, que es de un 5,5, por cada 100.000 habitantes, como

por accidentes de tránsito, donde el promedio de muertes en el continente americano fue del 16,1 por cada 100.000 habitantes en el año 2010 disminuyéndose, en el caso de Argentina, al 12,6, según el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* realizado por la OMS.

Aún así, estas cifras demuestran como los accidentes de tránsito, una problemática ignorada por muchísimos países, no es un peligro de segunda categoría sino que es necesaria la concienciación por parte de todos los agentes implicados para poder empezar a diseñar estrategias preventivas en la lucha contra la siniestralidad vial.

Consciente de dicha importancia, la OMS, el 7 de abril de 2004, dedicó, por primera vez su Día Mundial de la Salud a la prevención de los accidentes de tráfico y al desarrollo de la seguridad vial como una actividad de salud pública bajo el lema "La seguridad vial no es una accidentalidad" con el objetivo de destacar que los accidentes de tránsito no son, precisamente, un accidente, porque se pueden prevenir y evitar, y denunciando que 1.2 millones de personas morían en esa época en el mundo por accidentes de tránsito y se producían 50 millones de lesionados conllevando un coste social y familiar incalculable y un coste econó-

mico de 518.000 millones de dólares anuales. Como podemos observar, por los datos facilitados, 10 años después, continuamos con cifras similares, hecho que demuestra el poco interés social, político y económico que se deriva de esta lacra social a pesar de ocupar la novena posición, según la OMS, de las 10 primeras causas de mortalidad en el mundo para el año 2013.

Pero las cifras con las que tratamos son sólo la punta del iceberg debido a que muchos países no contabilizan las muertes o los heridos por accidentes de tráfico, o lo hacen de forma incorrecta al no tener desarrollado un sistema de recopilación de datos sobre el tránsito eficiente, o bien si lo hacen, se limitan a considerar víctima de tránsito a las que muere en el acto o en los 30 días siguientes. Todo ello nos permite afirmar que el 1.277.500 de personas que murieron por accidentes de tránsito es una cifra irrisoria, muy inferior a la real.

Por ejemplo, a principios de año (2014), la Dirección General de Tráfico de España - en adelante DGT -, publicó que el año 2013 habían muerto por accidentes de tráfico 1.128 personas pero que en dicha cifra, todavía no se había podido contabilizar las muertes totales a 30 días. Una vez recalculado dichas muertes, éstas habían ascendido a 1.680. Es decir, el hecho de qué se considere víctima de tráfico

a aquellas personas que mueren al cabo de treinta días de un accidente de tránsito implicó aumentar la cifra en 568 muertes.

Pero más abundamiento, si analizamos las 10 principales causas de mortalidad mundial, podemos observar como los accidentes de tránsito, además de ocupar la novena posición, éstos son los únicos que no son una enfermedad propiamente, frente al resto de las causas, tales como enfermedades cardiovasculares, infecciosas, pulmonares, sida, cáncer, diabetes o nacimientos prematuros, y que además sirven de retroalimentación para ocasionar o empeorar alguna de estas enfermedades mortales, como serían las enfermedades cardiovasculares, primera causa de mortalidad, o las infecciones de vías respiratorias inferiores o enfermedades pulmonares obstructivas crónicas (tercera y cuarta causa respectivamente). En este sentido, estudios recientes demuestran la incidencia de la contaminación en dichas enfermedades siendo el tráfico rodado el causante de la mitad de dichas emisiones contaminantes. Cuanto mayor sea la calidad ambiental estaremos reduciendo esas víctimas invisibles del tráfico. Piénsese que sólo en la ciudad de Barcelona (España) según el estudio "*The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study*" publicado en la

prestigiosa revista *British Medical Journal*, el sistema de transporte público mediante bicicletas de Barcelona "Bicing" evitó 12 muertes anuales, debido a los beneficios del ejercicio físico, a la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico y a la reducción de un 0,9% de las emisiones de CO2 que implica el tráfico rodado¹.

En conclusión, para ser conscientes de la tragedia que conlleva la siniestralidad viaria tenemos que tener en cuenta no sólo a las víctimas directas, como serían las víctimas mortales y los heridos que los accidentes de tránsito provocan, ya sean discapacitados o lesionados graves o leves, sino también a las víctimas indirectas, que serían todas aquellas personas que sufren o empeoran su salud cardiovascular, respiratoria o pulmonar como consecuencia de tráfico rodado.

Por todo ello es necesario un cambio de paradigma de 360 grados, donde la siniestralidad viaria encabece las agendas políticas de nuestros gobernantes y se intervengan sobre la misma, diseñando, entre otras, estrategias viales, planes de movilidad urbanos y sostenibles y políticas de seguridad vial integrales que permitan reducir el número de víctimas directas e indirectas del tráfico y transformen nuestros entornos en entornos seguros.

Para conseguirlo deberemos darle a las admi-

¹ Para más información vid. ROJAS-RUEDA, D., DE NAZELLE, A., TAINIO, M., y NIEUWENHUISEN, M.J., "The health risk and benefits of cycling urban environments compared with car use: health impact assessment study" en *British Medical Journal*, 2011, 343.

² Como norma general los accidentes de tránsito son multicausales, es decir, suele intervenir más de una causa, pero el hecho de atribuir la responsabilidad a alguna de ellas es para identificar el factor principal del accidente.

nistraciones, especialmente a los municipios, el papel que les per toca en la lucha contra la siniestralidad vial redefiniendo la visión tradicional de los accidentes de tráfico y la forma de actuar sobre ellos, proponiendo nuevas políticas e intervenciones públicas preventivas.

En este sentido, se tiene que tener en cuenta que desde que en 1973 se publicara el famoso estudio *"Tri-Level Study of Causes of Traffic Accidents"* por el *Institute for Research in Public Safety School of Public and Environmental Affairs Indiana University*, tanto los expertos como las intervenciones públicas nos hemos volcado en las tres principales causas de los accidentes de tráfico, concluyendo que éstas eran el conductor, sobre el que recae, según diferentes estudios, entre el 70 y 90% de la responsabilidad de un accidente. La vía, siendo la responsable del 15 y el 30% y el vehículo que origina entre un 5 y un 12%².

Pero en mi opinión mientras sigamos "limitando" el análisis de los accidentes de tráfico desde esta óptica estaremos interviniendo de forma parcial sobre la problemática ya que estamos obviando un cuarto elemento, el cual, bajo mi criterio, es esencial para poder reducir la siniestralidad viaria, cambiar concienciaciones y salvar vidas.

Este cuarto elemento sería la regulación.

Dependiendo de la regulación podremos salvar vidas o condenarlas, por ejemplo si en una ciudad no es obligatorio el uso del casco, el motorista tendrá más probabilidades de morir que si fuera obligatorio el uso del casco.

Este ejemplo, que nos resultará una obviedad, también se producirá cuando a pesar de existir la normativa ésta no tenga ninguna aplicación práctica.

Con ello quiero destacar que las normas, las regulaciones y las intervenciones públicas no sólo deben existir formalmente sino que para que sean eficaces y consigan el resultado esperado deben ser formales y, sobretodo, materiales, es decir, tienen que tener efectos prácticos.

Por ejemplo si obligamos a un padre a ponerse el cinturón, éste se lo pondrá por miedo a las represalias y no por su sensibilización con los accidentes de tráfico, es más según el *Segundo Estudio Observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial. Bienio 2011-2012*, la principal causa de no usar el cinturón fue por la falta de conciencia del peligro. Pero a esos conductores que no perciben el hecho de llevar el cinturón como una acción de riesgo, le obligamos a ellos, le estaremos salvando su vida, y a la vez sus hijos aprenderán que lo "normal" es llevar el cinturón porque cuando se suban al coche observaran que sus padres cuando se suben al coche lo hacen. Por tanto el aprendizaje social de esos niños, que están aprendiendo por observación lo que se tiene que hacer, permitirá que las futuras generaciones no se cuestionaran la norma de por qué se tienen que poner el cinturón porque será lo "normal". El cumplimiento de la norma permitirá transformar el comportamiento de las personas y su concienciación respecto al peligro.

Esta política pública, permitirá cambiar el en-

torno, transformándolo de un entorno inseguro a un entorno seguro porque el respeto mayoritario a la norma permite cambiarlo. Conforme aumente el respeto a la norma vial disminuirán las probabilidades del riesgo, cuantas más personas respeten la regulación de la distancia de seguridad, de no adelantar en línea continua, etc., menos probabilidades existen de que ocurra un accidente.

De ahí la importancia de las administraciones porque ellas tienen la capacidad de dictar normas, diseñar estrategias, implementar planes y nuevas formas de actuación que inicien y consoliden el proceso del cambio de conductores inseguros al volante a conductores seguros.

Por motivos de extensión, no podemos especificar cada una de estas acciones pero estas son las líneas generales para poder salvar vidas pero no hay que obviar que para conseguir el éxito será necesario el trabajo conjunto de los diferentes agentes. Trabajo que deberá ser liderado por los municipios estableciendo auditorías viales, acciones correctoras, evaluaciones sistemáticas, encuentros, diseños de estrategias y políticas y regulaciones preventivas. Éstas deberán ser innovadoras y adecuarse a las necesidades del lugar, y deberán tener en cuenta las víctimas directas y las indirectas para poder reducir el drama de la siniestralidad viaria y del tráfico rodado. Para ello se deben realizar políticas integrales y multidisciplinarias y emprender actuaciones que eviten los accidentes y los incidentes del tránsito. Es hora de salvar vidas.



ANÁLISIS SOCIOLÓGICO DE LA SEGURIDAD VIAL

INTRODUCCIÓN

Cuando con carácter investigativo y después de transitar años en el estudio de la siniestralidad vial; que se sumerge en el fenómeno de los siniestros de tránsito y en las consecuencias sociales de la movilidad, comenzamos a establecer paradigmas científicos que tienen como propósito derribar los mitos que rodean al fenómeno de la siniestralidad vial. Principalmente, el que hace responsable en porcentajes superiores al 90% de la misma a los usuarios de las vías o procesadores de los sistemas de tránsito vial. Estos mitos están sustentados por una pseudociencia apoyada por los medios de comunicación y las instituciones oficiales. El ensayo denuncia la ausencia de una investigación basada en una metodología científica de los siniestros viales que cuantifique realmen-

te las causas de la siniestralidad. Hasta ahora las investigaciones únicamente buscan responsables en lugar de analizar las causas de los siniestros. Lo que es irrefutable es que el diseño, gestión y mantenimiento del equipamiento vial son determinantes en la siniestralidad. La prueba es que los hechos viales se concentran en vías secundarias o urbanas; en cambio en las vías principales los automóviles circulan a mayores velocidades y se producen muchos menos hechos de tránsito, siendo los mismos automóviles, transportes e individuos los que transitan por las vías. Otra prueba de que las infraestructuras son determinantes es la siniestralidad en los países en vías de desarrollo. Las víctimas de los accidentes son peatones y motos de pequeña cilindrada, ello es debido al bajo nivel tecnológi-

co con el que se construye las infraestructuras en esos países.

EL TRANSPORTE

El transporte es un fenómeno social que involucra a millones de personas a diario desde administradores viales a personal que se ocupa del mantenimiento de las vías a los mismos usuarios. Para una sociedad es esencial. Nuestra civilización no podría entenderse sin los medios de transporte como sin los medios de comunicación masiva. La actividad cultural y sobre todo económica de una sociedad se paralizaría por completo sin los medios de transporte. Por ello las huelgas de transporte son tan temidas y tienen tan duras consecuencias para un país. Los medios de transporte, no hay que olvidar, son el eje de la globalización económica. La globalización de los mercados no se puede

comprender sin el crecimiento imparable de la movilidad motorizada sustentable. "El sistema productivo, las estructuras territoriales y los procesos de urbanización que todo ello genera, tienen en el sistema de transporte uno de los ejes centrales que garantiza su funcionamiento. Y al mismo tiempo, la creación de dicho sistema de transporte incentiva los procesos de globalización, urbanización y extensión de la movilidad motorizada" (Fernández Durán, 1999). "El actual proceso de globalización de las economías es un proceso que crea lejanía de modo continuo, reclamando crecientes desplazamientos motorizados de personas y mercancías (cada vez a más) larga distancia y a velocidades también en aumento". Es muy cierto que "El transporte afecta al corazón mismo de la sociedad. El funcionamiento

de ésta, de hecho su misma naturaleza, dependen ampliamente de la calidad y el diseño de su sistema de transporte". El más importante, y que ha permitido construir la sociedad actual, es el sistema de transporte carretero, sistema tecnológico complejo del que depende la supervivencia de una sociedad. Intercomunica a los demás medios de transporte. Pese a todo ello, la sociología y las ciencias sociales apenas se han ocupado de los sistemas de transporte.

LA INTERRELACIÓN DEL SECTOR PÚBLICO Y EL PRIVADO

Es imprescindible un equilibrio entre el sector público y el privado. En el caso de la seguridad vial, los automóviles generan unas necesidades (estacionamiento, buenas infraestructuras, atención sani-

taria veloz, control de la seguridad de los vehículos) que si no son cubiertas por los bienes y servicios públicos degeneran en accidentes y congestión.

LA PROBLEMÁTICA DE LA MOVILIDAD

Las infraestructuras son determinantes en la seguridad vial. El diseño viario puede incluso evitar la posibilidad de un error humano y menguar los daños cuando éste se produce. La prueba irrefutable de ello es que la mayoría de los accidentes tienen lugar en carreteras secundarias y ejidos urbanos, sin embargo en las vías principales se producen muchos menos siniestros; transitando por ellas los mismos conductores. Otra prueba de ello es que en los países en vías desarrollo la mayoría de las víctimas de siniestros de circulación son

peatones y motocicletas de pequeña cilindrada, esto es debido al bajo nivel tecnológico con que se construye y diseñan las infraestructuras en esos países.

A pesar de ello, los estados se muestran reacios a reconocer que los sistemas de transporte carretero que regulan son poco seguros. Desvían la atención y culpan a los individuos porque el costo de un sistema de transporte vial realmente seguro está fuera de sus presupuestos.

Las instituciones oficiales, que responsabilizan a los conductores de los siniestros. El más importante es que las infraestructuras no causan accidentes los conductores sí. El "elixir mágico" entonces para terminar con la siniestralidad es reeducar y sancionar. Las mejoras en los vehículos o en las infraestructuras quedan en un segundo plano. Los estados

construyen un régimen policial en las carreteras (radares fijos y automáticos, presencia policial) que no en sí mismo no constituye una medida de seguridad ni evita riesgos. No obstante, es muy rentable para los estados. Esta directamente asociado a la recaudación y la cantidad de licencias a retirar.

LAS CAUSAS ECONÓMICAS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

Más de 120.000 personas mueren en accidentes de tráfico en Latinoamérica y el Caribe, y muchas lesionadas de gravedad con costos que alcanzan el 2% de sus PBI. Esas muertes en el 2015 aumentarían considerablemente. Los siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte de las personas con edades comprendidas entre 5 y 44 años en Latinoamérica y Caribe, que cuenta con la

mayor tasa per cápita de siniestralidad vial, con 26,1 muertos por cada 100.000 habitantes, según un informe del Banco Mundial, que calcula que en 2020 esta cifra aumentará hasta los 31 por 100.000 habitantes. Tantas muertes de adolescentes y padres de familia provocan el aumento de la pobreza por el varapalo que conjetura para la economía familiar la muerte del cabeza de familia encargado de llevar los recursos económicos al hogar. Frente a esto, en los países desarrollados la tasa es de 11,8 muertos por cada 100.000 habitantes en 2000 a 7,8 por 100.000 en 2020. La gran siniestralidad vial supone un lastre también para el desarrollo económico de estos países, ya que las malas infraestructuras viales y el tráfico suponen incrementar los costos de los transportes. El

bajo nivel tecnológico con el que se construyen y diseñan las infraestructuras es la causa fundamental de la alta siniestralidad en los países en vías de desarrollo.

Al estudio accidentológico se revela que los siniestros de tránsito destruyen cada año en Argentina un valor aproximado al 2% del PBI nacional. Esto es una constante desde principios de los 90 hasta la actualidad con una proyección que no es alentadora. En concreto, el costo social de un fallecido en la carretera se puede cuantificar en unos 8.762.000 pesos y el de un lesionado en 240.400 pesos. Estas cifras se calculan a través de los costos hospitalarios, administrativos, materiales, pérdida bruta de riqueza, la cantidad que la víctima deja de producir en su vida laboral, y los costos humanos, esto es, la valoración del sufri-

miento asociado a las lesiones o a la pérdida de un familiar. De entre los diferentes elementos que intervienen en el costo absoluto, el que más ha aumentado en los últimos años está dado en las pérdidas materiales (daño del vehículo o de la vía pública), que ya alcanzan el 44% del total; seguido del gasto humano, con el 31%; las pérdidas de producción, 12%; los costos administrativos (policiales y aseguradoras), 11%, y los gastos médicos, 2%. El descenso de las víctimas mortales en los cuatro últimos años ha propiciado una pequeña caída sustancial del costo humano de los siniestros (del 10% al 8%), mientras que el aumento de los siniestros sólo con daños o con heridos leves ha elevado de forma considerable los costos materiales (del 28% al 41%). Para cuantificar estas cifras, se ha

usado el método de las indemnizaciones (basado en las cantidades pagadas por las aseguradoras), el del capital humano (las pérdidas productivas y el valor aproximado del sufrimiento de las víctimas) y el de la disposición de pago, el más fiable y con mayor repercusión. Calcular el costo de los siniestros viales es una de las herramientas clave para justificar las inversiones en seguridad vial.

EL CONTROL SOCIAL

Las medidas de control social la única función que poseen es reducir la sensación de impunidad en las carreteras. No disminuyen los riesgos en el sistema de transporte. En Argentina, las políticas de seguridad vial están basadas principalmente en las medidas de control social y en criminalizar a los conductores. La licencia por puntos es una de las medi-

das que, a pesar de las creencias populares, menos efecto tiene sobre la siniestralidad. En Francia no logró lo esperado, y en España aún no se ha demostrado que reduzca las víctimas. En nuestro País que ha copiado demasiado lo impulsado en España, establecemos resultados negativos o positivos, cuando los mismos se han dejado de desarrollar en el resto de los países que los pusieron en ejecución en tiempo y forma acorde a los requerimientos desde la década del 90 y del impulso que le dio la Organización Mundial de la salud al trauma producto de la siniestralidad vial, lo mismo puede decirse de la reforma del Código de tránsito y de las normas que a partir de él se han desarrollado. Por último los medios de comunicación son la plataforma ideal para que las pseudociencias difundan sus dañinas

teorías. Teorías que conforman los mitos que hemos visto. Todos esos mitos son repetidos una y otra vez por los medios cada día, usando conceptos difusos que en última instancia terminan siempre responsabilizando al conductor. A menudo se utilizan personas o instituciones de prestigio mediático, pero no científico, para transmitir estos mensajes sesgados. Esto impide que la opinión pública cuestione los lugares comunes de la seguridad vial y se movilice por el que, en realidad, es el fenómeno violento que causa más víctimas en el mundo. Los barómetros de opinión evidencian que este asunto no se encuentra entre las principales preocupaciones de la ciudadanía. Sí están, por supuesto, el terrorismo, el paro, la vivienda..., pero resulta llamativo que no aparezca la siniestrali-

dad vial, cuando se trata de un problema socio sanitario de primera magnitud.

Cabe señalar que una jurisdicción ya sea nacional, Provincial o Municipal sin la debida estructura de información georreferenciada y estadística de la siniestralidad vial y sus causas, no brinda datos altamente confiables sobre la problemática, sus causas y las herramientas para contrarrestar en cada caso de estudio, los factores que determinan los puntos vulnerables de dicha problemática.

Eduardo Daniel Gennaro

Técnico Universitario en Seguridad Ciudadana. Técnico Universitario en Seguridad Vial y Transporte. Mgtr. en Planeamiento del Tránsito, Transporte, Seguridad y Educación Vial. Actualmente asesor en temas referidos a la Seguridad, Municipalidad de Pergamino.

Experiencias de JESÚS MARÍA (Lima-Perú) en seguridad vial

Percy Augusto Salas Rivera
Subgerente de Policía Municipal

Por la ubicación céntrica que tiene el distrito de Jesús María, con respecto a Lima Metropolitana, con una superficie de 4.57 km², una población de 77,364 (censo INEI 2007) y una densidad de 15,615.76 hab/km², da lugar a un alto tránsito de vehículos y flujos peatonales motivado por una serie de instituciones públicas, privadas y comerciales que realizan sus actividades en el distrito. Jesús María cuenta con 62 centros educativos en sus diferentes niveles y 45 rutas de transporte público que circulan

en el distrito. Los nuevos proyectos de construcción de edificios multifamiliares con torres de departamentos de hasta 20 pisos demuestran que nuestro distrito es atractivo para vivir por todo lo que ofrece a quien habita en él. Asimismo, la alta incidencia de actividades comerciales y servicios hacen que surjan centros y núcleos comerciales como consecuencia del auge económico de nuestro país y consecuentemente en nuestro distrito, han ocasionado que exista un alto índice del flujo peatonal, así como un gran

impacto vial de transporte privado y público. Como referencia según el último Informe de la Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER) este gremio automotriz indica se vendieron un total de 201,326 unidades en el año 2013 y al cierre del mes de abril del año 2014 se vendieron 61,483 unidades a nivel nacional. Lo expuesto da lugar que la comuna Jesusmariana asuma como una de sus prioridades la temática de seguridad vial. La semaforización viene migrando del sistema analógico al digital para dar mayor

fluidez al tránsito vehicular, la instalación de gibas en algunas vías para el control de velocidad como prevención de posibles accidentes; además de la fiscalización y control de obras públicas y privadas a fin no interferir las vías; y el establecimiento de horarios autorizados para el tránsito vehicular y peatonal sea por trabajos específicos o por materiales depositados, son algunas de las acciones que se viene realizando sobre seguridad vial.

La aprobación de disposiciones municipales orientadas a la exigencia de estacionamientos por departamento en los proyectos inmobiliarios multifamiliares, así como en los nuevos locales comerciales;

además de la autorización de playas de estacionamiento privadas, la habilitación de estacionamientos públicos, el retiro de vehículos que se encuentran en abandono o inmovilizados en la vía pública y la imposición de multas a los vehículos que se encuentran estacionados en zonas no autorizadas; contribuyen a descongestionar el tránsito vehicular.

La fiscalización del transporte público, carga, taxis, movilidad escolar, transporte turístico, transporte de personal y vehículos privados realizada mediante convenios interinstitucionales con la Municipalidad Metropolitana de Lima a través de la Gerencia de Transporte Urbano y el

Ministerio del Interior con la Policía Nacional de Tránsito tiene por objeto el control de las autorizaciones y demás documentos a los cuales están obligados a tener vehículos y conductores para efectos de poder circular en las vías del distrito tales como licencia de conducir, revisión técnica vehicular, seguro obligatorio de accidentes de tránsito, verificación de record de conductor, licencias vencidas, así como del cumplimiento de las normas de tránsito a conductores, peatones y pasajeros preventivamente a fin de evitar accidentes de tránsito, mas aún si estos pueden causar daños personales; lo que se complementa con los operativos de alcoholemia.





Por la ubicación céntrica que tiene el distrito de Jesús María, con respecto a Lima Metropolitana, con una superficie de 4.57 km², una población de 77,364 (censo INEI 2007) y una densidad de 15,615.76 hab/km², da lugar a un alto tránsito de vehículos y flujos peatonales motivado por una serie de instituciones públicas, privadas y comerciales que realizan sus actividades en el distrito. Jesús María cuenta con 62 centros educativos en sus diferentes niveles y 45 rutas de transporte público que circulan en el distrito. Los nuevos proyectos de construcción de edificios multifamiliares con torres de departamentos de hasta 20 pisos demuestran

que nuestro distrito es atractivo para vivir por todo lo que ofrece a quien habita en él. Asimismo, la alta incidencia de actividades comerciales y servicios hacen que surjan centros y núcleos comerciales como consecuencia del auge económico de nuestro país y consecuentemente en nuestro distrito, han ocasionado que exista un alto índice del flujo peatonal, así como un gran impacto vial de transporte privado y público. Como referencia según el último Informe de la Asociación de Representantes Automotrices del Perú (ARAPER) este gremio automotriz indica se vendieron un total de 201,326 unidades en el año 2013 y al cierre del mes de abril del año 2014 se vendieron 61,483

unidades a nivel nacional. Lo expuesto da lugar que la comuna Jesumariana asuma como una de sus prioridades la temática de seguridad vial. La semaforización viene migrando del sistema analógico al digital para dar mayor fluidez al tránsito vehicular, la instalación de gibas en algunas vías para el control de velocidad como prevención de posibles accidentes; además de la fiscalización y control de obras públicas y privadas a fin no interferir las vías; y el establecimiento de horarios autorizados para el tránsito vehicular y peatonal sea por trabajos específicos o por materiales depositados, son algunas de las acciones que se viene realizando sobre

seguridad vial.

La aprobación de disposiciones municipales orientadas a la exigencia de estacionamientos por departamento en los proyectos inmobiliarios multifamiliares, así como en los nuevos locales comerciales; además de la autorización de playas de estacionamiento privadas, la habilitación de estacionamientos públicos, el retiro de vehículos que se encuentran en abandono o inmovilizados en la vía pública y la imposición de multas a los vehículos que se encuentran estacionados en zonas no autorizadas; contribuyen a descongestionar el tránsito vehicular.

La fiscalización del transporte público, carga, taxis, movilidad escolar, transporte turístico, transporte de personal y vehículos privados realizada mediante convenios interinstitucionales con la Municipalidad Metropolitana de Lima a través de la Gerencia

de Transporte Urbano y el Ministerio del Interior con la Policía Nacional de Tránsito tiene por objeto el control de las autorizaciones y demás documentos a los cuales están obligados a tener vehículos y conductores para efectos de poder circular en las vías del distrito tales como licencia de conducir, revisión técnica vehicular, seguro obligatorio de accidentes de tránsito, verificación de record de conductor, licencias vencidas, así como del cumplimiento de las normas de tránsito a conductores, peatones y pasajeros preventivamente a fin de evitar accidentes de tránsito, mas aún si estos pueden causar daños personales; lo que se complementa con los operativos de alcoholemia especialmente los fines de semana y fechas festivas. En Jesús María contamos con el Observatorio de Seguridad y Convivencia, (CECOM) como parte de la Gerencia de Seguridad Ciudadana

con 85 cámaras de video vigilancia, con un sistema de radio TETRA similar a la de la Policía Nacional del Perú, lo que permite, a través de las incidencias registradas, diseñar las diferentes estrategias para luchar contra la delincuencia así como dar cumplimiento de los protocolos pre-establecidos para las situaciones de crisis que se presentan así como solucionar los diferentes requerimientos de vecinos para una convivencia armónica. El Observatorio también funciona como una Central de Alarmas a Distancia. Con la colaboración y participación del sector privado, la Municipalidad de Jesús María ha suscrito un convenio con Visa Net Perú y Voxiva Advais, mediante el cual se ha implementado el sistema "POS SOS" a 3,500 locales comerciales del distrito con solo pulsar 2 veces el botón amarillo, esta es una alarma silenciosa de carácter gratuito a los comercios del distrito

afiliados a Visa mediante los terminales electrónicos POS con una plataforma de consulta de alertas de robo/hurto, incendio, personas sospechosas, señal que se refrenda en nuestro Observatorio para que nuestros efectivos respondan a las alertas y que se pueda brindar asistencia efectiva e inmediata al solicitante. Este nivel de protección ciudadana permite identificar a nuestro distrito como destino más seguro y confiable para nuestros vecinos y visitantes.

Jesús María ha desarrollado dos sistemas innovativos como son: "JM EMERGENCIAS" y "VECINO VIGILANTE", los que a través de la telefonía móvil mediante los smartphone, se baja la aplicación en forma gratuita y se registra el usuario en el sistema con nuestro

Observatorio, lo que le permite hacer uso de un pulsador móvil para asalto/robo, emergencias médicas, incendio dentro del distrito y/o si se encuentra fuera de él (en este último caso el Observatorio, coordina con las otras Centrales de Serenazgo de otros distritos de ser necesario para su atención y apoyo solicitado), pistas y veredas, ruidos molestos, limpieza pública, alumbrado, vehículos mal estacionados y otros aspectos. Con el aplicativo "VECINO VIGILANTE" el usuario puede enviar fotos a fin que el Observatorio pueda derivar la alerta a las áreas competentes y tomar acciones preventivas u operativas, según corresponda.

Lo último implementado es el "SERENO DEL AIRE" a través del empleo de DRONES

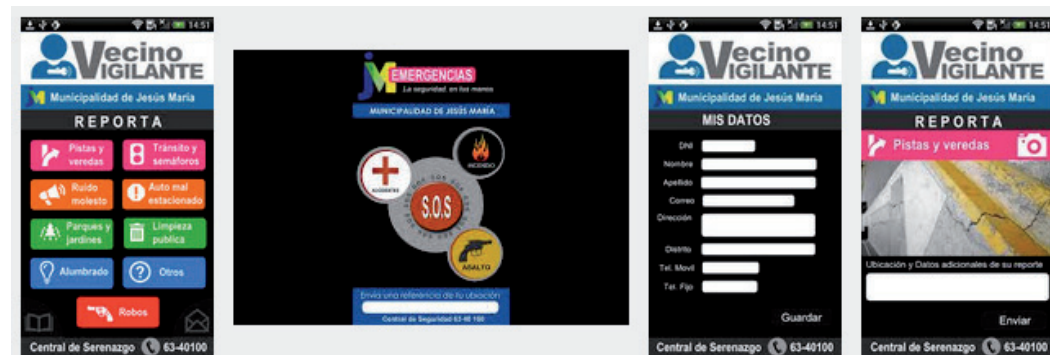
los que están mediante cámaras en tiempo real con el Observatorio, como parte del sistema para el seguimiento mediante el patrullaje aéreo de actos delictivos, consumo de drogas, accidentes de tránsito, incendios u otro requerimiento. Mediante la colaboración interinstitucional, la Municipalidad de Jesús María ha suscrito convenio con la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, para la fiscalización y control de las diferentes líneas de transporte público de pasajeros, empresas de transporte de personal, servicio de taxi en todas sus modalidades, transporte de carga, servicios turísticos y el servicio de movilidad escolar, para el cumplimiento y verificación



de las autorizaciones de circulación que les compete así como las normas de tránsito tipificadas en el Código de Tránsito a través de Inspectores de Transporte Urbano capacitados para el distrito.

Otro convenio es el suscrito con el Ministerio de Salud (MINSA) mediante el cual se ha establecido un equipo de trabajo, el cual está integrado por el Director del Centro de Salud del distrito, el Comisario del Consejo de Seguridad Vial y por parte de la Municipalidad el Subgerente de Policía Municipal. Este convenio tiene por finalidad determinar en nuestro distrito sobre la base de la incidencia de accidentes de tránsito con

daños personales ocurridos en el período comprendido entre los años 2010, 2012, 2013, los denominados "Puntos Negros de Accidentes de Tránsito con Daños Personales", tomando los de mayor índice en accidentes con daños personales, en número de cinco, los de mayor estadística, que se refieren a las avenidas y calles de gran afluencia vehicular y peatonal donde estos han ocurrido como consecuencia de la imprudencia del peatón y/o del conductor sea este de una unidad de servicio público así como de particulares, para su respectiva evaluación, rediseño de vía si es necesario, realizar campañas preventivas de seguridad vial a conductores



y peatones, sobre el uso de los pases peatonales, límite de velocidad entre otros, fin de minimizar el impacto de los accidentes y con ello el número de víctima de estos siniestros. El convenio suscrito entre Municipalidad de Jesús María, el Ministerio del Interior y la Policía Nacional del Perú (PNP) establece el modelo de coordinación entre el Alcalde y los Comisarios a fin de evaluar, modificar y ampliar las políticas de prevención, control y ejecución en materia de seguridad ciudadana y tránsito para contrarrestar: a) problemas de consumo y venta de alcohol y drogas en la vía pública; b) pandillaje juvenil; c) problemas de percepción de inseguridad; d) campañas de seguridad vial; y, e) mejora continua de la normatividad en materia de seguridad

ciudadana. Participa en ello el Alcalde y la Gerencia de Seguridad Ciudadana. Entre otros Convenios está el que tenemos con la ONG Asociación Cruzada Vial la cual ha realizado estudios técnicos para el rediseño de las intersecciones consideradas como "Puntos Críticos" con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito. En el rediseño de las vías se trata de correcciones pequeñas y no obras de gran envergadura cuya eficacia debe durar unos cinco años. Se considera "Punto Crítico" aquel escenario de tres o más accidentes de tránsito. A la fecha Cruzada Vial ha efectuado el estudio de cuatro intersecciones del distrito de Jesús María. Otra ONG con la cual venimos trabajando en seguridad vial es la "Fundación TRANSITEMOS"

la cual trabaja en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial y la Municipalidad Metropolitana de Lima, en una serie de campañas preventivas. El distrito de Jesús María se ha plegado a la campaña "Nunca Bloquee el Cruce". El propósito de esta iniciativa es encontrar soluciones prácticas a los bloqueos de cruces de calles y avenidas al interior de nuestro distrito en el área metropolitana de Lima y Callao. Esta campaña consiste en implementar una nueva señal horizontal "No Bloquear Cruce" recientemente incorporada en el "Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras".



NO A LA
VIOLENCIA
ESCOLAR

NO TE QUEDES CALLADO!

¿A DÓNDE ACUDIR?

- Autoridades Escolares
- Municipalidad de Pergamino:
DIRECCIÓN DE ASISTENCIA A LA VÍCTIMA
Dr. Alem 411, Piso 6. Tel 408338. Lunes a viernes de 8:00 a 14:00 hs.
- URGENCIAS: **108** ALERTA PERGAMINO EMERGENCIAS

JUNTOS HACEMOS
Prevención

INSULTAR
Burlarse
PATEAR
Dejar a
alguien
afuera
EMPUJAR

INSULTAR
Dañar los
útiles escolares
GOLPEAR

humillar
AMENAZAR

La Alcaldía de Medellín fortalece su Sistema de Información para la Seguridad y la Convivencia



Luis Fernando Suárez Vélez ¹
Iván Darío Sánchez Hoyos ²
Oswaldo Juan Zapata Quijano ³

PRESENTACIÓN

El Sistema de Información para la Seguridad y la Convivencia –SISC– es un proyecto de la Secretaría de Seguridad de la Alcaldía de Medellín, Colombia, que sirve de soporte al diseño y ejecución de las decisiones de política pública local en materia de seguridad y gobernabilidad. La administración del Alcalde Aníbal Gaviria (2012-2015) ha dado continuidad a este importante programa y lo ha venido repotenciando a través de su inserción en una nueva plataforma organizacional y tecnológica. Primero, dispuso su vinculación a una nueva dependencia enfocada en atender directamente los problemas de seguridad ciudadana en la

ciudad, la Secretaría de Seguridad; y segundo, ha avanzado decididamente en la renovación tecnológica del Sistema de Información bajo una concepción moderna acerca de la administración de grandes volúmenes de información para la toma informada de decisiones.

La madurez actual del SISC lo ha puesto en el centro de la definición y evaluación de los más importantes proyectos para la seguridad, convivencia y justicia en la ciudad liderados por el gobierno local, además se ha consolidado como la pieza clave de articulación con otros niveles de gobierno, otras ramas del poder público, la academia y la sociedad

¹ Vicealcalde de Gobernabilidad, Seguridad y Servicio a la Ciudadanía de la Alcaldía de Medellín.

² Secretario de Seguridad de la Alcaldía de Medellín.

³ Director Técnico del Sistema de Información para la Seguridad y la Convivencia –SISC– de la Secretaría de Seguridad de la Alcaldía de Medellín.

HISTORIA, ORGANIZACIÓN Y LOGROS

civil organizada o no en lo que respecta a la transmisión y gestión del conocimiento. El SISC ha acompañado permanentemente el diseño, ejecución y monitoreo de la Plan Integral de Seguridad y Convivencia 2012-2015 –PISC– así como de los Planes Locales de Seguridad y Convivencia –PLSC– que son la hoja de ruta de la acción de la Secretaría de Seguridad durante el período de esta administración y soportan toda su estrategia de gobernanza de la seguridad y la convivencia en un marco de corresponsabilidad entre el Estado, la empresa privada y la sociedad civil. Y, más recientemente, el SISC ha estado apoyando la construcción de la Política Pública de Seguridad y Convivencia –PPSC– cuya intención central es dejarle a Medellín una carta de navegación consensuada, bien meditada y soportada en evidencia, de la estrategia de acción para los próximos diez años.

Este artículo está dividido en tres partes. Después de esta breve presentación, se pretende realizar un recorrido rápido por la historia, objetivos, métodos de trabajo, logros, oportunidades y retos del SISC. Finalmente, se presentarán algunos comentarios finales de conclusión.

El SISC es el resultado de más de una década de búsqueda y aprendizaje para consolidar un sistema oficial único de información sobre seguridad y convivencia en el Municipio de Medellín. Su historia se remonta a 1999 cuando el Gobierno Nacional y la Alcaldía firmaron un crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo –BID– para el proyecto “Apoyo a la Convivencia y Seguridad Ciudadana” donde no sólo se preveía el fortalecimiento de “Sistemas de información y bases de datos a nivel nacional” administradas por el Departamento Nacional de Planeación sino además el “Desarrollo de observatorios locales” en las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín (BID, 1998). El marco normativo interno que dio lugar a la firma de este crédito habló incluso más directamente del montaje de un “Observatorio de la agresión y el trauma en Medellín y el área metropolitana” (DNP, 1998). En la práctica, estos recursos impulsaron la creación de una instancia conocida como “Observatorio de la Violencia”, que en octubre de 2004 alcanzó su momento cumbre con el diseño y puesta en marcha de la plataforma THETA para la captura y almacenamiento de información sobre las denuncias recibidas por las Comisarías de Familia, Inspecciones de Policía y



Corregidurías del municipio por concepto de contravenciones comunes de policía (Ministerio de Justicia, 1970), vulneración de derechos de niños, niñas y adolescentes (Congreso de la República, 2006), violencia intrafamiliar (Congreso de la República, 1996) y violencia y discriminación contra las mujeres (Congreso de la República, 2008).

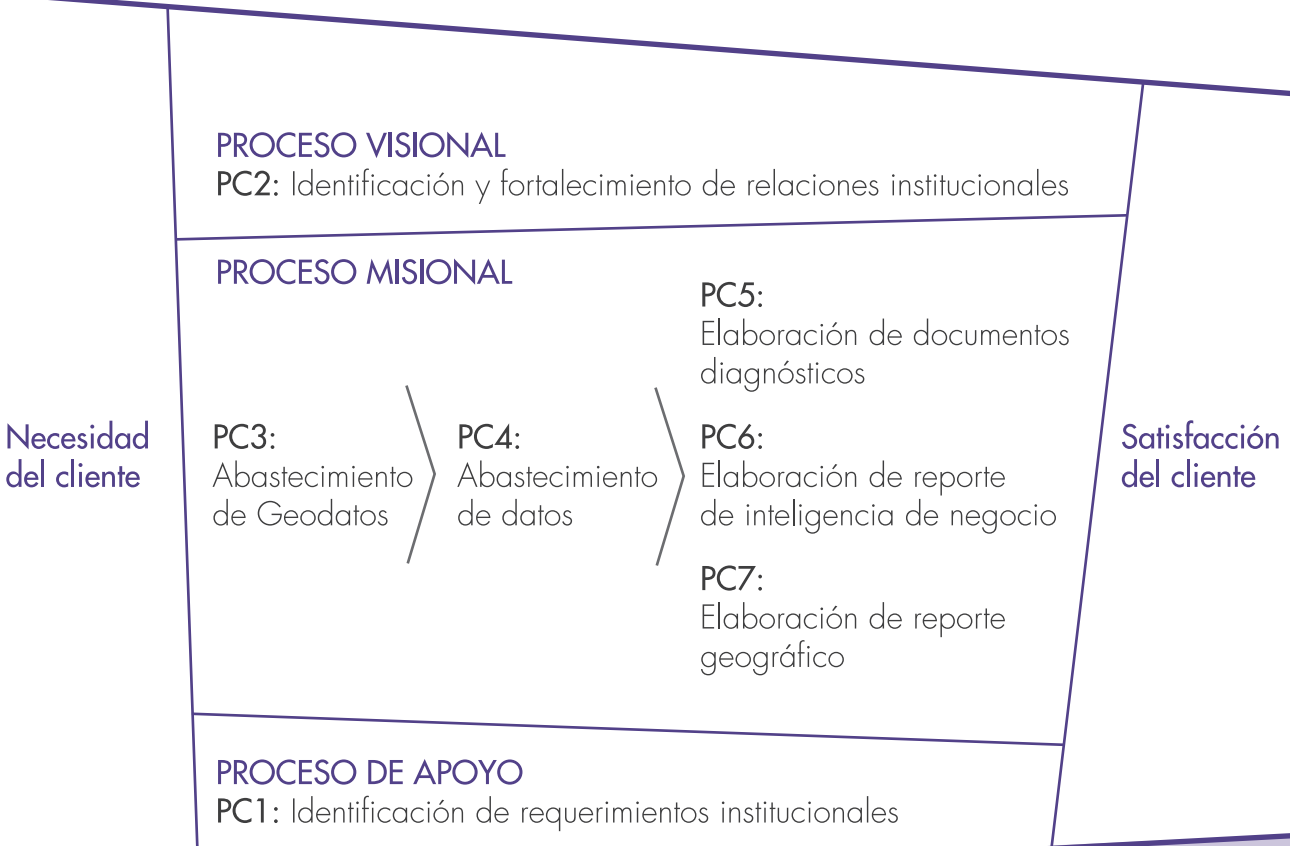
Sin embargo, la necesidad de cubrir un espectro más amplio de conductas punibles y hechos victimizantes dentro de las actividades permanentes de monitoreo y análisis de la seguridad en la ciudad condujo finalmente a la creación del SISC, el 23 de julio de 2008. Las fuentes de la plataforma THETA corresponden en lo fundamental a la esfera de la convivencia ciudadana, mientras organismos de seguridad y justicia del orden nacional son los responsables de atender las denuncias de carácter penal y adelantar la investigación contra el crimen organizado, únicas con competencia para acopiar la información primaria básica del análisis de seguridad urbana en el contexto metropolitano, regional y nacional. Era preciso, entonces, profundizar la articulación con dichos organismos y establecer unos protocolos técnicos transparentes para la gestión y reporte de los datos por ellos suministrados. En este contexto, se firmaron convenios para el intercambio de información

con la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLyCF). El SISC hace seguimiento al comportamiento espaciotemporal de los principales indicadores de seguridad y convivencia a fin de identificar cambios, tendencias, riesgos y oportunidades al momento de planear, implementar, evaluar y ajustar el direccionamiento estratégico y las acciones de política pública en esta materia. Desde su constitución, el Sistema ha recibido el respaldo de los gobiernos locales pero también de la empresa privada y la sociedad civil que han reconocido en él una fuente invaluable de conocimientos de calidad puestos al servicio de su seguridad. Un ejemplo que destaca el buen desempeño del SISC fue el premio que recibió del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en 2011 cuando alcanzó el primer lugar durante el 2º Concurso de buenas prácticas en prevención del delito en América Latina y el Caribe en la categoría Premio a la Innovación por el proyecto Sistema de Información para la Prevención del Desplazamiento Forzado, que era entonces una de sus áreas de trabajo. La actual administración del Alcalde Aníbal Gaviria Correa ha asumido al SISC desde su Plan de Desarrollo 2012-2015 Medellín: un hogar para la vida, que en su Línea 1 Ciudad que respeta, valora y protege la vida

y dentro del Programa Bandera Medellín: más seguridad y más vida, se establece como Indicador de Producto el “Fortalecimiento del Sistema de Información para la Seguridad y la Convivencia –SISC–”. En efecto, este Programa Bandera contiene como una de sus estrategias la de Gestión del conocimiento para la seguridad que pretende “[...] dotar de herramientas al sistema para fortalecer la capacidad instalada, para garantizar la gestión de conocimiento al servicio de la formulación y puesta en marcha de la política pública de seguridad, el Plan Estratégico de Seguridad, los Planes Locales de Seguridad y Convivencia y finalmente los planes de acción, basados en planeación estratégica y prospectiva,

otorgando beneficios respecto a la toma de decisiones públicas en materia de seguridad y convivencia ciudadana, articulados a los valores y principios institucionales” (Alcaldía de Medellín, 2012b). Así, el SISC no sólo ha desempeñado un papel clave en la construcción y evaluación en tiempo real del PISC (Alcaldía de Medellín, 2012c) y los PLSC, así como en el actual diseño de la PPSC, sino que además ha sido fortalecido grandemente desde el punto de vista tecnológico. Con la migración del SISC a la recientemente creada Secretaría de Seguridad, dedicada a atender específicamente las problemáticas de la seguridad ciudadana en Medellín (Alcaldía de Medellín, 2012a), se ha puesto al Sistema

Ilustración 1 Flujoograma estratégico de los procesos del SISC



en una posición de ventaja estratégica para profundizar la articulación con los organismos de seguridad y justicia en lo que respecta al flujo de información y conocimiento en general, incrementando la calidad de su incidencia en las diferentes etapas de la política pública, pero además ha podido participar también de los mayores recursos destinados a este frente de trabajo por el gobierno local actual⁴.

El modelo organizacional y de gestión de la información que soporta al SISC reúne dos características fundamentales: recursos humanos de nivel profesional con amplia experiencia y una plataforma tecnológica de primer nivel. El SISC está compuesto por un equipo interdisciplinario de 15 personas altamente calificadas en áreas tan diversas como la ingeniería de sistemas, la administración de Sistemas de Información Geográficos (SIG), la criminología, las ciencias políticas, la economía, la sociología, el derecho y la administración de negocios. Desde el punto de vista de su organización jerárquica, el SISC cuenta con un Director Técnico que orienta el trabajo de tres unidades de análisis interdependientes, que según el énfasis de los métodos que utilizan han dado en llamarse: cuantitativa, geográfica y cualitativa. Por su parte, el SISC transita actualmente hacia la consolidación de una plataforma tecnológica moderna que combina las tradicionales herramientas ofimáticas que ofrece Microsoft Office con potentes software

para la administración de bases de datos relacionales (Oracle v.11g r.2), la elaboración de reportes de inteligencia de negocios (Microstrategy v9.3.1) y la gestión de SIG (ArcGis v10.1 y Google Engine).

Capacidad humana y tecnología interactúan a través de un flujo estratégico de procesos cuyos recursos, actividades, perfiles y productos han sido claramente definidos según los estándares de calidad fijados por el Departamento Administrativo de la Función Pública de Colombia: el Modelo Estándar de Control Interno -MECI- y la Norma Técnica de Calidad de la Gestión Pública -NTCGP 1000. El SISC procura la satisfacción del cliente a través de unos procesos de apoyo, visional y misional que van desde la identificación de los requerimientos hasta la entrega final del producto a solicitud, pasando por el fortalecimiento de las relaciones interinstitucionales, la disposición de recursos para el procesamiento interno de los insumos y la elaboración final del producto (ver ilustración 1). El SISC elabora en promedio más de 330 reportes mensuales para la toma informada de decisiones, entre los que se cuentan desde informes regulares de frecuencia diaria, semanal, quincenal y mensual hasta insumos a solicitud por actores relevantes en la cadena de valor de la seguridad y la convivencia al interior o por fuera de la Alcaldía de Medellín. La naturaleza de la información que acopia y procesa el sistema refiere principalmente a las

vulneraciones de la vida, la integridad física y sexual y el patrimonio económico de los ciudadanos; y, de manera secundaria, distintos niveles de seguridad subjetiva. Para ello debe articular esfuerzos con los organismos de seguridad y justicia por una gestión de calidad para la producción y posterior entrega de información a la Alcaldía de Medellín. Por ejemplo, el SISC ha logrado establecer una mesa de validación de los casos de homicidio con la Dirección Seccional de Fiscalías, la SIJIN de la Policía Nacional, el Cuerpo Técnico de Investigación -CTI- y el capítulo regional del INMLyCF con incidencia en Medellín, que tiene lugar cada mes y a la cual el SISC asiste en calidad de observador y apoyo técnico. Así, los gobernantes y sociedad civil acceden a un dato confiable de homicidios cuyo cálculo se ajusta a unos protocolos técnicamente bien establecidos de estadística criminal que la Administración Municipal defiende con vehemencia.

La Alcaldía de Medellín concibe la información sobre seguridad y convivencia como un recurso público que debe suministrarse a los ciudadanos para elevar el nivel de la deliberación democrática. Una población mejor informada es capaz de tomar decisiones más asertivas y de contribuir más efectivamente en la discusión sobre las soluciones a los problemas colectivos. Por tanto, desde la Secretaría de Seguridad se ha dispuesto todo el respaldo al fortalecimiento del SISC, la elevación de la calidad de sus

procesos y la preparación de una estrategia para su mayor apertura a la sociedad civil, los medios de comunicación y la academia.

EL FUTURO PRÓXIMO: RETOS Y OPORTUNIDADES

El SISC atraviesa actualmente un proceso rápido de maduración que enfrenta retos pero sobre todo valiosas oportunidades. Por un lado, sufre los trastornos propios del paso a un sistema de información público moderno, con las implicaciones en términos de cambio de hábitos y rutinas, así como la concomitante necesidad de aprender más rápidamente y estimular el sentido de la creatividad para resolver problemas nuevos. Pero, por otro lado, y gracias a su transformación, se avoca a un momento en que será capaz de administrar eficientemente aún mayores volúmenes de información lo que implica una triple responsabilidad: primero, cruzar grandes bases de datos hacia el objetivo de abarcar todos los eslabones de la cadena de valor de la seguridad y la convivencia; segundo, elevar la capacidad de análisis estadístico de los datos de cara a una utilización regular de métodos cuantitativos y cualitativos más profundos; y, tercero, robustecer la articulación hacia atrás, con los proveedores de información, y hacia adelante, con otros niveles del Estado, pero sobre todo con la sociedad civil, los medios de comunicación y la academia.

⁴ La Secretaría de Seguridad presenta como presupuesto de inversión para los años 2012, 2013 y 2014 US\$20.462.469, US\$27.820.872 y US\$101.158.605, respectivamente. Medellín es la ciudad con mayor proporción de inversión para la Seguridad y Justicia por habitante en Colombia (Medellín Cómo Vamos, 2013).



BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía de Medellín.** (16 de abril de 2012a). *Decreto 0495 de 2012. Por el cual se modifica la estructura administrativa de la Secretaría de Gobierno y se crea la Secretaría de Seguridad.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de <http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Convivencia%20y%20seguridad/Secciones/Normas/Documentos/2012/Decreto%200495.pdf>
- Alcaldía de Medellín.** (Julio de 2012b). *Plan de Desarrollo 2012-2015. Medellín, un hogar para la vida.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Plan%20de%20Desarrollo/Secciones/Publicaciones/Documentos/PlaDesarrollo2012-2015/Plan%20de%20Desarrollo_baja.pdf

- Alcaldía de Medellín.** (2012c). *Plan Integral de Seguridad y Convivencia 2012-2015.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de <http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpcccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Convivencia%20y%20seguridad/Secciones/Plantillas%20Gen%C3%A9ricas/Contenidos/2013/PISC/Documentos/Plan%20Integral%20de%20Seguridad%20y%20Convivencia/Plan%20Integral%20d>
- BID.** (18 de junio de 1998). *Banco Interamericano de Desarrollo. Proyecto Apoyo a la Convivencia y Seguridad Ciudadana (CO - 0213).* Recuperado el 5 de julio de 2014, de <http://pdba.georgetown.edu/Security/citizenssecurity/Colombia/politicas/BIDcolombia1.pdf>
- Congreso de la República.** (16 de julio de 1996). *Ley 294 de 1996. De prevención, remedio y sanción de la violencia intrafamiliar.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5387>
- Congreso de la República.** (8 de noviembre de 2006). *Ley 1098 de 2006. Código de la Infancia y la Adolescencia.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1098_2006.html

- Congreso de la República.** (4 de diciembre de 2008). *Ley 1257 de 2008. Por la cual se dictan normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=34054>
- DNP.** (12 de noviembre de 1998). *Departamento Nacional de Planeación. Documento CONPES 3016.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de <https://www.dnp.gov.co/portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3016.pdf>
- Medellín Cómo Vamos.** (2013). *Informe de Calidad de Vida, 2013.* Recuperado el 5 de Julio de 2014, de <http://www.medellincomovamos.org/informe-de-calidad-de-vida-de-medell-n-2013>
- Ministerio de Justicia.** (4 de septiembre de 1970). *Decreto 1355 de 1970. Código Nacional de Policía.* Recuperado el 5 de julio de 2014, de <http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/INSTITUCION/normatividad/DECRETOS/Codigo-Policia-Colombia.pdf>

La gestión del conocimiento como soporte clave de las políticas de seguridad

El Informe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo "Seguridad con rostro humano" (2013) afirma: "La seguridad ciudadana no debe entenderse exclusivamente como una simple reducción de los índices de delito y violencia. Debe ser el resultado de una política que se oriente hacia una estrategia integral, que incluya la mejora de la calidad de vida de la población, la acción comunitaria para la prevención del delito y la violencia, una justicia accesible, ágil y eficaz, una educación

que se base en valores de convivencia pacífica, en el respeto a la ley, en la tolerancia y en la construcción de cohesión social". Desde el Municipio de Morón, Provincia de Buenos Aires, Argentina compartimos esta visión. Creemos que una ciudad segura es aquella con integración social y garantías en el pleno ejercicio de los derechos de sus ciudadanos, entre los que se destacan el derecho a la educación, la salud, la inserción laboral, la cultura, una vida sin violencia y la participación ciudadana.





PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD DEMOCRÁTICA

Como Municipio, impulsamos la construcción de una ciudad con convivencia social, que gestione institucionalmente sus conflictos en pos de la prevención de la violencia y apuntando la construcción cotidiana de una mejor calidad de vida para sus habitantes.

En este marco, en 2011, la Secretaría de Relaciones con la Comunidad y Abordajes Integrales y la Secretaría de Seguridad Ciudadana trabajaron de manera articulada y en conjunto con expertos, para construir un diagnóstico sobre las políticas municipales existentes en materia de seguridad, liderados por el equipo del Dr. Marcelo Saín. De allí surgió el Plan Integral de Seguridad Democrática (PISD), un proyecto estratégico de seguridad y convivencia urbana que nuclea a todas las áreas

municipales involucradas en la problemática y define sus principales lineamientos. El PISD tiene cuatro ejes: **desarrollo y articulación de estrategias de prevención social y participación ciudadana, coordinación de asuntos policiales y seguridad preventiva, formación de recursos humanos y profesionalización de las estructuras municipales, gestión del conocimiento en materia de seguridad y violencias.**

La asistencia a la víctima, la participación ciudadana y la prevención social del delito y la violencia son aspectos centrales de un paradigma de seguridad democrática, eje 1 del PISD. En este contexto el municipio desarrolla distintas actividades, teniendo como principal foco a los grupos vulnerables. En este contexto, se crearon: el **Programa de Atención a la Víctima** de ayuda integral a personas que han sido víctimas de un hecho delictivo;

el **Centro Vivir sin Violencia** de asistencia jurídica y psicológica para mujeres en situación de violencia conyugal. Se desarrolló, también, el **Sistema de Protección de Derechos de los Niños/as y Adolescentes** para la protección frente al abuso y maltrato infanto-juvenil y la violencia familiar. Se crearon, las **Casas de la Juventud** que tienen por objetivo general, reforzar y promover la inclusión social y el desarrollo de los jóvenes en situación vulnerable de Morón. El programa **Comunidad + Prevención** ofrece atención integral a personas en conflicto con la ley y a sus familiares. En el marco de fortalecer los lazos con la comunidad y la participación ciudadana, se realizan mensualmente las **Mesas de Gestión de Seguridad Ciudadana**, espacios de diálogo tripartito entre la policía, el municipio y cada uno de los foros vecinales de seguridad. **Resolución Alternativa de Conflictos** es

un espacio, que existe desde el 2001 y busca promover, dentro del ámbito municipal y en la comunidad, formas y pacíficas para la prevención, gestión y resolución de los conflictos entre personas, grupos e instituciones.

En base al eje 2 del PISD, la **coordinación de asuntos policiales y seguridad preventiva**, algunos de los puntos destacados han sido: la refuncionalización de la Central de Monitoreo y Coordinación de Emergencias, el plan estratégico de instalación de cámaras de videovigilancia, móviles de Seguridad Ciudadana, alarmas comunitarias y alarmas monitoreadas en establecimientos institucionales. También deben destacarse operativos de tránsito y seguridad en la vía pública, botones antipánico para mujeres en situación de violencia de género y para adultos mayores y comercios del territorio.

Desde la perspectiva urbana, se apunta, además, a mejorar y recuperar los espacios públicos degradados y desarrollar una reconversión lumínica en el territorio. A la vez, se brindó una línea telefónica 0800 para realizar denuncias anónimas por venta ilegal de alcohol, venta de drogas y situaciones de trata de personas. Fomentamos la colaboración y trabajo conjunto con las fuerzas de seguridad, provinciales y nacionales, con el poder judicial provincial y federal, a través de campañas para la entrega voluntaria de armas de fuego (desarme), entre otras actividades.

El eje 3 de capacitación y profesionalización de la estructura de gestión municipal es también de vital importancia. El horizonte es la capacitación y formación especializada en seguridad para funcionarios y equipos de trabajo municipales, la consolidación de equipos técnicos territoriales con

amplio conocimiento sobre los problemas sociales y urbanos vinculados a la seguridad y la articulación con universidades nacionales, organismos públicos y organizaciones de la sociedad civil expertas en temas de seguridad, prevención de la violencia y DD.HH.

LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD Y VIOLENCIAS

En América Latina, en los últimos años, ha crecido el consenso en torno a la importancia y necesidad de contar con observatorios de violencia, ya sea de temáticas específicas como la violencia de género o las violencias y seguridad en general. Helen Clark, Secretaria General Adjunta de las Naciones Unidas y Administradora del Programa del PNUD, destaca el apoyo que esta organización ha brinda-

do al desarrollo de políticas integrales de seguridad ciudadana y específicamente, la creación de observatorios de violencia (PNUD, 2013). También el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y distintos organismos de cooperación han apoyado el surgimiento y consolidación de muchos de ellos. Cabe destacar que Morón fue de los pocos gobiernos locales que participó del relevamiento de Observatorios del crimen y las violencias en América Latina y el Caribe realizado por el BID en 2013. Es en base a lo expuesto, y siguiendo con el eje 4 del PISD de **gestión del conocimiento en materia de seguridad y violencias**, que en 2012 se crea el Observatorio de Seguridad y Violencias. Con su creación Morón se convirtió en el primer municipio a nivel nacional que cuenta con esta herramienta para la gestión de gobierno. El Observatorio es un espacio de recolección y análisis de información primaria y secundaria, cuantitativa y cualitativa sobre delitos y violencias. Su principal propósito es generar conocimiento e in-

formación confiable para apoyar los procesos de decisión, diseño y evaluación de las políticas públicas y el abordaje integral de las distintas formas de violencia. Esto implica sistematizar información, experiencias y prácticas que trasciendan los sistemas tradicionales de registro policial y judicial, favoreciendo un abordaje integral y multiagencial de los fenómenos de inseguridad y violencia con impacto local.

CONTRIBUCIONES DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD Y VIOLENCIAS EN POLÍTICAS DE SEGURIDAD

En función de sus objetivos, los aportes y logros del Observatorio respecto del fortalecimiento de la prevención del delito han sido diversos. En términos de **prevención situacional-ambiental**, es una herramienta para la focalización de los recursos y la definición de estrategias a través del procesamiento y análisis del lugar de los hechos delictivos (según tipo de hechos) y las horas

en los que ocurren. Además, es clave para la elección de lugares para el desarrollo de operativos especiales, realizados en forma articulada entre el Municipio de Morón, la Policía de la Provincia de Buenos Aires y otras fuerzas de seguridad que actúan en el territorio. A la vez permite indagar en el diseño e implementación de estrategias de corto, mediano y largo plazo de recuperación de espacios públicos, cuando ello incidiera como factor para la ocurrencia de delitos. Y por último, es una de las fuentes de información para la toma de decisiones respecto de dónde colocar dispositivos tecnológicos de prevención situacional en base a la información georeferenciada de delitos.

En lo referente a la **prevención comunitaria**, el Municipio de Morón desarrolla instancias de participación comunitaria como eje transversal de su gestión. La Secretaría de Seguridad Ciudadana desarrolla instancias permanentes de diálogo con la comunidad, con el objeto de construir diagnósticos territoriales de las problemáticas de seguridad y discutir

con la comunidad alternativas de políticas a desarrollar. El Observatorio participa de estas instancias, colaborando para el monitoreo de las problemáticas de seguridad en los territorios.

Por otro lado, existen problemáticas de seguridad y violencias que pueden ser especialmente abordadas desde la prevención social como los delitos menores contra la propiedad, la violencia juvenil y la violencia familiar. En este marco, los Observatorios de seguridad pueden colaborar activamente en el desarrollo de políticas que aborden grupos poblacionales vulnerables y en coordinación con dispositivos específicos de gestión.

UNA MIRADA REGIONAL A LA GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

El Municipio de Morón y la Prefeitura de Canoas (Río Grande do Sul, Brasil) firma-

ron un acuerdo para la puesta en marcha de un proyecto de cooperación técnica entre el Observatorio de Seguridad Pública de Canoas, de amplia y reconocida experiencia en la materia, y el Observatorio de Seguridad y Violencia(s) de Morón. Su ejecución se llevará a cabo durante 2014 e incluirá visitas técnicas para la realización de diagnósticos, capacitaciones en metodología de análisis de estadísticas criminales, la construcción de un sistema integrado de información de las violencias y delitos, la elaboración de mapas temáticos y la realización de un relevamiento sobre victimización en el partido de Morón.

Las violencias urbanas se encadenan unas a otras configurando procesos que deben abordarse de manera integral, encontrando sus causas, conteniendo sus efectos inmediatos y actuando sobre sus efectos futuros a largo plazo. Los observatorios del crimen y las

violencias en nuestro continente se encuentran ante el desafío de construir sistemas de información eficientes, integrales, confiables y útiles para el análisis de las problemáticas en sus comunidades. En nuestro caso, el Observatorio le permitió al municipio realizar un salto cualitativo en la gestión de conocimiento en materia de seguridad y su misión es convertirse en un instrumento para la gestión de políticas públicas que sirvan para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Morón.

Los observatorios pueden ser una instancia de encuentro, intercambio y articulación de intereses compartidos por gobiernos locales de toda la región en la gestión de la seguridad. Un horizonte de trabajo común entre gobiernos locales de nuestra región podría ser la creación de una red de observatorios locales del delito, replicando las buenas prácticas en esta problemática.

Lic. Victoria Gallo Llorente

Directora
Observatorio de Seguridad y Violencias
Secretaría de Seguridad Ciudadana
Municipio de Morón

Lic. Andrea Alfano

Analista
Observatorio de Seguridad y Violencias
Secretaría de Seguridad Ciudadana
Municipio de Morón

PERGAMINO

Y LA SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial es un tema que nos hermana como uno de los ejes más importantes de gestión municipal de todas las ciudades, no solo de la provincia de Buenos Aires, sino también del país y del resto del mundo. Ciertamente es que las diferencias en esta parte de ese mundo, pueden llegar a ser notorias en materia de infraestructura, de cultura vial, y de recursos económicos destinados a la prevención de siniestros viales que por ejemplo en algunos países de Europa o los EEUU.

La OMS anualmente nos brinda detallados informes de los avances y/o retrocesos en las medidas y acciones en materia de seguridad vial que en el mundo se toman y como ellas inciden positiva o negativamente en la circulación. Es decir que la información es basta para la toma de acciones preventivas, pero a veces con eso no alcanza, ya que no todas las decisiones llevadas a la práctica con éxito en un lugar del mundo tienen la misma aceptación y resultado en otro, ya sea por los usos y costumbres del lugar, la cultura vial, etc.

Muchas veces hay que readaptar esas medidas para que puedan transformarse en realidad, en una realidad más segura, y que puedan sostenerse en el tiempo.

En nuestra ciudad estamos desarrollando un paquete de medidas para mejorar la seguridad de los desplazamientos en la vía pública de todos los actores del sistema del tránsito, medidas que esperamos transformen positivamente dicha circulación en unos años.

Como primera medida nos enfocamos en el factor humano, el cual es el mayor responsable de los siniestros viales. En ese sentido, y como lo exige nuestra Ley de tránsito vigente creamos el curso para obtener la primera licencia de conducir. En él, si bien desarrollamos de inicio a fin la mencionada Ley, nos interesa concientizar a los aspirantes para que ellos puedan diferenciar el porqué es importante circular con precaución o de hacerlo sin mayores resguardos; y lo colocamos en primer plano puesto que la mayoría de las víctimas de siniestros viales tenían su permiso para conducir y estaban en el rango de los 15 a los 30 años de edad. Además no podemos olvidar que es menester

la correcta preparación de los aspirantes a una licencia de conducir para que la toma de conciencia vial sea aceptada y puesta en práctica lo más pronto posible, pero sin olvidar a los demás actores del sistema vial, como son los conductores con, por lo menos, una licencia renovada.

Siguiendo la temática, diagramamos conjuntamente con el Concejo Escolar de la ciudad un mapa de riesgo de las escuelas del partido diferenciando en cada uno la problemática con la que conviven a diario para poder armar charlas de concientización específicas de cada lugar para tratar en conjunto con los directivos, profesores y alumnos de preparar acciones tendientes a mejorar los desplazamientos desde y hacia la escuela.



» NIVEL INICIAL

Visitamos a los niños con una pista lúdica, donde jugamos a aprender, a respetar y a cuidarnos entre todos en el tránsito diario. Además proyectamos pequeñas historias animadas para llamar su atención y trabajar el rol que a ellos les pertenece a esa edad y que son los de Peatón y Acompañante.

» NIVEL PRIMARIO

Aquí lo dividimos en dos partes, donde en la primera reforzamos los conceptos anteriores y le sumamos el rol del **conductor principiante de bicicletas** para que conozcan la responsabilidad del manejo de un vehículo que culturalmente en nuestro país es considerado un juguete en los primeros años de nuestras vidas y que en los posteriores reforzamos ese mal concepto tomando acciones erróneas y peligrosas como jugar con ella o no respetar las normas para los demás vehículos por "desconocer lo que dice la Ley para el uso de las bicis"

En la segunda parte de la primaria, reforzamos los conceptos anteriores, pero desarrollamos con mayor énfasis los desplazamientos autónomos de los niños en la vía pública. Los beneficios y los peligros de semejante odisea diaria. El rol del peatón, del conductor de bicicletas y del acompañante.

En algunas escuelas retiradas del ejido urbano también trabajamos los desplazamientos en carros, carretas y/o caballos ya que esos niños pueden llegar a usar esos medios de transpor-

te para ir y venir del establecimiento escolar y conocer la problemática para tomar medidas preventivas es una obligación que tenemos para con esos niños.

» NIVEL SECUNDARIO

En la primer etapa de "la secu" trabajamos en la inserción del adolescente en el medio vial, es super conocido que en esta etapa etaria las personas pasan por momentos de rechazo total a todo lo que sea normas, leyes y momentos de aceptación. Por eso tratamos de crear diálogos, debates, intercambio de opiniones en cuanto a la circulación, a sus problemas y a sus soluciones posibles porque creemos que de esta manera podemos interesar a estos jóvenes en la seguridad vial. Obviamente no es un trabajo que tenga asegurado ningún resultado 100% efectivo, pero hasta la fecha nos ha permitido mejorar la circulación en las entradas y salidas de las secundarias por parte de los adolescentes, es un paso grande que continuamos trabajando para que los altibajos propios de la edad sean cada vez menores y su seguridad se garantice día a día con sus "propias" toma de decisiones.

En la última etapa de la secundaria, trabajamos fuertemente en la PRE-LICENCIA de conducir, es decir, volcamos en los jóvenes los contenidos necesarios para prepararlos para una "circulación legal" una vez obtenido su permiso de conducir. En estos contenidos hacemos

hincapié en la seguridad activa y pasiva de los vehículos, en el uso de los elementos de seguridad tan rechazados por los adolescentes como son el casco y el cinturón de seguridad, los problemas del consumo (excesivo y no tanto) de alcohol y drogas ilegales en la conducción. Las lesiones causadas por el exceso de velocidad y otras conductas incorrectas, las Leyes de la física que no se pueden vulnerar y como afectan nuestra conducción, los factores climáticos, etc. En síntesis tratamos de suministrar al adolescente de herramientas para la correcta circulación y toma de decisiones al momento de salir a circular en sus vehículos.

Con el resto de los conductores trabajamos en campañas de concientización, enfocadas al alcohol y sus efectos adversos en la conducción, al uso indebido de elementos de distracción (GPS, celular, radio, etc.), uso del casco, también a los padres tratamos de inculcarles que no deben llevar a sus hijos chicos en las motos y para eso implementamos el boleto estudiantil primario gratuito para los niños que viajaban a sus escuelas en vehículos de alto riesgo para ellos como son las motos y ciclomotores.

En materia de controles adquirimos tres alcoholímetros, un radar móvil (para la toma de velocidad excesiva) dos puestos de control de invasión de senda peatonal y cruce de semáforos con luz roja, elementos ellos para ayudar al trabajo del inspector en evitar que se produzcan siniestros viales por estas u otras infrac-

ciones de tránsito.

En cuanto al plantel de contralores también desarrollamos un plan de preparación gradual de conocimientos teóricos y evaluaciones prácticas para optimizar sus labores en la vía pública apuntando a profesionalizar el ejercicio del inspector de tránsito y que pase de ser un mero "escriba" de infracciones a realmente ser un PREVENTOR de siniestros viales evitables.

En pocas palabras estamos desarrollando acciones tendientes a mejorar la seguridad vial de nuestra ciudad, pero convencidos que solo logrando el apoyo y convencimiento de todos los ciudadanos es que podremos mejorar los desplazamientos viales de Pergamino.

Nos falta mucho por hacer, por aprender, pero creemos que vamos en buen camino

Héctor Osvaldo Escalera

Técnico Superior en Seguridad Vial (UTN)
Director de Tránsito-Municipalidad de Pergamino



A criação da secretaria municipal de Segurança (SMSEG) de Porto Alegre faz parte de uma série de medidas adotadas pela Prefeitura de Porto Alegre para melhor responder às necessidades da população na área. A SMSEG ganhou status de uniformidade no início do ano de 2013 com a divisão do segmento de segurança e direitos humanos no Executivo.

A nova pasta visa maior articulação nas operações de políticas de segurança pública no âmbito municipal integrando-se à qualificação da Guarda Municipal (GM).

Nos últimos anos a prefeitura da Capital vem ampliando os investimentos de prevenção à violência e cuidados com segurança, como alternativa eficaz ao modelo repressivo-punitivo. Como é o caso das ações do Núcleo de Ações Preventivas (NAP) da Guarda Municipal, criado em 2007 com o objetivo de atuar junto à rede municipal de ensino, divulgando de forma educativa a importância da atitude como forma de prevenção à violência no ambiente escolar. Onde são realizadas palestras que tem por objetivo esclarecer os encaminhamentos de jovens em conflito com a lei, além de trazer noções básicas de direitos e deveres previstos no Estatuto da Criança (ECA), consequências sobre o uso de substâncias psicoativas (drogas), entre outras atividades. Como secretário municipal de Segurança vejo a cidade de Porto Alegre fortemente estruturada, disponibilizando de equipe de guardas municipais constantemente em qualifi-

cação e se valendo da tecnologia de videomonitoramento para segurança, coordenada pela Central de Operações da Guarda Municipal (COGM) e pelo Centro Integrado de Comando da Capital (CEIC). O monitoramento é realizado 24 horas por dia, sete dias por semana, por uma equipe de técnicos de diversas áreas, possibilitando integração em situações de prevenção e de emergência. Com estas medidas Porto Alegre assume novo patamar na oferta de serviços, políticas. A secretaria municipal de Segurança tem o objetivo de dar ênfase às questões de segurança comunitária, de prevenção à violência, promovendo canais de participação da sociedade, como no caso do Conselho Municipal de Justiça, dos Fóruns Regionais e como ocorrido em 2013 durante a 2ª Conferência Municipal de Segurança, que teve o objetivo de debater propostas trazidas pela população e de fazer uma avaliação do controle social sobre as políticas públicas de segurança da capital gaúcha. "Foram 17 pré-conferências regionais, três conferências temáticas e 12 livres, todas realizadas com intuito de debater propostas alternativas

de segurança e levá-las à 2ª Conferência". A SMSEG destacou três eixos considerados os mais relevantes para levar as comunidades, os quais foram: Diagnóstico das políticas públicas de segurança de Porto Alegre; Diretrizes para o Plano Municipal de Segurança; Sistema Municipal de Proteção Social e Conselho, Fóruns de Segurança e Conselho Comunitários de Segurança.

A sociedade hoje exige que os assuntos ligados à defesa de direitos e da segurança do cidadão tenham mais foco e efetividades. Respeitando as competências de órgãos públicos que atuam no segmento da segurança pública nas esferas estadual e federal, a SMSEG é responsável pela definição, articulação e a operação de políticas de segurança pública na Capital. O governo está trabalhando com transparência estas questões identificando e diagnosticando causas e consequências da violência urbana.

A SMSEG, através da sua Assessoria Comunitária colabora para a melhoria das ações a

serem desenvolvidas nas comunidades, na mobilização, na inclusão, na participação coletiva, no entendimento da problemática da segurança de um modo geral e amplo, instigando as pessoas ao debate, ocupando os espaços e constituindo soluções capazes de atenderem suas necessidades. É necessário quebrar o paradigma de que a sociedade não se apropria de certos temas como segurança, pois isso dificulta a participação e o encontro de medidas que modifiquem este quadro.

Por militar na área social desde o ano de 1992 conheço bem a cidade e seus anseios por segurança, sei do quanto toda a população espera que possamos ampliar a manutenção da segurança na Capital. Para execução eficiente deste trabalho devemos interagir com as diversas esferas do Poder Público, bem como

aperfeiçoar e manter a capacitação constante da Guarda Municipal. Dentre as capacitações realizadas pelos guardas municipais estão os cursos de Crimes Cibernéticos, Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas, curso de armas não letais, além do curso de inglês, como preparatório para receber os visitantes durante a Copa de 2014.

José Freitas

Secretário municipal de
Segurança de Porto Alegre



Una pequeña ciudad EN TRÁNSITO HACIA LA URBE

Una localidad de 130.000 habitantes no puede considerarse ya pequeña. El ritmo de su crecimiento y el desarrollo endógeno reafirman el perfil de ciudad “rica y próspera” como la soñó su fundador. Pero la idiosincrasia del lugar se resiste a mutar definitivamente hacia la de un vecino de urbe. Se nota en sus hábitos y, especialmente, en su comportamiento vial. Tandil, a pesar de recibir grandes flujos migratorios, conserva el espíritu de aquel vecino que se encuentra cara a cara con el otro. Lo conoce. Se reconoce en él. Pero al convertirse en usuario de la vía pública, con su rezago de comportamiento pueblerino impactado por la abrupta expansión en la cantidad de vehículos y la complejidad en la circulación, deja los conceptos de solidaridad y respeto relegados a otros ámbitos. En el viario luce el individualismo y el “desconocimiento” de lo normado.

Juan José Niedfeld, al dar la charla inaugural de las Primeras Jornadas de Formación en Seguridad Vial (llevadas a cabo

por el Municipio de Tandil del 9 al 14 de junio próximo pasado) echaba luz sobre este “desconocimiento” de la norma. Él marcaba la diferencia entre conocimiento y conciencia con un ejemplo: *“un niño de nivel preescolar sabe que se avanza en una esquina semaforizada con luz verde. El mismo niño, a la edad de primario lo recuerda, así también de adolescente cuando concurre al secundario. Sin embargo, cuando accede a conducir un vehículo, cruza en rojo”*.

Con el objeto de llevar al plano consciente el naturalizado incumplimiento de la norma y la



Acto inaugural - Primeras Jornadas de Formación de Seguridad Vial - Tandil Junio de 2014
Sra. Alejandra Marcieri (Directora de Habilitaciones), Dr. Miguel Ángel Lunghi (Intendente Municipal), Dr. Marcos Nicolini (Jefe de Gabinete), Juan José Niedfeld (Capacitador)

lógica resistencia al cambio, el contenido de las Jornadas se orientó a motorizar propuestas que promuevan la reflexión sobre las prácticas en los roles de conductor, peatón y pasajero. Las actividades programadas estuvieron orientadas tanto a la enseñanza de normas de tránsito como al desarrollo de aptitudes y prácticas que permitan generar una mayor concientización social al respecto. Se basó, en este sentido, en la difusión de pautas culturales como estrategia de prevención de incidentes de tránsito, con los siguientes objetivos:

OBJETIVO GENERAL:

- Difundir pautas de seguridad vial a través de actividades dirigidas a la población estudiantil como agente promotor de cambio en conductas tanto individuales como sociales.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Capacitar formadores en la temática de Seguridad Vial
- Promover la participación y el compromiso para el abordaje de la temática dentro de las instituciones del ámbito formal y no formal.
- Proporcionar material de consulta que sirva como herramienta facilitadora de la tarea.
- Generar espacios de expresión y difundir los mensajes a través de distintos canales comunicación.
- Propender al control social a través de la transmisión de valores socialmente significativos basados en la tolerancia y el respeto.

POLÍTICAS INTEGRALES DE PREVENCIÓN COMUNITARIA:

En el marco de la implementación de la Licencia Nacional Única de Conducir, el Municipio de Tandil, elaboró el Programa de Formación en Seguridad Vial (Decreto N° 1053/12) a

partir del cual se editó un manual que plantea un abordaje integral del ciudadano en interacción en la vía pública y creó la Escuela Municipal de Conductores con el objeto de brindar a los ciudadanos no sólo el conocimiento de las normas que regulan la circulación, sino también la adquisición de valores, hábitos y actitudes que permitan dar una respuesta segura antes distintas situaciones de tránsito.

La problemática vial, con sus múltiples dimensiones, requiere de enfoques interdisciplinarios y trabajo conjunto de distintos actores sociales cuya incumbencia no se encuentra exclusivamente ligada a la seguridad vial pero ésta se ve atravesada por esas cuestiones en diversas oportunidades. Por eso se contemplaron las circunstancias relacionadas al consumo de alcohol, estupefacientes o medicamentos (con abordaje a cargo del Centro Provincial de Prevención de las Adicciones) y lo relacionado al protocolo de emergencias, accidentología y primeros auxilios (Coordinado por la Dirección de Atención Primaria de la Salud).

- CPA: Es de público conocimiento que el consumo de alcohol y estupefacientes aumenta las posibilidades de participar (cuando no provocar) incidentes de tránsito con secuelas graves. Así también, es un dato objetivo de la realidad que, los conductores más jóvenes son la población de riesgo y en las franjas etarias más bajas el principal factor de mortalidad son los siniestros viales. Por todo esto, desde el Centro Provincial de Prevención de las Adicciones se desarrollan charlas en distintos espacios y para distintos públicos, haciendo hincapié sobre las motivaciones del consumo y el accionar responsable.

- RCP: La ley de Tránsito establece que toda aquella persona que tramite por primera vez su Licencia de Conducir debe acreditar conocimientos de primeros auxilios, dado que los primeros cinco minutos transcurridos desde la ocurrencia de un siniestro con lesionados graves

son determinantes en las posibilidades de sobrevivencia y recuperación de los involucrados. En ese sentido, forjar aptitudes para el correcto desempeño en situaciones críticas genera compromiso, responsabilidad y sentido de pertinencia para cuidar y cuidarse.

Estas temáticas formaron parte de las Primeras Jornadas de Formación en Seguridad Vial y, ante la reacción positiva y la demanda de mayor difusión, estos tópicos fueron incorporados como contenido obligatorio en la Escuela Municipal de Conductores y se incluyeron en las charlas de Seguridad Vial que se realizan en diferentes instituciones sociales y educativas del ámbito formal y no formal.

HACIA UN NUEVO DESAFÍO:

Para materializar los objetivos planteados para las Primeras Jornadas de Formación en Seguridad Vial se promovió la participación de las institucio-

nes educativas de todos los niveles a través de concursos de postales, afiches, anuncios radiales, intervención de cascos y teatralizaciones, todos basados en problemáticas ligadas al tema. Lo producido forma parte de la campaña oficial y dan continuidad y sustentabilidad a ese puntapié inicial. Es intención del Gobierno Local establecer programas permanentes en la temática, de manera de lograr ciudadanos que pongan en práctica el conjunto de saberes, tanto en el territorio como fuera de él, para afrontar una problemática que se replica más allá de los límites físicos del municipio, que preocupa a los gobernantes y que requiere de acciones creativas que sirvan de experiencias válidas para la adopción de políticas públicas. Las Segundas Jornadas de Formación en Seguridad Vial a desarrollarse del 8 al 13 de Junio de 2015 en Tandil tendrán su eje en la visualización de nuestro comportamiento cotidiano como usuarios del espacio público, la interacción con el otro, el respeto mutuo y la necesidad de reflexionar sobre el sentido del ordenamiento jurídico.



Postal realizada por alumnos de 3° Año EP°19 - Gardey - Primeras Jornadas de Formación en Seguridad Vial

DEL CONCEPTO ESTÁTICO DE CIRCULACIÓN A LA DINÁMICA DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Este tránsito intenso desde la idiosincrasia pueblerina a la conducta urbana nos marca la necesidad de adaptar el viario para jerarquizar el desplazamiento peatonal. En este sentido, la generación paulatina del Centro Comercial a Cielo Abierto con calzada peatonalizable, la demarcación y señalización horizontal, la implementación de semaforización sincronizada en las principales vías, la instalación de semáforos

peatonales, la regulación del uso y ocupación del espacio público y la prioridad al desarrollo y sostenibilidad del sistema de Transporte Público de Pasajeros se han transformado en prioridad en la agenda de Estado.

Así, implementar un único dispositivo inteligente con múltiples soluciones que incluyan el Boleto Electrónico, Estacionamiento Medido, Bicicletas públicas fue un anhelo que hoy se está implementando, posicionando a Tandil dentro del reducido grupo de ciudades de menos de 200.000 habitantes que implementa este tipo de soluciones inteligentes.

DEL CONTEXTO DE SEGURIDAD VIAL HACIA LA CONCEPCIÓN DE LA INSEGURIDAD VIAL

Como refiere el Sr. Intendente Municipal de Tandil, Dr. Miguel Ángel Lunghi, en el prólogo del manual del Programa de Formación en Seguridad Vial, *"La seguridad vial es un proceso integral donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, que tiene por finalidad proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su Medio Ambiente, en el marco del respeto a sus derechos fundamentales". "La educación vial promueve el aprendizaje y el cumplimiento de normas y reglamentos. Estas se vinculan al desarrollo de la autoestima, al respeto por los otros y a los principios de convivencia social y democrática; así como a la consolidación de una cultura ciudadana que involucra el reconocimiento de derechos y deberes y el respeto por las instituciones y autoridades".*

Para resignificar el concepto de la Seguridad Vial es necesario definir un nuevo paradigma por el

cual se reconozca al entorno vial como un ámbito naturalmente hostil e inseguro donde deben ser puestas de relieve las amenazas a las que nos encontramos expuestos y enfocar el problema desde una óptica individual, donde cada sujeto asuma su responsabilidad en la construcción del ámbito social.

"De esta manera, podremos contribuir al desarrollo de una conciencia ciudadana que permita compartir un espacio público donde se privilegie el respeto por los demás y la Seguridad vial como un bien común", como preconizaba nuestro Intendente.

De la particularidad de Tandil a un problema de Mercocuidades

Conocido es por todas las ciudades de la Red, que la seguridad vial es un tema de relevancia en la agenda de los gobiernos locales. De hecho, la ciudad de Pergamino, durante su coordinación en la Unidad Temática de Seguridad Ciudadana (período 2013-2014), incorporó como uno de sus ejes de trabajo a la seguridad vial.

Así es que, entendemos, se hace necesario profundizar el debate; el intercambio de experiencias acerca de los instrumentos que las Mercocuidades aplican y, de ese modo, generar sinergias con elementos que propicien la seguridad vial como protección ciudadana. Éstas serán acciones necesarias en un futuro muy cercano.

Dra. Florencia Benavente - Municipio de Tandil
Subsecretaría de Coordinación de Gestión y Proyectos

Alejandra Elizabeth Marcieri - Municipio de Tandil
Directora de Habilitaciones

Esteban Luis Risso - Municipio de Tandil
Coordinador de Transporte y Planificación del Tránsito

BOLIVIA Y LA SEGURIDAD CIUDADANA

ANTECEDENTES

Los cambios dados en el mundo, desde la caída del muro de Berlín, han traído consigo nuevos retos, pero también amenazas; amenazas que se ven reflejadas en la inseguridad que vive el ciudadano en sus actividades diarias, no sólo en Bolivia, sino en todo el mundo.

La globalización, a parte de todos los elementos y temas que trajo consigo, nos trae lo que ahora conocemos como Seguridad Ciudadana, que no es un nuevo tema de moda, sino una preocupación, insoslayable, en las agendas de nuestros gobernantes.

Alguna vez escuché "La seguridad es una necesidad permanente cualquiera sea la situación", un concepto militar, que muy bien puede acondicionarse a lo que todo ciudadano requiere y exige a sus autoridades para desarrollar sus actividades en forma segura.

En Bolivia se ha comenzado a trabajar desde los diferentes niveles de Gobierno en busca de soluciones a corto, mediano y largo plazo.

Como decía líneas arriba, esto es algo nuevo o relativamente nuevo, pero que ya comenzamos a encarar, con falencias es cierto pero que debemos estar en condiciones de resolver, consensuar y coordinar entre todos para un fin y bien común.

COMENTARIO

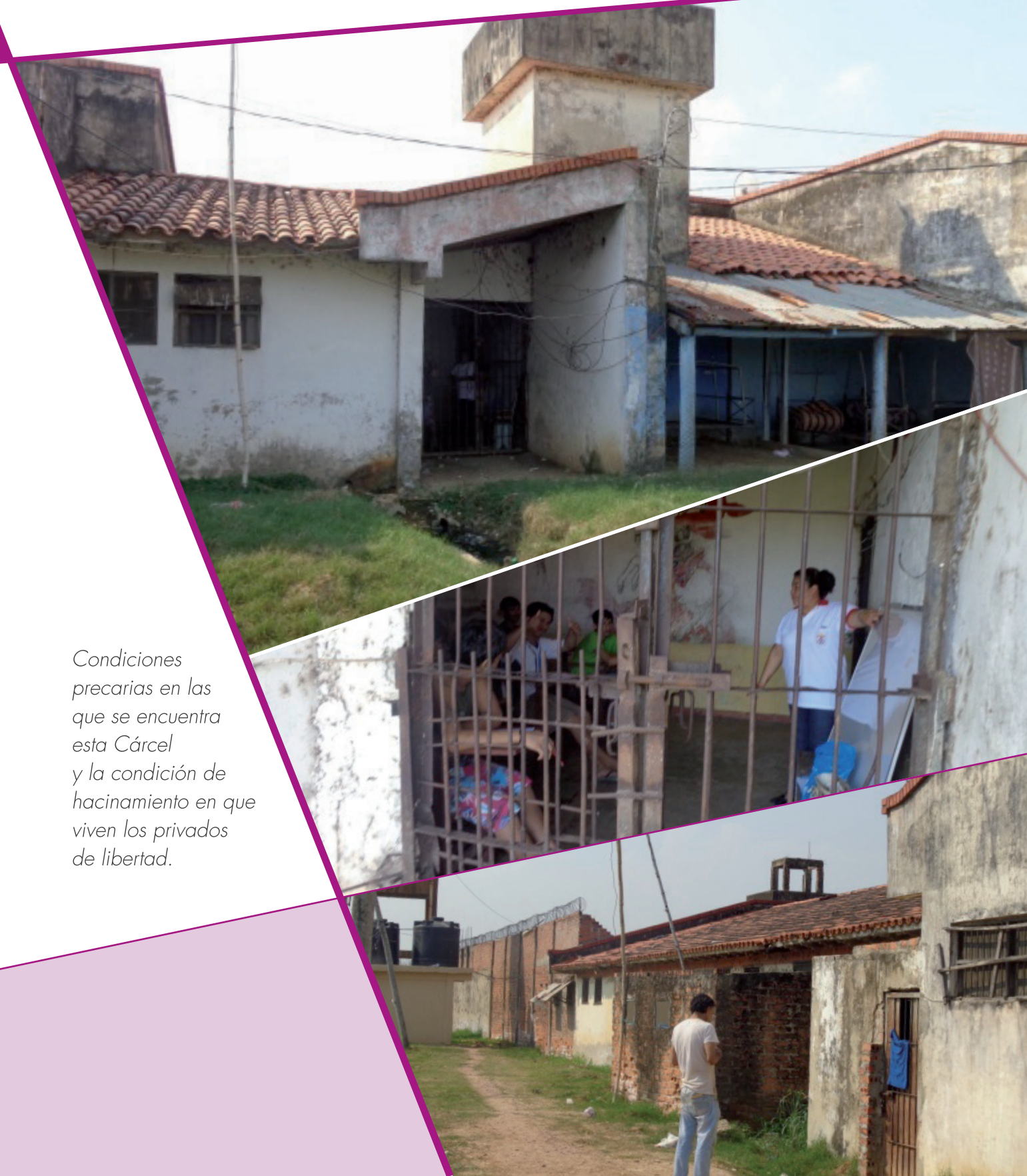
El tema de Seguridad Ciudadana, como todos los temas, pasa por la inversión de recursos, en Bolivia, mediante la Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, se aprobó la asignación por parte de los Gobiernos Departamentales y Municipales, desde el 10% del Impuesto Directo a los Hidrocarburos, destinados al apoyo logístico e infraestructura; apoyo que será utilizado **únicamente por la policía**.

Este aspecto coarta o limita el accionar en otros aspectos que hacen a la Seguridad Ciudadana, como el tema de Prevención, entre otros.

El término Seguridad Ciudadana, es muy amplio y el delimitarlo o limitarlo, es necesario para que los pocos recursos que se manejan no se diseminen sin un resultado palpable, que pueda sentir el ciudadano en una mejora sustancial a la inseguridad reinante.

Las normas deben ser claras o por lo menos clarificarlas o mejorarlas lo antes posible, ya que mientras estas tengan deficiencias el trabajo y resultados deseados también serán deficientes.

Fotografías del Centro de Rehabilitación de Varones MOCOVÍ - TRINIDAD - BENI



Condiciones precarias en las que se encuentra esta Cárcel y la condición de hacinamiento en que viven los privados de libertad.

COMO ENCARAMOS LA SEGURIDAD CIUDADANA (Corto Plazo)

La Seguridad Ciudadana debe entenderse desde dos puntos diferentes que concurren, como un concepto multidimensional, pues las amenazas pueden ser de múltiple naturaleza y como un concepto integral, pues sus soluciones deben venir desde múltiples actores o espectros. En Bolivia hemos dado nuestros primeros pasos, pero vienen y faltan otros más, la mejor forma de encararlos es partiendo de una premisa, que comparto con el Gral. Miguel Vásquez Viceministro de Seguridad Ciudadana con quien se trabajó en la elaboración de nuestra Ley 264 del “Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana”, este general de policía decía **la seguridad ciudadana es tarea de todos**.

Bajo este entendido se trabajó en una solución a corto plazo, obteniendo como resultado una ley que prácticamente, enfoca el esfuerzo principal en potenciar a la Policía Boliviana, no se vaya a pensar que estoy en desacuerdo con esta postura, mas por el contrario considero que es o debería ser un primer paso, tener un comienzo, hacer algo para frenar o poner un obstáculo a la inseguridad reinante, para mí es una solución a corto plazo o inicial; debiendo ser visionarios y pensar en soluciones mas a fondo y que hacen a la temática.

Como resultado de mejorar las capacidades técnicas y logísticas de nuestra policía, tenemos el incremento de la población en los establecimientos penitenciarios del país, que sumados a la retardación de justicia, han colapsado el sistema carcelario.

Equipos de última tecnología del Centro de Monitoreo, instalado en el Comando de Policías de Trinidad.

QUE CONTINUA (Mediano Plazo)

El hacinamiento en los Establecimientos Penitenciarios (4 detenidos preventivos por 1 detenido con sentencia), nos ha mostrado que tenemos muchas más falencias, o debilidades en otros aspectos que apenas se tomaron en cuenta: Reformas al Régimen Penitenciario y a la administración de Justicia; estas sólo para comenzar, pues mientras sigamos avanzando, seguro que seguirán apareciendo otras instancias, Instituciones del Estado, etc; que se incorporarán y que querrán ser incluidos en el Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana. Como un dato anterior, pudimos ver que al poco tiempo de contar con la nueva ley 264; y mientras elaborábamos el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana, se incorporaron la Seguridad Vial y el Expendio y Consumo de Bebidas Alcohólicas, como temas de Seguridad Ciudadana. Estos dos temas fueron abordados en el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana, que como se puede ver son parte de la multidimensionalidad del tema, y por lo tanto corresponde abordarlos.

De aquí (Seguridad Vial y el expendio y consumo de Bebidas alcohólicas) a lo referente al colapso de los Establecimientos Penitenciarios y a los problemas en la Retardación de justicia, apenas han transcurrido un poco más de un año, como podemos ver ya entramos en la integralidad de la que se habló antes, mostrándonos que son varias las instancias que deben intervenir. Se han desnudado los problemas que tenemos en estos dos aspectos y tengo la seguridad que no tardarán en aparecer otros más – Reformas

al interior de la Policía Boliviana podría ser el siguiente o la inclusión de alguna otra instancia o institución que requiera recursos – pero de lo que estamos seguros y ya hemos comenzado a trabajar es en tratar de solucionar son los descritos en el párrafo anterior.

Todos nos preguntamos si son temas de Seguridad Ciudadana, claro que sí lo son, son parte integral, no podemos pensar en Seguridad Ciudadana, si no somos capaces de reinsertar, con el debido cambio de conducta incluida la mejora de la calidad de vida de los Privados de libertad, así como tampoco podemos hablar de Seguridad Ciudadana, si continuamos con la alarmante retardación de Justicia, que desemboca en el hacinamiento y niños viviendo en los Establecimientos Penitenciarios; es urgente y necesaria la inversión de recursos humanos y económicos destinados a la Seguridad Ciudadana en estos temas.

COMO MEJORAMOS (Largo Plazo)

Debemos atacar la multidimensionalidad con soluciones integrales; aquí se complica el panorama, pues si se quieren soluciones a largo plazo hay que atacar los temas de fondo

y esto requiere Políticas de Estado: bajar los índices de pobreza, buscar prosperidad; disminuir los índices de violencia familiar, de una familia violenta se obtiene hijos violentos; consumo excesivo de alcohol, pérdida de valores; narcotráfico, personas en situación de calle, etc.

Lo antes descrito lo podemos agrupar en una sola respuesta PREVENCIÓN, las soluciones a largo plazo que no son tan objetivas como las otras dos, sin lugar a dudas la prevención nos dará resultados subjetivos pero que son medibles estadísticamente y que se harán realidad en la disminución de la Sensación de Inseguridad; este es el trabajo más duro y económicamente mayor, que significa por otra parte resultados mejores y los que los ciudadanos realmente esperan.

“Mientras las normas tengan deficiencias, el trabajo será deficiente”

Hugo Marcelo Leigue Vaca

Jefe de seguridad ciudadana

Gobierno autónomo municipal de Trinidad

Centro de monitoreo y cámaras de video vigilancia del Comando de Policías de Trinidad



CAMPAÑA LOCAL DE PREVENCIÓN DEL CONSUMO DE DROGAS

"Juntos Hacemos Pergamino Sin Drogas"

es el slogan que ha acuñado el Gobierno de Pergamino y que refleja el compromiso del Estado municipal de trabajar, articuladamente con otros actores sociales, en pos de reducir y erradicar la problemática del consumo de drogas en el Partido de Pergamino.

La campaña que responde a dicha finalidad, implementada a mediados del 2014, se ha denominado *"La verdad sobre las drogas"*, ejecutada por medio de la Dirección de Relaciones con la Comunidad y Asistencia a la Víctima y la Dirección del Centro de Día Terapéutico *"Padre Galli"*, y que tiene como objetivo derribar los mitos sobre las adicciones, buscando concientizar tanto a padres como jóvenes del daño que causa consumir determinadas sustancias (tanto lícitas como ilícitas).

La ejecución de la misma contempla la utilización de diferentes mecanismos de visibilización y sensibilización

en la vía pública y por los medios de comunicación locales: *"mienten"* y *"Consumir drogas si te daña"* fue el mensaje elegido el cual no enfatiza en la toxicidad de la sustancia sino en la elección que hacen los sujetos de una sustancia que es evidentemente tóxica. En paralelo, se han realizado talleres en las escuelas, de los cuales los resultados preliminares han mostrado que los jóvenes no tienen en claro la nocividad del consumo de ciertas drogas, como el caso de la marihuana. Además, se reconoce que quien ofrece la sustancia no es necesariamente un narcotraficante sino a veces, el par del chico al que le ofrece y utiliza argumentos como *"esto no es tan malo"* *"esto no te va a dañar"*, por eso la campaña está apuntada a eso a una prevención a un primer consumo a una toma de conciencia. Se realizaron diversos spots de difusión radial y televisiva en forma continua y masiva, en los

cuales se mostraba con imágenes, sonidos y diálogos breves las consecuencias del consumo de drogas, principalmente en los jóvenes. En los mismos se hizo hincapié no solamente en los efectos individuales a los que arroja el consumo problemático de las sustancias más usadas en nuestra sociedad, sino también en los problemas familiares en los que se ven inmersos. Claro es que las consecuencias de la vida en relación de los adictos atraviesan el ámbito familiar pero también el ámbito laboral, estudiantil, social y recreativo.

La campaña también incluye la realización de charlas y seminarios abiertos a la comunidad. En el mes de julio se realizó una destacada conferencia en el auditorio de la Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, en la cual, con el aporte de referentes locales y expertos en las temáticas, como los casos del Psic. Claudio Mate (ex Ministro

de Salud de la Provincia y ex Director del SEDRONAR), Lic. Daniel Arroyo (ex ministro de Desarrollo Social de la Provincia), entre otros; se abordó el tratamiento de la Ley de Salud Mental y las Adicciones.

El evento contó con una concurrencia de más de 350 personas dentro de las cuales se encontraban presentes los referentes y autoridades judiciales, escolares, locales, de localidades vecinas y provinciales. Como consecuencia de la gran concurrencia de la actividad, se realizó una segunda conferencia en el mes de agosto, en la misma sede.

Asimismo se están realizando charlas incluidas en la currícula escolar de los grados inferiores y medios de la escuela primaria, en donde se trabaja la temática de adicciones con los niños y adolescentes, tanto desde la prevención en términos de formación como desde la concientización. En lo que va del año se

han realizado más de 280 módulos, lo cual implica una generosa multiplicación de información en nuestros jóvenes, quienes comprenden la franja etárea más vulnerable de la sociedad.

Uno de los aspectos importantes de esta campaña que si bien es un trabajo invisible no por eso menos importante, es la mediación del impacto que la misma genera. Motivo por el cual en el mes de marzo del 2015 se realizará un serio análisis de los resultados de la misma.

El Centro de Día Terapéutico "Padre Galli" es un espacio único en la región, con propósitos terapéuticos y de integración para las personas dependientes de sustancias psicoactivas o de consumo problemático y sus familiares. Se trata de una instancia terapéutica intermedia entre la atención ambulatoria de consultorio y la internación, considerada ésta como el último recurso disponible. El paradigma de la desestigmatización del rótulo "yo adicto" orienta las acciones del equipo de profesionales y el efecto sobre el sujeto que se integra al Centro.

El abordaje interdisciplinario trabaja sobre el área psicológica y social reduciendo en forma efectiva los efectos de la dependencia y sus conductas asociadas. Se entrecruzan e integran diferentes discursos terapéuticos: psicoanálisis, psicología, psiquiatría, medicina general, terapia ocupacional, musicoterapia, etc. Con un enfoque de integración e inclusión, brinda respuestas a los diversos efectores de la comunidad que tratan en forma aislada a pacientes con adicciones. Así, los principales destinatarios del Centro son pacientes de la ciudad de Pergamino con consumo problemático de sustancias, sus familias o entorno más cercano, con voluntad y reconocimiento para enfrentar la problemática. El patrón de consumo del paciente del Centro de Día Terapéutico "Padre Galli" es, en general, el que se establece para casos de dependencia de sustancias leve y moderada, pudiéndose derivar a instan-

cias terapéuticas de internación para los casos que revistan mayor gravedad.

Además de las acciones individuales y grupales que se desarrollan en el centro de día, y dado lo extendido de la problemática y la necesidad evidente en la comunidad de intervenciones específicas preventivas respecto del consumo de sustancias, se incorpora como incumbencia del Centro de Día Terapéutico "Padre Galli", la realización e implementación sistemática de programas destinados a la prevención del consumo problemáticos de sustancias.

La propuesta procura intervenir en niños y adolescentes para influir en su comportamiento y decisiones; evitando el inicio en el consumo de sustancias. Es propósito de las actividades, procurar una reducción de los factores de riesgo muchas veces comunes. El argumento que subyace a la prevención del consumo de sustancias se basa en una ideación común a las políticas públicas en general el área de salud. "Es mejor evitar el enfermarse que remediar los daños consiguientes".

Es bajo esta perspectiva, que el Centro participa activamente en el diseño e implementación de la campaña "Pergamino sin droga".

Valeria Schutz

Directora de Relaciones con la Comunidad
y Asistencia a la Víctima Dirección

Marcos Carino

Director Centro de Día Terapéutico "Padre Galli"
Municipalidad de Pergamino

JUNTOS HACEMOS PERGAMINO

SIN DROGAS



