

Universidad de Costa Rica

Facultad de Medicina

Escuela de Salud Pública

Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura

“Diseño de una *guía de capacitación* para el abordaje de la Seguridad Vial dirigida a colaboradores del Consejo de Seguridad Vial como parte del *Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral* del Consejo de Seguridad Vial en el año 2022”

Modalidad:

Proyecto

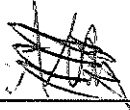
Estudiante:

Bach. Angélica Cárdenas Aguilar

B51548

**Sede Universitaria Rodrigo Facio
San José, Costa Rica, 2022**

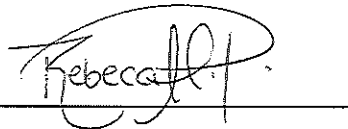
“Este Trabajo Final de Graduación, en modalidad de Proyecto, fue aceptado por el Tribunal Examinador de la Escuela de Salud Pública de la Facultad de Medicina, de la Universidad de Costa Rica, como requisito parcial para optar por el grado académico de Licenciatura”




Mtro. Allan Abarca Rodríguez
Presidente del Tribunal Examinador



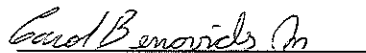
MSO. Marianela Salazar Ugalde
Profesora Invitada



M.Sc Rebeca Alvarado Prado
Directora del Trabajo Final de Graduación



M.Sc María Nielssen Rojas Muñoz
Lectora del Trabajo Final de Graduación



Licda. Carol Benavides Morales
Lectora del Trabajo Final de Graduación



ACTA DE DEFENSA DE TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

No. 4-2022

Sesión del Tribunal Examinador celebrada el día miércoles 27 de julio del 2022, a las 9:30 am, vía Zoom, con el objetivo de recibir el informe oral correspondiente a la defensa pública de:

SUSTENTANTE	CARNE	AÑO DE EGRESO
Angélica Cárdenas Aguilar	B51548	2019

Quien se acoge al Reglamento de Trabajos Finales de Graduación de la Universidad de Costa Rica, desde la modalidad Proyecto de Graduación, para optar al grado de **Licenciatura en Promoción de la Salud**.

El Tribunal Examinador está integrado por:

Mtro. Allan Abarca Rodríguez	Presidente
MSO. Marianela Salazar Ugalde	Profesora Invitada
M.Sc Rebeca Alvarado Prado	Directora T.F.G.
M.Sc María Nielssen Rojas Muñoz	Integrante del Comité Asesor
Licda. Carol Patricia Benavides Morales	Integrante del Comité Asesor

ARTICULO I

La persona que preside anuncia el motivo del acto académico, el nombre de la persona sustentante, la modalidad del TFG y el título del trabajo, que en este caso corresponde a: **“Diseño de una guía de capacitación para el abordaje de la seguridad vial dirigida a colaboradores del Consejo de Seguridad Vial como parte del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial en el año 2022”**.

ARTICULO II



Una vez concluida la deliberación, el Tribunal integra a la persona sustentante.

ARTICULO V

La persona que preside el Tribunal Examinador le comunica a la persona sustentante el resultado de la deliberación (véase lo resuelto en el artículo IV).

Por lo tanto, se le **declara acreedora al grado de Licenciatura en Promoción de la Salud.**

Para finalizar el proceso formal respecto al TFG, se recomienda dar lectura a los requisitos que debe incluirse o acompañar la versión final del TFG, que están dispuestos en el Reglamento respectivo. Además, se informa que tiene 30 días hábiles para la presentación de los ejemplares en su versión final y que, de acuerdo con el artículo 27 del Reglamento de Trabajos Finales de Graduación, debe incorporar las recomendaciones del Tribunal que resulten pertinentes, lo cual debe ser verificado por la persona directora del comité asesor.


Finalmente, se le informa de la obligación de presentarse al Acto Público de Juramentación, del que habrá convocatoria en forma oportuna, momento en el que se le entregará el diploma.


A las 10 horas y 56 minutos, se levanta la sesión.


Nombre:

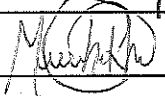
- Mtro. Allan Abarca Rodríguez
- MSO. Marianela Salazar Ugalde
- M.Sc Rebeca Alvarado Prado
- M.Sc María Nielssen Rojas Muñoz
- Licda. Carol Benavides Morales


Firma:





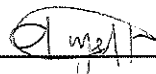






Sustentante:

Angélica Cárdenas Aguilar



c Oficina de Registro
Expediente
Postulante

SELLO

Resumen

Cárdenas Aguilar, Angélica. (2022). *Diseño de una guía de capacitación para el abordaje de la Seguridad Vial dirigida a colaboradores del Consejo de Seguridad Vial como parte del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial en el año 2022*. Proyecto de Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de licenciatura en Promoción de la Salud. Repositorio de la Universidad de Costa Rica. 2022.

Palabras Clave: Promoción de la salud, Seguridad Vial, Movilidad Segura y Sostenible, Personas adolescentes, Capacitación y educación, Guía de capacitación.

- **Introducción:** Los siniestros de tránsito representan anualmente un gran número de pérdidas de vidas humanas. Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1,3 millones de personas mueren en las carreteras por año y aproximadamente 20 a 50 millones de personas sufren un tipo de traumatismo no mortal (2017). Lo anterior, permite visualizar que esta situación representa un problema de salud pública en la actualidad. Además, según la OMS, esta situación afecta especialmente a la población adolescente. **Problema:** se ha evidenciado que las acciones dirigidas a población adolescente en el país son escasas. Una de las acciones para esta población es el Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial. **Objetivo:** Diseñar una *guía de capacitación* para el abordaje de la seguridad vial dirigida a colaboradores de COSEVI en el marco del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral para ser implementada en CODENA durante el año 2022. **Método:** el estudio contó con la colaboración de 12 personas adolescentes pertenecientes al Conjunto de Niños, Niñas y Adolescentes de Alajuela (CODENA) quienes participaron del estudio llenando un cuestionario auto administrado y con dos personas trabajadoras de COSEVI quienes fueron entrevistadas por la investigadora. **Hallazgos:** con la información recabada se identificó que el Programa de

Capacitación no ha sido implementado, este atraso se ocasionó por diversas razones como el contexto de pandemia y dificultades durante la etapa de diseño del programa. En relación con los adolescentes de CODENA, la edad promedio de las 12 personas encuestadas era de 15 años y todos tienen interés de participar en acciones de seguridad vial, sin embargo, les hace falta fortalecer algunos conceptos relacionados con la temática. En cuanto a la guía de capacitación, basado en lo anterior se establecieron cuatro componentes: generalidades del programa de COSEVI, reforzamiento de los conocimientos en seguridad vial, contextualización de los adolescentes y la gestión de proyectos.

Ficha bibliográfica

Título: “Diseño de una guía de capacitación para el abordaje de la Seguridad Vial dirigida a colaboradores del Consejo de Seguridad Vial como parte del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial en el año 2022”.

Autora: Angélica Cárdenas Aguilar.

Unidad académica: Escuela de Salud Pública.

Directora del trabajo final de graduación: MSc. Rebeca Alvarado Prado.

San José, Costa Rica, 2022.

Descriptores: 1. PROMOCIÓN DE LA SALUD, 2. SEGURIDAD VIAL, 3. MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE, 4. PERSONAS ADOLESCENTES, 5. CAPACITACIÓN Y EDUCACIÓN y 5. GUÍA DE CAPACITACIÓN.

Dedicatorias y agradecimientos

Con el corazón lleno de felicidad y agradecimiento, quiero dedicar este trabajo primeramente a Dios por darme la vida y la fortaleza para seguir adelante.

A mi madre y padre, quienes han dedicado los últimos años de sus vidas en formarme como la mujer que soy hoy y me han apoyado incondicionalmente para poder lograr cada meta que me he propuesto.

A mi novio, quien ha sido luz en los momentos más oscuros y quien siempre me ha recordado las capacidades y talentos que poseo para poder cumplir mis sueños.

Por último, quiero mostrar mi agradecimiento a todas las mujeres que de diferentes maneras han servido como fuente de apoyo e inspiración para el desarrollo de este trabajo.

TABLA DE CONTENIDOS

CAPÍTULO I.....	9
ELEMENTOS INTRODUCTORIOS.....	9
INTRODUCCIÓN.....	10
ANTECEDENTES	14
<i>Antecedentes Internacionales</i>	15
<i>Antecedentes Nacionales</i>	20
CONTEXTUALIZACIÓN.....	22
JUSTIFICACIÓN.....	23
OBJETIVOS.....	25
<i>General</i>	25
<i>Específicos</i>	25
MARCO CONCEPTUAL.....	26
<i>Guía de Capacitación</i>	26
<i>Seguridad vial</i>	27
<i>Movilidad Segura y Sostenible</i>	28
<i>Comunidades de Aprendizaje</i>	29
CAPÍTULO II.....	30
PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO	30
PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO.....	31
ENCUADRE METODOLÓGICO	31
<i>Paradigma</i>	31
<i>Enfoque</i>	31
<i>Diseño de la investigación</i>	32
<i>Sujeto de estudio</i>	33
<i>Población y muestra</i>	33
<i>Temporalidad</i>	36
TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	52
<i>Cuestionario</i>	52
<i>Entrevista semiestructurada</i>	53
RECURSOS	53
<i>Talento Humano</i>	54
<i>Recurso Material</i>	54
1. Suministros	54

2. Infraestructura.....	54
<i>Recurso Tecnológico</i>	55
<i>Recurso Financiero</i>	55
PLAN DE ANÁLISIS	56
<i>Análisis Cuantitativo</i>	57
<i>Análisis Cualitativo</i>	57
MECANISMOS DE EVALUACIÓN DEL PROYECTO.....	58
CAPÍTULO III.	59
PLAN DE GARANTÍA ÉTICA.....	59
CAPÍTULO IV.	63
ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	63
EXPERIENCIAS EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE CAPACITACIÓN EN MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL INTEGRAL DESDE LA EXPERIENCIA DE LAS PERSONAS FUNCIONARIAS DE COSEVI.	64
<i>Etapa de diseño del programa</i>	64
<i>Etapa de implementación del Programa de Capacitación</i>	69
<i>Proceso Evaluativo del programa de capacitación</i>	78
PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO Y CONOCIMIENTOS EN SEGURIDAD VIAL DE LOS Y LAS ADOLESCENTES DE CODENA	80
GUÍA DE CAPACITACIÓN	94
CAPÍTULO V.	96
GUÍA DE CAPACITACIÓN.....	96
CAPÍTULO VI.	148
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	148
CONCLUSIONES.....	149
RECOMENDACIONES	150
RECOMENDACIONES PARA INVESTIGACIONES EN ESTA TEMÁTICA	152
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	153
ANEXOS	159
<i>Anexo 1. Carta de compromiso COSEVI</i>	159
<i>Anexo 4. Evaluación del Proyecto</i>	168
<i>Anexo 5. Consentimiento para padres, madres o encargados de adolescentes de CODENA</i> 170	
<i>Anexo 6. Consentimiento para colaboradores de COSEVI</i>	174

Anexo 7. Asentimiento Informado para adolescentes de CODENA.....180

CAPÍTULO I.
ELEMENTOS INTRODUCTORIOS

Introducción

Los siniestros de tránsito representan anualmente un gran número de pérdidas de vidas humanas. Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1,3 millones de personas mueren en las carreteras por año y aproximadamente 20 a 50 millones de personas sufren un tipo de traumatismo no mortal (2017). Lo anterior, permite visualizar que esta situación representa un problema de salud pública en la actualidad.

Asimismo, la OMS (2021) indica que en 2019 “murieron más de 115 000 adolescentes a consecuencia de un accidente de tránsito y que muchos de ellos eran usuarios en situación de vulnerabilidad de las vías, estos son, peatones, ciclistas o usuarios de vehículos de dos ruedas motorizados”.

En Costa Rica, la problemática no es ajena y representa un gran número de fallecidos y personas que quedan con secuelas de salud, debido a un siniestro de tránsito. En el año 2018 hubo 445 muertes en sitio, de las cuales 45 fueron en personas con edades entre los 15 y 19 años (COSEVI, 2019).

Ante este panorama es que se motiva a trabajar la temática de seguridad vial como estrategia para atender esta problemática de salud pública mundial y nacional. Además, la OMS en el Informe de Salud del Adolescente propone que el problema debe ser abordado de forma holística e involucrando a diferentes sectores (2014), situación que hace que su abordaje desde la promoción de la salud sea pertinente.

En el país, el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) es la institución rectora en esta materia; este ente tiene como misión “formular políticas, facilitar, fiscalizar e integrar esfuerzos por medio del financiamiento de proyectos de seguridad vial y orientados a crear, promover y mantener en la sociedad una cultura de seguridad vial.” (COSEVI, s.f., párr.2).

Considerando lo anterior, es que en la agenda de esta institución y específicamente en la Dirección de Proyectos se encuentra el *Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral* que tiene por objetivo:

“Fomentar la responsabilidad, asertividad y toma de decisiones en conductas relacionadas con la exposición de factores de riesgo en accidentes de tránsito, mediante el desarrollo de capacidades locales, nacionales e internacionales en temas

de movilidad segura y sustentable que contribuya en la formación de los usuarios de las vías” (Benavides, 2019).

Hasta el momento se cuenta con la propuesta oficial del Programa, el cual se propone ser ejecutado a nivel nacional, con poblaciones de distintas características (Benavides, 2019).

El presente Trabajo Final de Graduación (TFG) se enmarcó en este Programa, debido al interés de la Dirección de Proyectos, para que se desarrollara una guía de capacitación que en este caso, se dirige a colaboradores de COSEVI, con el fin de que sea ejecutada en acciones y en población joven del cantón central de Alajuela, específicamente adolescentes del Conjunto de Niños, Niñas y Adolescentes de Alajuela (CODENA) considerando que este grupo etario es prioridad, debido al riesgo por siniestros de tránsito (Comunicación personal, 2019).

Se propone el diseño de una *guía de capacitación* dirigida a colaboradores de COSEVI en el marco del programa anteriormente mencionado, con el fin de que se creen proyectos donde puedan capacitar a los adolescentes de CODENA para el abordaje de la Seguridad Vial durante los años 2021 y 2022.

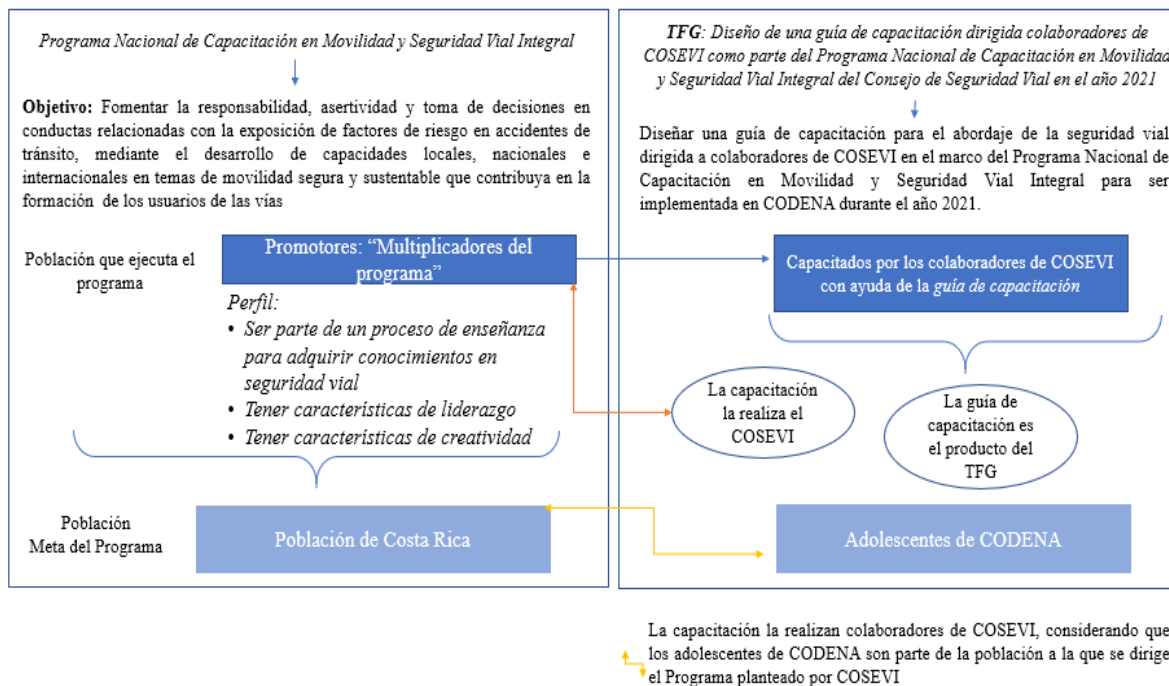
Por otra parte, la población del proyecto de TFG son directamente los colaboradores de COSEVI, además, CODENA se vería beneficiado indirectamente, debido a que es a este grupo al que en el futuro se le aplicarían proyectos que resulten de la guía.

Es necesario mencionar que CODENA es un grupo conformado por niños, niñas y adolescentes que viven en el cantón de Alajuela, que lidera el Patronato Nacional de la Infancia (PANI). El cual tiene por objetivo, representar la voz de las personas menores de edad ante las instituciones de Estado, empresas privadas y Organizaciones No Gubernamentales (ONG's) (Oficina Municipal de la Mujer, s.f.).

Este grupo representa la población con la cual, los formadores de COSEVI aplicarían los proyectos que surjan, a partir de las capacitaciones que se propone como resultado del trabajo final de graduación; la intención última es que estos adolescentes sean capaces de elaborar proyectos propios en los que puedan poner en práctica, los conocimientos adquiridos, gracias a las capacitaciones recibidas por COSEVI.

A continuación, se presenta un diagrama en el que se visualiza la relación de las poblaciones del programa planteado por el COSEVI y el proyecto de TFG (Ver Figura 1).

Figura 1. Relación del Programa de COSEVI con el TFG



Fuente: Elaboración propia (2022).

Por otra parte, es necesario comprender que, para la creación de la *guía de capacitación* se definieron 4 momentos. El primer momento correspondió a la descripción de las experiencias en la implementación del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral desde la experiencia de los funcionarios de COSEVI.

El segundo momento fue la caracterización del perfil sociodemográfico y contexto social de los adolescentes de CODENA, en el cual se consultaron aspectos como edad, sexo, nivel educativo, disponibilidad de tiempo, disposición para participar en actividades relacionadas con la seguridad vial, entre otros. Lo anterior, con el fin de que la creación de la guía sea contextualizada a estos adolescentes y sus necesidades en el tema.

En el tercer momento se identificaron los conocimientos en seguridad vial de los adolescentes de CODENA. Este acercamiento con los adolescentes fue importante debido a

que permitió diagnosticar aquellos temas en los que los jóvenes necesitaban un reforzamiento en materia de seguridad vial y, por tanto, son los temas considerados como urgentes o más necesarios, los que se abordaron en la *guía de capacitación*, partiendo de que los adolescentes necesitan ampliar sus conocimientos en estos tópicos que serán abordados por los colaboradores de COSEVI con ayuda de la guía.

Finalmente, con toda la información recolectada, el último paso fue el establecimiento de los componentes de la guía de capacitación para el abordaje de la seguridad vial, según el perfil de los adolescentes y programa de dicho Consejo.

A continuación, se presenta el Trabajo Final de Graduación; este incluye, los antecedentes, en los cuales se presentan proyectos y organizaciones que dirigen sus acciones al trabajo de la seguridad vial para adolescentes, así como el respaldo científico al abordaje de seguridad vial desde la educación.

También, se incluye la contextualización, donde se hace una aproximación al contexto específico en el que se realizó el Trabajo Final de Graduación. Por otra parte, se presenta la justificación, donde se demuestra la importancia de lo realizado y se justifica el planteamiento del problema. Además, se desarrolla una aproximación al procedimiento metodológico, mostrando los cuadros de operacionalización de constructos, plan de análisis y garantía ética.

Contemplando todo lo anterior, se logra exponer los resultados de todos los momentos de la investigación que permiten la creación de la *guía de capacitación*. Finalmente, se brindan una serie de conclusiones y recomendaciones.

Antecedentes

Ante la accidentabilidad y mortalidad ocasionada por los siniestros de tránsito; la seguridad vial ha sido un tópico importante en los últimos años a nivel mundial para mitigar este problema de salud pública.

Lo anterior, se debe a que la siniestralidad de tránsito causa alrededor del mundo, una gran cantidad de pérdidas de vidas humanas. Según datos de la OMS (2018) son aproximadamente 1,3 millones de personas las que fallecen a causa de los siniestros en carreteras y, en materia económica, los países invierten aproximadamente 3% de su producto interno bruto (PIB) a causa de esto. Además, entre 20 a 50 millones de personas sufrieron algún tipo de traumatismo no mortal que, en algunas ocasiones, desencadena en alguna discapacidad (OMS, 2018).

En Costa Rica, los datos sobre accidentes de tránsito demuestran que la problemática sigue en aumento. Para el año 2013, según datos del COSEVI, se contabilizaron aproximadamente 12 546 accidentes en los cuales hubo víctimas (mortales, graves y leves) y para el año 2017 ese número aumentó en 2 285 accidentes con víctimas. Asimismo, en el año 2018, la tasa de mortalidad por accidente de tránsito fue de 8,89 por cien mil habitantes (COSEVI, 2019).

Ante esta situación, se crea el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas, el cual declara como objetivo: “estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial” (Organización Mundial de la Salud, 2011: 3).

En el marco de este Decenio, se crea el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Este plan tiene como finalidad, servir como un documento orientador para los países y facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas, destinadas al logro de las metas y objetivos que se desean alcanzar en el Decenio.

En dicho plan se recomienda elaborar estrategias encaminadas en cinco pilares, esos serían: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más segura, vehículos más

seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y, por último, respuestas tras los accidentes (Organización Mundial de la Salud, 2011).

A partir de lo anterior, en Costa Rica se trabajó bajo el Plan Nacional para la Seguridad Vial 2015-2020. Este se encuentra a cargo del COSEVI y tuvo como objetivo, el de “articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca la tasa de mortalidad de accidentes de tránsito por cien mil habitantes en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012” (Consejo de Seguridad Vial, 2015a).

Asimismo, es importante comprender que la problemática que se aborda corresponde a los accidentes de tránsito y que esta se puede trabajar a través de estrategias en seguridad vial. Además, se debe resaltar que esta problemática afecta a la población sin discriminar por edad. A pesar de lo anterior, uno de los grupos por edad que más se ve afectado son los adolescentes.

Según el Informe para la Salud del Adolescente de la OMS (2014), los accidentes de tránsito representan la principal causa de mortalidad para esta población. Por lo tanto, a continuación, se presentarán algunas de las acciones exitosas que se han realizado a nivel internacional y nacional, con el fin de mitigar la problemática y que, a su vez, sean dirigidas a esta población. También, se presentan evidencias científicas sobre la importancia de abordar estos temas con población adolescentes.

Antecedentes Internacionales

En este apartado es importante hacer hincapié en organizaciones, proyectos y estudios que enfocan sus esfuerzos a trabajar la problemática de seguridad vial en población adolescente internacionalmente, así como evidencias de la comunidad científica.

Es importante mencionar que algunos de estos antecedentes tienen como componente importante, la metodología en cascada, es decir, que los adolescentes se encarguen en algún momento de replicar conocimientos con sus pares. Por tanto, a continuación, se presentan los principales antecedentes internacionales hallados.

En Países Bajos, específicamente en Ámsterdam, se encuentra una de las principales organizaciones que se orienta al trabajo de la seguridad vial dirigida a jóvenes. Su nombre es YOURS (acrónimo de Jóvenes por la Seguridad Vial, por sus siglas, en inglés).

Esta organización es importante, debido a que se encuentra respaldada por la OMS y es miembro del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, este grupo buscó dar apoyo durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. La misma se encuentra dirigida por personas jóvenes y sus esfuerzos se centran bajo la principal premisa de trabajar con otros jóvenes alrededor del mundo.

Sus acciones se encuentran dirigidas en tres áreas; en primer lugar, se encuentra el defender los problemas de la juventud y la seguridad vial; en segundo, motivar a los jóvenes y posibilitarles la creación de redes y el intercambio de información y, finalmente, desarrollar las capacidades, conocimientos y habilidades de la gente joven (YOURS, 2015).

La organización tiene representación en diferentes países alrededor del mundo. Por lo tanto, se rescatan distintos esfuerzos, por ejemplo, en Níger se creó una ONG, denominada *Fondei Ma Bori*, la cual tiene su idea principal, en formar a los jóvenes en temas de seguridad vial utilizando un **enfoque de igual a igual** (YOURS, 2015).

Entre sus principales logros se encuentra la capacitación de 50 docentes en seguridad vial y la formación de 100 educadores pares para 20 centros educativos (Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial, 2015). Se menciona esta ONG, debido a que trabaja el enfoque de igual a igual y este es el mismo enfoque con el que se propone la *guía de capacitación* abordará el trabajo con los adolescentes de CODENA.

Por otra parte, en Belice para el año 2014 se inició con el proyecto denominado “Jóvenes de Belice por la seguridad vial”, este proyecto basaba su idea principal en ofrecer información a los jóvenes en temáticas de seguridad vial y su metodología fue basada en la formación de formadores (YOURS, 2015).

Al igual que en el caso anterior, la metodología que se propone en este proyecto es la que se desea utilizar en el Trabajo Final de Graduación. Según el Banco Interamericano de Desarrollo (2016:47), entre las fortalezas del proyecto se encuentra que “incorpora la

educación y el aprendizaje activo como piezas clave para la transmisión de criterios de seguridad vial, buscando generar conciencia social entre los más jóvenes”.

Asimismo, el BID identificó debilidades y oportunidades en el proyecto. Por un lado, una debilidad es el alto número de recursos que se necesitan para su sostenibilidad en el tiempo, y como oportunidad el que la experiencia sirva de modelo para ser implementada con otros jóvenes (BID, 2016: 47).

Por otra parte, en México se hallaron dos experiencias valiosas. La primera se creó en el año 2011 denominada “Fundación de Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda y Red Salvaguarda”; la misma se creó bajo la misión de prevenir que los jóvenes se vean involucrados en accidentes viales, y en caso de no poder evitarlo, que disminuyan las consecuencias preservando la vida (BID, 2016: 82).

Según una evaluación de la Universidad John Hopkins a la fundación, esta arrojó como resultados una efectividad del 50% en el cambio de conducta de los jóvenes, en cuanto al consumo de alcohol y que en conjunto con otras acciones del gobierno mexicano se logró reducir en un 15 % la siniestralidad de tránsito (BID, 2016: 82). Lo anterior, deja en evidencia que realizar acciones dirigidas a adolescentes arrojan resultados positivos como la disminución de actitudes riesgosas, como el consumo de alcohol y finalmente, disminución de los siniestros de tránsito.

La segunda experiencia en México responde al principal antecedente que se considera en el programa que plantea el COSEVI. El mismo se denominaba “Programa de Formación y Capacitación Participativa e Integral en Seguridad Vial” y era realizado por la **Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI)**. El objetivo general del programa consistía en:

“Contribuir en la promoción y desarrollo de competencias psicosociales entre las personas sujetas de formación y capacitación, que favorezcan la responsabilidad, asertividad y toma de decisiones en conductas relacionadas con la reducción de factores de riesgo en accidentes automovilísticos generados por conducción bajo la influencia de alcohol y el no uso de cinturón de seguridad y sillas de protección para niños” (IMESEVI, 2009: 21).

Entre las conclusiones se indica que el cumplimiento de los objetivos fue satisfactorio y que en relación con el objetivo general se logró la capacitación de más de 45 mil personas. Además, se indica como conclusión que gracias al programa se avanza hacia un Sistema Nacional de Capacitación de Promotores en Seguridad Vial y hacia un sistema de recolección y gestión de datos, seguimiento, evaluación, control de satisfacción y apoyo a los participantes del programa (IMSEVI, 2009:52).

Lo señalado anteriormente, es importante en función de la presente propuesta de Trabajo Final de Graduación, debido a que señala distintos logros alcanzados a la hora de realizar esfuerzos de seguridad vial en población adolescente.

Entre los que se pueden mencionar, la cantidad de personas capacitadas, que las personas logran identificar algunos factores de riesgo en carretera y la creación de materiales educativos como apoyo didáctico para sensibilizar, capacitar y formar a la población (IMSEVI: 50).

Por otra parte, se hace referencia de los hallazgos a nivel científico y del por qué es necesario realizar esfuerzos educativos en seguridad vial. En este sentido Quintero (2013), elabora el artículo denominado “Educación Vial, una forma más de educar”, en este artículo se aborda ampliamente la educación como instrumento para la convivencia social considerando la seguridad vial, asimismo, ahonda en los fines de la educación vial, desde la metodología de investigación teórica.

Por lo tanto, dentro de las reflexiones se menciona que la educación constituye una herramienta fundamental para vivir en sociedad y que mediante la educación se transmite cultura, por tanto, la educación en seguridad vial tiene como objeto “crear, potenciar y mantener conductas dirigidas a fomentar el conocimiento de los derechos y obligaciones que los individuos poseen en el ámbito de la Seguridad Vial”. Esta autora, además, insta a la creación de programas en seguridad vial como herramienta para promover la formación de una conciencia vial (Quintero, 2013: 120).

Asimismo, autores como Baptista y Reyes (2014), elaboran el artículo denominado “Los jóvenes y la educación para la cultura de la seguridad vial”, este se desarrolla bajo una

metodología exploratoria-descriptiva y para el desarrollo se aplicaron cuestionarios a jóvenes sobre actitudes en seguridad vial.

Así es como los autores establecen que los temas relacionados con la cultura vial implican también lo pedagógico. Además, en su estudio concluyen que los jóvenes en distintas ocasiones, conocen acerca de las conductas debidas e indebidas en las carreteras y que esto no quiere decir que actúen correctamente, por tanto, recomiendan el uso de herramientas didácticas desde la escuela y familias para acabar con los problemas relacionados a la accidentabilidad (Baptista y Reyes, 2014).

Considerando todo lo anterior, los estudios concluyen en que la educación vial o en seguridad vial representan un esfuerzo importante que puede tener un efecto positivo en la forma como las personas se desarrollan en las carreteras.

Por ejemplo, Valencia, Vargas y Sandoval (2018), en su proyecto realizado con el fin de contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito en el Municipio de Granada Meta en Colombia siguiendo una metodología de análisis descriptivo y sociológico de los factores que influyen en la accidentabilidad, concluyen en su estudio que en efecto, la educación en estos temas contribuye a la prevención de los accidentes de tránsito, partiendo del entendido de que se transmiten conocimientos normativos, culturales y formativos que permiten que las personas estudiantes tengan una noción de la problemática social que representan los accidentes.

Según Meneses, Gil y Romo (2010), los adolescentes representan el grupo de riesgo principal para la siniestralidad en carreteras. Lo anterior, mantiene relación con conductas no saludables como el consumo de drogas y alcohol, además, de que estos poseen sentimientos de invulnerabilidad, también se menciona que dentro de algunas características sociales asociadas al riesgo está el ser hombre, considerando la masculinidad y virilidad (Meneses *et al.*, 2010).

Finalmente, los antecedentes hallados son valiosos, debido a que indican el éxito de este tipo de esfuerzos. El resultado de que las personas tengan mayor noción sobre su actitud en las vías puede llegar a ser positivo, tal como lo concluyeron algunos antecedentes. Por tanto, para función del TFG resulta necesario lograr eso.

Antecedentes Nacionales

A nivel nacional, los esfuerzos dirigidos en materia de seguridad vial son competencia del COSEVI. Sin embargo, hay otras instituciones como el Instituto Nacional de Seguros (INS), que trabajan estas temáticas enmarcadas en la gestión de la prevención; desarrollada a través del eje de seguridad vial.

Este eje se centra en la búsqueda de la promoción para una cultura que prevenga los accidentes viales y para lograrlo, se desarrollan programas en escuelas y colegios (INS, s.f. párr. 4). Además, del Ministerio de Educación Pública que aborda la temática por medio de los planes de estudio.

Por parte del COSEVI, se cuenta con el Programa de Centros Educativos Seguros, mismo que nace por la “necesidad de formular acciones sistemáticas y consistentes para proteger la población infantil del país y fortalecer el proceso de una correcta cultura vial” (COSEVI, 2015a).

Asimismo, el objetivo general de este programa es generar una nueva cultura vial en la población estudiantil de edad preescolar, primaria y secundaria que incentive el desarrollo de hábitos seguros de desempeño en el sistema del tránsito en los Centros Educativos, a través de todo el territorio nacional.

Comprendiendo lo anterior, se resalta que dentro del programa se especifican dos proyectos. El primero sería el de las brigadas viales que consiste en promover el involucramiento del sector educativo en el proceso de enseñanza de la seguridad vial mediante capacitación, distribución y uso adecuado de material educativo, que les facilitará la labor de transmitir el mensaje a sus estudiantes (COSEVI, s.f.).

El segundo proyecto consiste en la creación de una página en Facebook llamada *EpicFailCR*, en esta página se mostraban imprudencias en carretera tratando de crear conciencia en la ciudadanía, la página se encuentra inhabilitada actualmente, debido a que estaba a cargo de la Alianza Público- Privada para la Seguridad Vial y esta no le dio continuidad (Comunicación personal, 2019).

En este sentido es importante mencionar que muchos de los procesos se han llevado de la mano con la organización *Aliarse* quien es promotora de las alianzas público-privadas a nivel internacional y en el país.

Esta organización conformó la Alianza para una mejor cultura vial en el año 2010 y ha impulsado esfuerzos que involucran la creación de una Guía Metodológica en Educación Vial y la creación de la página web “Brigada Vial”, ambas dirigidas a población de primaria.

Asimismo, también de la mano de la organización *Aliarse*, se encontró un cuaderno de actividades de educación vial para secundaria. Este documento se realizó con la idea de complementar los contenidos de las asignaturas de cívica, educación para la vida cotidiana y artes industriales (*Aliarse*, 2015). Este cuaderno tenía contenidos como conceptos básicos de seguridad vial, señalamiento vial, ley de tránsito, permiso temporal, entre otros.

En cuanto a los hallazgos a nivel científico, en el artículo de Tencio (2008) denominado “Una alternativa para la formación vial”, se muestra de manera general, la problemática de seguridad vial que existe a nivel mundial y aqueja a la sociedad costarricense.

Además, se plantea que es una problemática que se debe abordar mediante el desarrollo de una iniciativa desde una perspectiva que oriente la búsqueda de soluciones, desde las raíces de nuestra cultura, por medio de una formación integral continua desde edades tempranas. Lo anterior, considerando que los principales insumos en materia de seguridad vial en el año de publicación del artículo eran la Ley de Tránsito y la Educación Formal, por medio de programas curriculares y del COSEVI (Tencio, 2008).

Considerando lo anterior, Tencio (2008) propone la educación vial como una alternativa. Por tanto, justifica que el tema debe ser obligatorio en segundo ciclo y la totalidad de tercer ciclo, ya que niños, adolescentes y jóvenes, en edades entre 10 y 17 años aproximadamente, deben recibir formación como actuales peatones y usuarios de transporte.

Contextualización

Como ha sido mencionado anteriormente, el Trabajo Final de Graduación se elaboró en el marco del *Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial*.

Este nace, debido a que el Plan Estratégico de Seguridad Vial y su replanteamiento 2015- 2020 estableció diferentes acciones de intervención y plantea la creación del Plan Nacional de Movilidad y Seguridad Vial Integral, como una alternativa educativa para mejorar la cultura vial y así, reducir los accidentes de tránsito y su incidencia en lesiones y muertes, contemplando un modelo de intervención integral y un abordaje multidisciplinario y multisectorial, abordando así las principales causas de los accidentes de tránsito” (Benavides, 2019: 5).

En este sentido, es importante recordar que a pesar de que, el programa es planteado para ser realizado a nivel nacional, en este se especifica que será abordado en cantones que el mismo COSEVI considera de riesgo por los números de siniestros de tránsito.

Por tanto, se realizó la consulta a la Dirección de Proyectos, con el fin de saber cuáles eran estos cantones identificados y se indicó que el cantón de Alajuela es uno de los cantones prioritarios debido a los datos de accidentabilidad (Comunicación personal, 2019).

Se debe mencionar que, de momento no se cuenta con informes sobre el abordaje de la seguridad vial y del programa en este cantón específico, a pesar de que se menciona la prioridad según los actores de COSEVI.

Así es como se decide trabajar con un grupo de adolescentes pertenecientes al Conjunto de niños, niñas y adolescentes de Alajuela (CODENA). El objetivo de este conjunto es representar la voz de las personas menores de edad del cantón de Alajuela ante las organizaciones públicas y privadas, por y para mejorar las condiciones de vida de la niñez y adolescencia (OfiM, s.f.). Este grupo cuenta con una participación de aproximadamente 20 personas con edades entre los 9 y 18 años.

Por tanto, se debe hacer mención de que, para efectos del TFG, se consideró trabajar con aquellos que tengan edades entre los 12 y 18 años, considerando que la propuesta del Trabajo Final de Graduación se encuentra dirigida a población adolescente.

Además, se tiene conocimiento previo sobre el interés de estos adolescentes para ser partícipes de proyectos de este tipo (Comunicación personal, 2019).

Estos adolescentes son la población meta de futuros proyectos que surjan gracias a la implementación de la *guía de capacitación*, con el fin de que estos sean multiplicadores de conocimientos con otras personas adolescentes.

Justificación

En el mundo y en Costa Rica, la siniestralidad de tránsito representa un número importante de lesiones y fallecimientos (Aliarse, 2017). En este sentido, la organización Aliarse también presenta datos tomados del COSEVI y Ministerio de Obras Públicas (MOPT), en los que se menciona que para el año 2016 se registraron 456 muertes “en el sitio”, es decir, personas que mueren en el lugar del accidente, representado de esta manera, 58 más que el año 2015 (Aliarse, 2017).

Lo anterior, visualiza que la problemática afecta a una gran cantidad de personas y que lejos de disminuir el número de víctimas, más bien aumenta todos los años, convirtiéndose en un problema de salud pública.

Según Frenk (2016), un problema de salud pública representa una situación que, por su alta frecuencia, afecta la salud de un importante número de personas. Por tanto, como se logra evidenciar, la situación expuesta se puede calificar de esta manera. Para el abordaje de ese problema es indispensable el involucramiento de distintos actores, desde lo gubernamental hasta de la comunidad organizada para mitigar la situación.

Comprendiendo lo anterior, este trabajo brinda una *guía de capacitación* bajo la temática de seguridad vial que podrá ser aplicada en colaboradores de COSEVI y que

pretende que se generen, en el futuro, acciones de seguridad vial con personas adolescentes de CODENA.

Asimismo, se puede visualizar que la población última en este trabajo son personas adolescentes y además es conveniente abordar este tema en estas personas, debido a que, a nivel mundial, la siniestralidad de tránsito representa una de las principales causas de lesiones y muerte en la población de 5 a 19 años (OMS, s.f., párr. 4).

Por otra parte, en relación con la conveniencia de este trabajo final de graduación, se debe mencionar que la misma es alta, debido a que se enmarca en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas y que, además, se ha extendido del 2021 al 2030 (OMS, 2021) y en el Plan Estratégico Nacional en el Marco del Decenio para la Seguridad Vial 2015- 2020 del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI, 2015a).

En este sentido, se puede decir que, tanto a nivel mundial como en Costa Rica, se han estado realizando esfuerzos para mitigar las consecuencias que traen consigo, los siniestros de tránsito.

Sin embargo, como ha sido expuesto con anterioridad a nivel nacional, dichos esfuerzos no van dirigidos en gran medida a la población adolescente (COSEVI, s.f.). Por el contrario, se trabaja mayormente a nivel de infantes, como el Programa de Centros Educativos Seguros del COSEVI y la Guía Metodológica para la Seguridad Vial dirigida a I y II ciclo creada por la Alianza Público-Privada.

Por tanto, el tema según la OMS (2017) es un problema de salud pública y una necesidad para ser abordada en la población adolescente. En ese entendido, se espera que la *guía de capacitación*, producto del TFG ayude a mitigar esta situación mediante el abordaje de la movilidad y seguridad vial en adolescentes a largo plazo.

En la misma línea, en cuanto a la trascendencia del trabajo, se espera que tenga un beneficio en la población adolescente como actuales actores dentro de la sociedad y en el futuro como posibles conductores en las carreteras del país, considerando que la educación es una herramienta para el desarrollo humano y sostenible (OPS, 2017).

Por su parte, se proyecta que los beneficios sean a mediano y largo plazo, considerando que son actores dentro de la movilidad como peatones, pasajeros y conductores

de bicicleta; sin embargo, se debe tomar en cuenta que son potenciales conductores de motocicletas y automóviles.

En cuanto al valor teórico que genera el TFG, se espera que este beneficie a la comunidad científica creando una *guía de capacitación*, mediante la cual se puedan capacitar a funcionarios de COSEVI y que posteriormente, estos puedan llevar acciones específicas a la población adolescente. Además, esta guía espera servir de base para la creación de esfuerzos similares.

En relación con la viabilidad que cuenta el proyecto que se presenta, es importante mencionar que el mismo contó con el apoyo del departamento de proyectos del COSEVI (ver anexo 1), así como con la planificadora social del PANI, encargada del grupo CODENA. Finalmente, con todo lo expuesto anteriormente, se llegó a la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo abordar la seguridad vial en adolescentes mediante el Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral?

Objetivos

General

Diseñar una *guía de capacitación* para el abordaje de la seguridad vial dirigida a colaboradores de COSEVI en el marco del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral para ser implementada en CODENA durante el año 2022.

Específicos

1. Describir las experiencias en la implementación del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral desde la experiencia de los funcionarios de COSEVI.
2. Caracterizar el perfil sociodemográfico de los adolescentes de CODENA.
3. Identificar los conocimientos en seguridad vial de los adolescentes de CODENA.
4. Establecer los componentes de la guía de capacitación para el abordaje de la seguridad vial según el perfil de los adolescentes y programa de COSEVI.

Marco Conceptual

Como ha sido evidenciado anteriormente, la presente propuesta de TFG tiene como objetivo general, diseñar una guía de capacitación en seguridad vial dirigida a colaboradores de COSEVI en el marco del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral para adolescentes de CODENA. En ese sentido es importante tener diferentes referentes teóricos que sirvan como punto de partida para el trabajo.

Guía de Capacitación

Es importante partir con lo que se está comprendiendo como *guía de capacitación*, debido a que este es el producto con el que finaliza el TFG. Por tanto, se comprende como la sistematización de un proceso, mismo que debe tener una secuencia lógica indicando el quién, cómo, dónde, cuándo y para quiénes se ha de realizar (Fondo Multilateral de Inversiones del BID, 2014).

Al ser un proceso que debe poseer una secuencia lógica, se comprende que debe cumplir con una serie de pasos a la hora de su elaboración. Según el Fondo Multilateral de Inversiones (2014), esos pasos serían: *definir los objetivos y alcance, recopilar la información necesaria, elaboración de la guía, aprobación y finalmente el proceso de difusión*.

Además, es importante mencionar que se utilizó la metodología propuesta por Fondo Multilateral de Inversiones (2014) como base; sin embargo, esta metodología se adaptó según los resultados que se obtuvieron durante la fase de recolección de la información.

Por otra parte, la *guía de capacitación* se diseñó para que pueda ser implementada en la formación de agentes replicadores y que, a su vez, estos capaciten a la población meta. Por tanto, en términos de esta propuesta se espera que los funcionarios capacitados pueden replicar los conocimientos adquiridos en las capacitaciones con adolescentes de CODENA.

Asimismo, la *guía* se abordó desde la promoción de la salud. Por tanto, es importante comprender la promoción de la salud. En función de este trabajo se puede concebir, según lo que menciona Giraldo *et al.* (2010: 130) como una:

“estrategia para la adquisición y el desarrollo de aptitudes o habilidades personales que conlleva a cambios de comportamiento relacionados con la salud y al fomento de estilos de vida saludables, así contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de las personas que conforman una sociedad”.

Además, es importante mencionar que esta *guía* contempló el brindar una estrategia metodológica donde se brindaron herramientas en planificación, diseño, implementación y evaluación efectiva de un proceso de capacitación.

Seguridad vial

La seguridad vial es un término en el cual según Merchán *et al.* (2011), se hace referencia a un sistema social que se caracteriza por ser holístico, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados.

Por otra parte, en Costa Rica, específicamente en el Manual del Conductor se explica la seguridad vial como una disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito (Dirección General de Educación Vial, 2019: 6). Por tanto, en esta conceptualización, también se hace referencia a la trilogía vial.

La trilogía vial corresponde a los factores que convergen simultáneamente en las carreteras. Por tanto, estos son el factor humano, vía y su entorno y factor vehículo (Manual del Conductor, 2019: 5). Esta trilogía lo que indica es que cualquier falla en alguno de estos elementos podría afectar el objetivo final de tener un buen desplazamiento por las vías públicas.

Considerando lo anterior, es importante hacer referencia de los conocimientos en seguridad vial. Por tanto, el conocimiento es el resultado de la vivencia, participación u observación de aquello que se está estudiando (Martínez y Ríos, 2006).

En este sentido, para la presente investigación se consideraron aquellos conocimientos relacionados con lo que se expuso sobre el concepto de la seguridad vial, trilogía vial, además, de la pirámide de movilidad, señales de tránsito y conductas de riesgo que se adoptan en la carretera.

Movilidad Segura y Sostenible

Anteriormente, se abordó la seguridad vial; sin embargo, este concepto se ha venido transformando a un término nuevo denominado movilidad segura y sostenible. A lo interno del COSEVI, se está intentando dejar de lado la conceptualización de seguridad vial para darle paso a la movilidad segura. Lo anterior, debido a que este es un término más amplio y que considera de forma integral, los diferentes componentes del entorno vial (Comunicación personal, 2019).

La movilidad segura y sostenible es un concepto que nace de la preocupación por los problemas medioambientales y sociales ocasionados por la generalización de modelo de transporte urbano basado en el automóvil particular (Federación Iberoamérica de Asociaciones de Víctimas contra la violencia vial, 2019, párr. 1).

Según esta Federación, las políticas para potenciar la movilidad segura y sostenible requieren de: 1. Un modelo de transporte público más eficiente, 2. Mejorar la integración social de los ciudadanos, 3. Incrementar la calidad de vida de las personas y 4. Aportar más seguridad en los desplazamientos (FICVI, 2019).

Considerando todo lo anterior, algunos países como Países Bajos, Dinamarca y Estados Unidos han evolucionado al desarrollo de infraestructura pensada en las personas. Basándose también, en la pirámide de movilidad.

Esta pirámide o jerarquía prioriza aquellas formas de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y que dañan de menor manera, el medio ambiente (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, 2013). Por tanto, los elementos de esta pirámide

son los peatones, ciclistas, transporte público, transportes de carga de mercancías y vehículos particulares.

Comunidades de Aprendizaje

Con comunidades de aprendizaje, se hace relación a la forma en la que se percibe la participación de adolescentes en la educación de otros adolescentes. En cuanto, la transformación de los centros educativos en comunidades de aprendizaje es uno de los puntos de partida más sólidos para lograr la participación de la ciudadanía en la mejora de sus comunidades (García et al, 2012).

Asimismo, estos autores indican que el integrar los centros educativos con la participación de familiares, voluntariado y personas de la comunidad para conseguir el éxito escolar de todo el alumnado logra la confianza de las personas en un proyecto colectivo que crea sentido diariamente, además de que ven la educación como una oportunidad para mejorar la calidad de vida de las personas.

CAPÍTULO II.
PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO

Planteamiento Metodológico

A continuación, se presenta el procedimiento metodológico bajo el cual, se realizó el Trabajo Final de Graduación.

Encuadre metodológico

Paradigma

El paradigma bajo el cual se enfocó el presente TFG es el constructivismo; que según Hernández *et al.* (2014), se caracteriza porque la realidad se construye, a partir de las diferentes formas en que se percibe esta, también porque el saber se construye de forma social por los participantes que forman parte del proceso y, además, los resultados no pueden ser generalizados.

Este trabajo cumple con las características del constructivismo anteriormente mencionadas. Debido a que la realidad se construyó, a partir de diferentes actores como los adolescentes de CODENA y colaboradores del COSEVI.

Además, cada uno de los aportes que estos brindaron fueron de apoyo en la construcción de la *guía de capacitación*, misma condición que hace que solo sea aplicable en un contexto específico.

Enfoque

El presente Trabajo Final de Graduación se enmarcó bajo el enfoque mixto. Lo anterior, debido a que se integraron características tanto del enfoque cuantitativo, como del cualitativo a la hora de recolectar y analizar la información.

Según Hernández *et al.* (2014): “los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio”.

En función del presente trabajo final de graduación, se debe mencionar que los objetivos, 1 y 4 fueron de carácter cualitativos. Por su parte, los objetivos 2 y 3 son cuantitativos.

Diseño de la investigación

El diseño de la investigación corresponde al plan o la estrategia que se desarrolló para obtener la información que ayudó a responder al planteamiento del trabajo (Hernández, Fernández y Baptista, 2014: 128).

Partiendo de esto, el diseño de esta investigación correspondió según la prioridad que se le dio a cada enfoque a igualdad de estatus, es decir, se le dio la misma prioridad al enfoque cuantitativo y cualitativo. Además, la secuencia fue concurrente, esto significa que primero se recolecta la información cuantitativa y posteriormente, la cualitativa.

Por otra parte, al estar la propuesta enmarcada en el enfoque mixto, se definió el diseño para cada enfoque. Por tanto, en relación con lo cualitativo se usó el diseño emergente, que según Galeano (2020), se caracteriza por ser cambiante, es decir que se configura de acuerdo a las condiciones, propósitos y hallazgos de la investigación.

En relación con este trabajo, esto se dio debido a que con la recolección de la información se creó la *guía de capacitación*. Además, es importante mencionar que esta guía contempló el brindar una estrategia metodológica, donde se facilitan herramientas en planificación, diseño, implementación y evaluación efectiva de un proceso de capacitación.

En cuanto al enfoque cuantitativo, se utilizó el diseño no experimental transversal, debido a que no se manipularon deliberadamente las variables, en este sentido lo que se

realiza es una observación de las mismas y posteriormente, se analizan. Además, es transversal considerando que el estudio de las variables se da en un momento determinado (Hernández, Fernández y Baptista, 2014: 154).

Sujeto de estudio

El sujeto de estudio correspondió a los funcionarios del Programa de COSEVI, además, de los adolescentes de CODENA. Mientras que el objeto de estudio es la *guía de capacitación*.

Población y muestra

Como fue mencionado anteriormente, la población con la que se implementó la propuesta son colaboradores de COSEVI para el objetivo específico 1. Además de adolescentes de CODENA para los objetivos 2 y 3.

Por tanto, en relación con la población de los adolescentes de CODENA, esta correspondió a los jóvenes que asistían a las reuniones planeadas para obtener la información especificada más adelante sobre el perfil sociodemográfico y conocimientos en seguridad vial.

Es importante mencionar que, para realizar estas reuniones se contó con una estrategia de convocatoria en la cual, todos los adolescentes fueron invitados. Dicha estrategia constó de afiches informativos (virtuales) sobre el proyecto, mensajes de WhatsApp (aplicación para enviar y recibir mensajes de texto) sobre la importancia de participar en él como adolescentes y de los potenciales beneficios que pueden tener, además, se realizaron recordatorios, para que se pueda atraer a la mayor cantidad de adolescentes posibles.

A pesar de lo anterior, estas estrategias de convocatoria no dieron el resultado esperado, debido al contexto de pandemia en el que se vivía en el momento de la recolección

de la información. Por lo anterior, se recurrió a la estrategia de ir casa por casa para lograr que los adolescentes completaran los formularios.

Es importante mencionar que, en un primer momento, se indicó que la población adolescente de CODENA era de 20 jóvenes (Comunicación Personal, 2021), sin embargo, debido a diferentes limitaciones se abordaron 12 de ellos por medio del cuestionario.

En cuanto, a la muestra de colaboradores de COSEVI para el objetivo específico 1, la población fueron los funcionarios de la Dirección de Proyectos, asimismo, se utilizó el muestreo conocido como “bola de nieve”.

Por tal razón, se inició con la aplicación de dos entrevistas a funcionarios claves y que han sido partícipes tanto de la elaboración del programa de COSEVI, así como del planteamiento del presente TFG.

Posteriormente, a estos dos informantes se les solicitó recomendaciones acerca de otras personas que enriquecieran la información sobre la experiencia en la aplicación del programa. Sin embargo, estas consultas no dieron resultado, debido a que el programa no había sido implementado, por tanto, las dos personas entrevistadas fueron dos mujeres colaboradoras de COSEVI, específicamente de la Dirección de Proyectos.

A continuación, se muestra el cuadro 1, en el que se visualiza la población y muestra por objetivo específico:

Cuadro 1. *Población y muestra del estudio.*

Objetivo	Enfoque y técnica de recolección de datos	Población	Muestreo
1. Describir el proceso de implementación del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral desde la experiencia de los funcionarios de COSEVI.	Cualitativo/ entrevista semiestructurada	Colaboradores de COSEVI.	Bola de nieve, partiendo de funcionarios de la Dirección de Proyectos del COSEVI que han

			<p>sido partícipes en la elaboración del programa, así como del TFG propuesto.</p> <p>Resultado del muestreo: 2 colaboradoras de COSEVI</p>
<p>2. Conocer el perfil sociodemográfico de los adolescentes de CODENA.</p>	<p>Cuantitativo/ cuestionario</p>	<p>Adolescentes de CODENA.</p>	<p>Se tomó en cuenta toda la población de CODENA, sin embargo, dependió de la respuesta a la convocatoria a realizar por medio de afiches y recordatorios virtuales.</p> <p>Consultados: 12 personas adolescentes.</p>
<p>3. Identificar los conocimientos en seguridad vial de los adolescentes de CODENA.</p>	<p>Cualitativo/ cuestionario</p>	<p>Adolescentes de CODENA.</p>	<p>No hay muestreo.</p> <p>Se tomó en cuenta toda la población de CODENA, sin embargo, dependió de la respuesta a la convocatoria a realizar por medio de</p>

			afiches y recordatorios virtuales. Consultados: 12 personas adolescentes.
--	--	--	---

Fuente: Elaboración propia (2022).

Temporalidad

El trabajo final de graduación se realizó contemplando el tiempo entre setiembre del 2021 y agosto del 2022.

Cuadros de operacionalización

Cuadro 2. Operacionalización de Constructos: *Objetivo específico 1.*

Objetivo 1. Describir las experiencias en la implementación del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral desde la experiencia de los funcionarios de COSEVI.					
	Definición operativa	Primer orden	Observaciones	Instrumento	Operatividad
Proceso de implementación de Programa Nacional de Capacitación en Movilidad	Proceso mediante el cual se ha trabajado en el cumplimiento de los objetivos y metas del	Cumplimiento de la meta del programa	Desde su experiencia en los últimos 6 meses, ¿qué acciones se han realizado para fortalecer la enseñanza y crear capacidad humana calificada capaz de transmitir los conocimientos en movilidad y sobre seguridad vial a nivel país y específicamente en el cantón de Alajuela?	Entrevista semiestructurada	Pregunta 1

y Seguridad Vial Integral desde la experiencia de los funcionarios de COSEVI.	programa mencionado.	Cumplimiento de los objetivos específicos del programa	Desde su experiencia en los últimos 6 meses, ¿se ha avanzado en la conformación y capacitación de un grupo de personas expertas en la temática de movilidad a nivel país y en el cantón de Alajuela?		Pregunta 2
			Desde su experiencia en los últimos 6 meses, ¿qué acciones se han realizado a nivel país y en el cantón de Alajuela específicamente, para capacitar personal de instituciones públicas y privadas, así como líderes comunales como promotores en movilidad segura y sustentable?		Pregunta 3
			(En el caso de haber avanzado con los puntos anteriores) ¿De qué manera se ha hecho el		Pregunta 4

			acompañamiento a los promotores en su labor como multiplicadores de la información a la población meta?		
			Desde su experiencia, mencione ¿De qué manera se ha monitoreado y/o evaluado el conocimiento adquirido en la capacitación por los promotores para la aplicación de medidas correctivas?		Pregunta 5
			Desde su experiencia considera que ¿Se ha avanzado en los últimos meses en la elaboración de una base de datos que permita tener un registro nacional de los formadores? Explique cómo ha sido.		Pregunta 6
		Limitaciones	Hablando desde su experiencia ¿Cómo ha sido el manejo de las		Pregunta 7

			limitaciones que se tenían contempladas? ¿Considera que con el tiempo han aparecido más limitaciones de las pensadas?		
		Metodología	¿Ha identificado alguna dificultad para llevar a cabo la metodología planteada en el proyecto?		Pregunta 8
Proceso de diseño del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral desde la experiencia	Proceso mediante el cual se ha realizado el diseño del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral.	Planteamiento inicial del programa	¿Cómo surgió inicialmente el programa? ¿Por qué se decide diseñar este programa?	Entrevista semiestructurada	Pregunta 9
		Planteamiento de las metas del programa	¿Qué se espera alcanzar con el programa? ¿Cuáles son las metas del programa?		Pregunta 10
		Diseño de los objetivos	¿Como se dio el proceso de diseño de los objetivos del programa? ¿Cuál es el principal objetivo del programa?		Pregunta 11

de los funcionarios de COSEVI.	Población destinataria	Podría describir la población destinataria del programa y la forma en la que serían participes del mismo		Pregunta 12
	Temporalidad	¿En cuánto tiempo se plantea ejecutar el Programa? ¿Cuándo se piensa dar inicio con la implementación del programa?		Pregunta 13
	Evaluación	¿El programa será evaluado? De responder positivamente, podría ampliar ¿cómo será evaluado y por quienes?		Pregunta 14
	Limitaciones	¿Qué limitaciones considera que se puedan presentar durante la ejecución del programa? ¿Y cómo serían solventadas?		Pregunta 15
	Interés institucional	¿Cuál considera que es la importancia del programa para la institución que usted representa?		Pregunta 16

			¿El programa se enmarca en algún objetivo o meta institucional específicamente?		
		Metodología del programa	¿Cuál es la metodología propuesta para la ejecución del programa? Ampliar la respuesta ¿Quién va a capacitar a los adolescentes involucrados con el programa?		Pregunta 17

Nota: La operacionalización, en relación con el diseño del programa se realiza en caso de que el programa aún no se encuentre implementado. **Fuente:** Elaboración propia (2022).

Cuadro 3. Operacionalización de Constructos: Objetivo específico 2.

Objetivo 2. Caracterizar el perfil sociodemográfico y contexto social de los adolescentes de CODENA.						
	Definición operativa	Variable	Naturaleza	Nivel de medición	Observaciones	Operatividad en anexo 1
Perfil sociodemográfico	Características de una población y su desarrollo a través del tiempo, dando a conocer particularidades de ella en cuanto a edad, sexo y otros determinantes económicos y sociales.	Sexo: condición biológica del ser humano en términos de hombre o mujer.	Categoría dicotómica	Nominal	Sexo: /_/_/ 1. Hombre /_/_/ 2. Mujer /_/_/ 3. NR	Ver ítem A
		Edad: número de años cumplidos en el momento del estudio.	Numérica	Proporción	Edad: /_/_/	Ver ítem B

		Ocupación: actividad o trabajo que realiza una persona.	NA	Ordinal	<p>Marque las opciones que usted cumple:</p> <p>1.Trabaja ()</p> <p>2.Estudia ()</p> <p>3.Tiene negocio propio ()</p>	Ver ítem C
		Lugar de Residencia: espacio geográfico donde vive una persona.	NA	Nominal	<p>/ __ / Provincia</p> <p>/ __ / Cantón</p> <p>/ __ / Distrito</p>	Ver ítem D
		Escolaridad: período en el que una persona pertenece al sistema educativo.	Categoría politómica	Ordinal	<p>Indique qué nivel está cursando o fue el último en cursar:</p> <p>1.Sexto ()</p> <p>2.Séptimo ()</p> <p>3.Octavo ()</p> <p>4.Noveno ()</p> <p>5.Décimo ()</p> <p>6.Undécimo ()</p>	Ver ítem E

					7.Duodécimo () Ha llevado cursos educativos de otro tipo: 1.No () 2. Si () indique: —	Ver ítem G
		Grupos sociales a los que pertenece	Catagórica dicotómica	Nominal	Aparte de CODENA, pertenece a otro grupo social (pastorales, iglesia, scouts, arte) 1. No () 2. Si () indique: __	Ver ítem H
		Motivación	NA	NA	¿Qué lo motiva a participar de este tipo de grupos? ¿Y cómo le gustaría que sus opiniones sean tomadas en cuenta?	Ver ítems I y J

		Disponibilidad	Catagórica Politómica Catagórica Dicotómica	Ordinal Nominal	¿Cuánto tiempo dispone semanalmente para formar parte del proyecto? ¿Le gustaría formar parte del proceso de enseñanza en materia de seguridad vial hacia otros adolescentes?	Ver ítem W y X
		Compromisos	Dicotómica	Nominal	¿Cuenta con compromisos en el grupo CODENA? 2.No () 3. SI () cuáles: ____	Ver ítem Y

Fuente: Elaboración propia (2022).

Cuadro 4. Operacionalización de Constructos: objetivo específico 3.

Objetivo 3. Identificar los conocimientos en seguridad vial de los adolescentes de CODENA.						
	Variable	Subvariable	Naturaleza	Nivel de medición	Observaciones	Operatividad en anexo 1
Conocimientos en seguridad vial	Perfil de las personas promotoras que incluye	Conocimientos de los componentes de la trilogía vial	Categoría politómica	Nominal	El tránsito se encuentra conformado por los siguientes componentes (marcar 3 opciones)	Ver ítem O

de los adolescentes	conocimientos previos en seguridad vial.	Conocimiento de los componentes de la pirámide de movilidad	Categoría politómica	Nominal	De los siguientes elementos, cual considera usted que las personas utilizan con mayor frecuencia a la semana. Siendo 1 el más frecuente 5 el menos frecuente.	Ver ítems P y Q
					De los siguientes elementos, ordene cuales contribuyen mayormente al cuidado del medio ambiente. Siendo 1 el que más contribuye y 5 el que menos contribuye	
		Conocimiento del concepto de seguridad vial	NA	NA	¿En qué piensa cuando se habla de seguridad vial?	Ver ítem J

		Conocimiento del uso correcto de las vías	NA	NA	<p>¿Con qué frecuencia acata las ordenes de un oficial de tránsito cuando se moviliza?</p> <p>¿Con qué frecuencia respeta las señales de tránsito verticales?</p> <p>¿Con qué frecuencia respeta las señales de tránsito horizontales?</p> <p>Indique del 1 al 3 la prioridad de paso donde 1 es el que tiene mayor prioridad y 3 menor prioridad</p>	Ver ítems R, S, T y U
--	--	---	----	----	---	-----------------------

		Conocimiento de las señales de tránsito	Catagórica politómica	Ordinal	La siguiente señal de tránsito es:	Ver item K, L, M y N
--	--	---	-----------------------	---------	------------------------------------	----------------------

Fuente: Elaboración propia (2022).

Cuadro 5. *Operacionalización de Constructos: objetivo específico 4.*

*Según el Fondo Multilateral de Inversores Miembro del Grupo BID.

Objetivo 3. Establecer los componentes de la guía de capacitación para el abordaje de la Seguridad Vial según el perfil de los adolescentes.				
Variable	Definición operativa	Primer orden	Segundo orden	Instrumento
Componentes de la guía de capacitación*	Elementos que componen la <i>guía de capacitación</i> desde la revisión de documentos y recomendaciones de funcionarios de COSEVI	Prólogo	NA	Revisión bibliográfica
		Resumen ejecutivo		
		Introducción		
		Cuerpo: <ol style="list-style-type: none"> 1. Enfoque metodológico 2. Identificación de las partes de la guía 3. Identificación de las actividades que componen cada parte 4. Responsables 		
		Conclusiones		
				Entrevista (ver pregunta 9 de anexo 3)

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En el presente apartado se hace referencia de las técnicas que se utilizaron para la recolección de los datos, considerando la metodología propuesta, la naturaleza de dichas técnicas fueron de carácter cuantitativo y cualitativo. Asimismo, se profundiza acerca de los instrumentos que se emplearon.

Es importante aclarar que, con el fin de obtener la información, la investigadora se desplazó a los lugares de residencia de las personas adolescentes, asimismo, se realizaron reuniones virtuales con las personas colaboradoras de COSEVI.

Cuestionario

Los cuestionarios autoadministrados corresponden a una de las técnicas más utilizadas en las investigaciones. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), el cuestionario “es un conjunto de preguntas respecto de una o más variables que se desean medir”.

Por tanto, el cuestionario que se diseñó en la presente investigación fue dirigido a adolescentes de CODENA (ver anexo 2), en el cual se indagaron conocimientos en seguridad vial, así como los aspectos del perfil sociodemográfico, para responder al objetivo específico 2 y 3.

Los aspectos anteriormente mencionados se consideraron, debido a la finalidad que persigue la *guía de capacitación* sobre la multiplicación de los conocimientos por parte de los adolescentes de CODENA con otros adolescentes en el futuro. Por tanto, las preguntas se realizaron, con el fin de contextualizar y caracterizar a los adolescentes.

Por otra parte, este cuestionario se crea específicamente para el presente trabajo, por ende, fue necesario realizar una prueba piloto antes de ser aplicado con la población final, esta prueba piloto fue aplicada con adolescentes del grupo de Guías y Scouts número 23,

pertenecientes a San Rafael de Alajuela. Por último, el instrumento fue autoadministrado; sin embargo, los adolescentes contaron con el apoyo de la investigadora para realizar consultas.

El instrumento se diseñó en línea a través de la herramienta de Formularios de Google y las personas adolescentes contaron con el apoyo y guía necesaria en todo momento, con el fin de completarlo satisfactoriamente.

Entrevista semiestructurada

Se hizo uso de la técnica de recolección de datos cualitativos, específicamente de la **entrevista semiestructurada**. Con el fin de dar respuesta al objetivo específico 1.

La entrevista semiestructurada es definida por Díaz *et al.* (2013) como “una conversación amistosa entre informante y entrevistador, convirtiéndose este último en un oidor y no impone ni interpretaciones ni respuestas, guiando el curso de la entrevista hacia los temas que a él le interesan”.

La entrevista semiestructurada (ver anexo 3) se aplicó a colaboradores del COSEVI. Esto con la finalidad de obtener información necesaria para realizar el análisis de la implementación que se ha hecho del Programa de COSEVI. Además, se consideraron preguntas sobre el diseño del programa.

Recursos

Para realizar de la mejor manera y garantizar el éxito durante el Trabajo Final de Graduación fue importante contar con una serie de recursos. Por tanto, a continuación, se detallan los recursos que fueron necesarios durante este proyecto.

Talento Humano

Este recurso responde a los saberes y haceres que poseen las diferentes personas, también a sus actitudes, habilidades, convicciones, aptitudes, valores, motivaciones y expectativas, respecto al sistema individuo, organización, trabajo sociedad (Balza, 2010).

Considerando lo anterior, para el proyecto, el principal talento humano es la estudiante para optar por la licenciatura en promoción de la salud, el equipo asesor del TFG y los funcionarios del PANI y COSEVI, quienes dieron apoyo en todo momento.

Recurso Material

Estos fueron los elementos y equipos necesarios para el cumplimiento de los distintos objetivos propuestos y las actividades planeadas.

A continuación, se detallan los recursos materiales que fueron necesarios durante la gestión del proyecto.

1. Suministros

Los principales suministros que se necesitaron durante el TFG son los siguientes: lápices, lapiceros, copias y marcadores.

2. Infraestructura

Durante el Trabajo Final de Graduación se necesitaron espacios físicos en los cuales, se realizaron la aplicación de los instrumentos. Por tanto, los espacios físicos consignados fueron la Oficina Local del Patronato Nacional de la Infancia en Alajuela; sin embargo, debido a motivos sanitarios -pandemia- no se realizaron reuniones, por lo que se recurrió a visitar a los adolescentes en sus hogares en compañía con los(as) funcionarios(as) de CODENA.

Recurso Tecnológico

Son medios que se valen de la tecnología. Por tanto, se hace uso de laptop que tenga paquetes office, estadísticos e internet. Asimismo, fue necesaria la utilización de celulares para la aplicación de los cuestionarios.

Recurso Financiero

En este apartado se hace referencia al presupuesto que fue necesario para obtener los materiales contemplados, así como para lograr el desarrollo de lo planteado. Partiendo de lo anterior, se presenta el presupuesto para el TFG.

Plan de Análisis

El plan de análisis es parte fundamental en todo proceso de investigación. El mismo debe ser claro y estructurarse previamente a la recolección de los datos. Esto debido a que en el plan se indica de qué manera fue tratada y sistematizada la información. En consecuencia, el análisis se realizó de lo más general a lo más específico, en función de dos momentos: descriptivo y triangulación de la información.

Con el fin de lograr, todo lo anteriormente descrito, se hizo uso de herramientas para el procesamiento de la información. En cuanto a la información cuantitativa, esta fue procesada con el uso de paquetes estadísticos como Excel y Stata. Por otro lado, la información de carácter cualitativa fue sintetizada por medio del procesador de texto Word, a partir del análisis de categorías y una triangulación de la información.

El análisis descriptivo en la presente investigación constituyó el primer momento, por tanto, se realizó en función de la información recolectada, a partir de los instrumentos de recolección de la información: cuestionario y entrevistas semiestructuradas.

Por ende, en relación con el cuestionario que se administró, sus resultados se obtuvieron a partir de un análisis descriptivo de los conocimientos reportados, en relación con el perfil sociodemográfico y los conocimientos de seguridad vial de los adolescentes de CODENA.

Posteriormente, se procedió a analizar la información obtenida con las entrevistas, utilizando la herramienta Word como fue especificado anteriormente. Finalmente, el análisis de la información concluyó con la triangulación de esta.

Es decir, se analizaron los datos brindados por las fuentes de información: adolescentes de CODENA por medio del cuestionario y colaboradores del COSEVI, por medio de las entrevistas. Lo anterior, con el fin de establecer los componentes de la *guía de capacitación* y de esta manera, finalizar con la elaboración de la guía que aquí se presenta.

Análisis Cuantitativo

El análisis cuantitativo se realizó por medio de la utilización de la herramienta de Excel, asimismo, este tipo de análisis fue empleado con la información que se obtuvo por medio del cuestionario autoadministrado por los adolescentes de CODENA para dar respuesta a los objetivos específicos 2 y 3.

Partiendo de lo anterior, en un primer momento, la información fue depositada en una hoja de Excel, una vez ordenados los datos, estos se analizaron de forma descriptiva univariada o bivariado, por medio de STATA. Además, es importante mencionar que el análisis se realizó a partir de las subvariables especificadas en los cuadros de operacionalización anteriormente presentados.

En cuanto a las subvariables que fueron analizadas de forma univariada, se consideraron emplear tablas de frecuencia simple y gráfico de anillo como posibles formas de representación gráfica. Las variables que fueron analizadas de esta manera corresponden a las relacionadas con los conocimientos previos sobre seguridad vial y aspectos sociodemográficos.

Además, en relación con el análisis bivariado en función de la presente investigación se analizaron aquellas variables relacionadas con la disposición y disponibilidad, es decir, se cruzarán las subvariables concernientes al tiempo con el que disponen los adolescentes de CODENA para ser parte del proyecto y el deseo para ser parte de este.

Análisis Cualitativo

En relación con el análisis cualitativo que se realizó en la presente investigación, se utilizó la herramienta de Word. Es importante, comprender que el análisis cualitativo se realizó paso a paso.

Por tanto, el primer momento fue la transcripción textual de toda la información brindada por los informantes en las entrevistas. Posteriormente, se revisaron mediante un control de calidad cruzado con la directora de tesis mediante la lectura y observación.

Acabado el proceso de revisión de los datos, se organizó la información, con el fin de identificar las unidades de análisis. Una vez realizados los procesos descritos se codificó la información, de acuerdo con las categorías establecidas previamente (cuadro de operacionalización de categorías) y con las categorías emergentes. Esto permitió que finalmente, la información pudiera ser analizada, con el fin de generar la *guía de capacitación en seguridad vial*.

Asimismo, lo anterior se logró una vez finalizados los dos procesos de análisis tanto cualitativo como cuantitativo, esto mediante la triangulación de la información. Por tanto, es importante mencionar que la triangulación de datos hace referencia a la utilización de diferentes estrategias y fuentes de información que permite contrastar los datos recabados (Aguilar y Barroso, 2015).

Mecanismos de Evaluación del proyecto

La evaluación es un proceso esencial en todo proyecto, esto debido a que permite visualizar el avance que se ha alcanzado tomando en cuenta, criterios establecidos.

Considerando lo anterior, los criterios de evaluativos que fueron utilizados durante este proceso son los planteados en el Modelo de Rectoría en Promoción de la Salud (2017:27) que corresponden a la pertinencia, eficiencia, eficacia, impacto y sostenibilidad. (Anexo 4)

Además de lo descrito anteriormente, como parte del proceso de evaluación de la guía se presentaron informes cada 3 meses, con el fin de evidenciar el avance en la creación de esta. Estos informes fueron dirigidos a la directora del trabajo final de graduación y a los actores de COSEVI.

CAPÍTULO III.
PLAN DE GARANTÍA ÉTICA

Los aspectos éticos y bioéticos siempre deben considerarse en un trabajo final de graduación, lo anterior, con el fin de proteger la integridad de las personas participantes. Sin embargo, siempre es importante brindar una protección especial a las poblaciones vulnerabilizadas, por tanto, esta protección se consideró de forma especial en la presente propuesta de TFG, debido a que se trabajó con personas menores de edad.

En ese sentido, se debe mencionar que esta población es considerada en nuestro país como vulnerabilizada, debido a su incapacidad legal, tal como lo señala la ley 9234 “Ley Reguladora de Investigación Biomédica” en el artículo 64.

Asimismo, es importante mencionar que, según este mismo artículo de la Ley de Investigación Biomédica, únicamente podrán realizarse investigaciones con esta población cuando se prevea que los resultados puedan producir beneficios reales o directos para su salud o cuando no se puedan obtener resultados comparables en individuos mayores o capaces de otorgar su consentimiento.

Por tanto, es importante recalcar el beneficio que el presente TFG representa para la población adolescente con la que se pretende trabajar, debido a que se busca que, con la creación de la guía de capacitación, estos adolescentes amplíen sus conocimientos en seguridad vial y que estos conocimientos puedan ser aplicados como personas dentro de la sociedad.

Comprendiendo lo anterior, también resultó importante hacer una aproximación al concepto de bioética desde un acercamiento con los derechos humanos. En este sentido, la UNESCO en el Manual de Bioética para Periodistas (2015: 5), la describe como un “área de conocimiento que debe abordarse precisamente desde los derechos humanos, considerando que nació en países que reclamaban por los derechos de las minorías”.

Partiendo de lo explicado, en el presente TFG se consideraron los siguientes aspectos tomando en cuenta, la característica de vulnerabilidad de la población por ser personas menores de edad.

Además, resulta necesario resaltar que en función del presente documento es importante trabajar con esta población, debido a sus características y como potenciales conductores dentro del sistema vial costarricense.

Por otra parte, los sujetos participantes fueron seleccionados con criterios de inclusión. Es decir, debía tener algunas características para poder ser parte del proyecto.

Por tanto, los adolescentes debían ser participantes del grupo CODENA y, además, tener edades entre los 12 y 18 años. Asimismo, el Trabajo Final de Graduación se realizó enmarcado en el respeto de los 4 principios bioéticos; sin embargo, se presta mayor énfasis al de autonomía, justicia y beneficencia.

Considerando lo anterior, podemos comprender estos principios de la siguiente manera, según el Manual de Bioética para Periodistas UNESCO (2015):

Autonomía: la capacidad de las personas no solamente en lo cognitivo, sino en lo psicológico y social. En este punto se resalta la importancia del consentimiento y asentimiento informado. Además, de que las opiniones del participante deben ser tomadas en consideración.

Justicia: este principio hace relación en todos los proyectos o trabajos con personas se debe velar activamente por eliminar las discriminaciones basadas en la raza, el género, la situación socioeconómica, la etnicidad, la religión o cualquier otra categoría social.

Beneficencia: este principio de bioética hace referencia a que siempre se debe garantizar el bienestar de la persona participante.

Por tanto, contextualizado en el proyecto, se debe decir que, en relación con el principio de autonomía, es importante hacer hincapié en que todo el proceso se realizó en el marco del respeto por la libertad, es decir, si en algún momento alguno de los participantes, estos deseaban dejar el proceso tenían completa libertad de hacerlo, tal como se contempla en los consentimientos informados (ver anexo 5 y 6) y el asentimiento informado (ver anexo 7).

Asimismo, otro aspecto considerado es el de la confidencialidad, considerando que la población son personas menores de edad con alrededor de 15 años y tomando en cuenta que los datos serán publicados; sin embargo, se resguarda la identidad de las personas.

En relación, con la justicia se considera que durante el proceso del Trabajo Final de Graduación se mantuvo espacios equitativos. Por tanto, no se justificaba ningún tipo de

discriminación y más bien, se garantizaba que todo el proceso fuera libre de discriminaciones basadas en la raza, el género, la situación socioeconómica, la etnicidad, la religión o cualquier otra categoría social.

Por último, en relación con la beneficencia, se consideró que todo el proceso fuera realizado, guiado y enmarcado por la excelencia profesional. De esta forma, se esperó tener un mínimo grado de riesgo, es decir, no se descartaba la ausencia total del riesgo, debido a que podían existir molestias, tales como cansancio o sentimientos de desagrado hacia alguna pregunta.

Además, el TFG pretendía dar un beneficio a la población con la creación de la *guía de capacitación*, la cual pretende mejorar las conductas en materia de seguridad vial por parte de los adolescentes.

Finalmente, se realizará la devolución de los resultados, para esta fase se realizará una reunión y se citará en un momento pertinente a los actores involucrados. Todo lo señalado anteriormente es importante, debido a que permiten salvaguardar a los participantes del proyecto.

CAPÍTULO IV.
ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

El apartado que se presentará a continuación corresponde a los resultados y discusión de las diferentes técnicas de recolección de información aplicadas entre junio y octubre del año 2021.

La primera parte correspondiente a las experiencias de implementación del *Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral*, las cuales son resultado de las entrevistas aplicadas con funcionarias de COSEVI. La segunda parte sobre el perfil sociodemográfico y conocimientos en seguridad vial de los y las adolescentes de CODENA corresponden a los resultados obtenidos a partir de la aplicación de cuestionarios con jóvenes pertenecientes al grupo CODENA.

Experiencias en la implementación del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral desde la experiencia de las personas funcionarias de COSEVI.

Etapa de diseño del programa

Lo primero, es mencionar que la etapa de implementación o ejecución del programa de COSEVI no ha iniciado. Lo anterior hizo que, en función de esta investigación, aumentara el interés en saber cómo se realizó la etapa de diseño del programa, esto con la intención de conocer las lecciones aprendidas del proceso, intereses y cuál sería el campo de acción en el que se ubicaría la Guía de Capacitación producto de este Trabajo Final de Graduación.

En ese sentido, Baca y Herrera (2016) mencionan que el diseño es la etapa donde se exploran las mejores alternativas para alcanzar los objetivos y metas, es el momento donde se elaboran las propuestas para dar soluciones a las necesidades sociales, y así modificar las condiciones de vida de las personas.

Para esta investigación fue necesario conocer más sobre esta etapa, ya que, en esta, se ubica el contexto en el cual se inicia y plantea el programa, así como el interés que tiene el COSEVI en la creación del mismo.

Conocer el interés institucional de COSEVI en este *Programa de Capacitación* deja en evidencia, la factibilidad de crear y aplicar la *guía de capacitación*, para crear acciones con adolescentes de CODENA. Lo anterior, debido a que se logra ver el compromiso con futuras acciones o proyectos.

Por tanto, se consultó sobre el interés específico de COSEVI en la creación de este tipo de programas y una de las entrevistadas mencionó que estos se diseñan, debido a que COSEVI es la institución rectora en materia de seguridad vial y por esta razón les corresponde.

“Somos el ente rector en movilidad y seguridad vial, nos compete digamos y responde a la misión y visión de COSEVI” (Entrevistada 1).

Asimismo, durante las entrevistas se mencionó que la intención o el beneficio que se desea adquirir con este programa es contar con personas en todo el país que sean capaces de generar capacitaciones a otras personas, y así, llevar el mensaje de una movilidad segura a muchos lugares del país.

“La idea es poder tener personas a nivel nacional, digamos en todos los lugares que puedan atender esta necesidad de capacitación o de concientización en las comunidades o instituciones.” (Entrevistada 1).

En ese sentido se halló que este programa se crea por medio de una directriz de COSEVI, que solicitaba crear un *Programa de Capacitación* de movilidad segura; asimismo, se consideran los compromisos que hay a nivel mundial en el tema, enmarcados en el Decenio de Acción para la seguridad vial 2010-2020 de Naciones Unidas, que además ha sido renovado del 2021-2030:

“el programa en realidad no fue como una decisión, el programa **nace a raíz de un decreto, una directriz** o hay varias normativas que solicitaban que se debía crear un *Programa de Capacitación* de movilidad segura y sustentable. Hay diferentes compromisos a nivel ya mundial, nacional y etcétera que determina que se debe tener este tipo de programas y así es como nació el Programa Nacional de capacitación” (Entrevistada 1)

Además de lo anterior, se resalta que desde COSEVI, siempre se han realizado acciones de capacitación sobre seguridad vial y movilidad segura, según sea la necesidad de las diferentes poblaciones:

“Siempre hemos trabajado el tema de la capacitación de la gente, pero dentro de otros programas, de programas de empresas seguras, del programa de centros educativos seguros y de programas de asistencia municipal, entonces dentro de estos programas trabajamos la capacitación. Pero digamos que cada programa y cada capacitación responde a los objetivos específicos de ese programa dependiendo de cuál de los tres sea, por decirlo de alguna manera.” (Entrevistada 2).

Además, según las entrevistadas, en COSEVI se decide unificar las diferentes capacitaciones que se realizaban para tener mayor eficiencia de los distintos recursos:

“Nos damos cuenta de que en realidad lo que estamos haciendo es como un proceso general de capacitación para la gente, cualquiera que sea su lugar de trabajo, su puesto o lo que sea. Entonces mi jefe, él es el que tiene como en un principio la idea de que deberíamos hacer esto de los promotores”. (Entrevistada 2).

Siguiendo con la optimización de los recursos, según las informantes, en COSEVI se identificó que en las comunidades se encuentran personas con alto interés de participar y apoyar proyectos en seguridad vial.

Sobre esto se puede mencionar que DINADECO (2020) estima que en Costa Rica hay más de 3500 asociaciones de desarrollo conformadas por hombres y mujeres que de manera “silenciosa” trabajan voluntariamente por el desarrollo de las comunidades.

También, DINADECO (s.f.) indica que las asociaciones de desarrollo están autorizadas para realizar todo tipo de acciones tendientes al desarrollo social, económico, cultural y ambiental de los habitantes del área en que conviven, en colaboración con las instituciones, municipalidades y otros organismos públicos o privados. Por lo que su aportación al programa de COSEVI podría ser pertinente.

Anteriormente, se pudo visualizar las circunstancias en las que se creó el Programa de Capacitación de COSEVI, por lo que conociendo esto, a continuación, se abordará el proceso de planteamiento de metas y objetivos.

Este proceso se llevó a cabo por una trabajadora social, funcionaria de la Dirección de Proyectos de las oficinas centrales de COSEVI. Para el planteamiento de las metas, se pensó primero en: ¿qué es lo que se espera alcanzar cuando el programa esté en funcionamiento? Y en la necesidad específica de la institución de contar con promotores o capacitadores en el tema de movilidad y seguridad vial:

“Lograr tener un listado de formadores o facilitadores a nivel nacional para que trabaje en el tema de movilidad y seguridad vial, y así poder hacer un poquito de conciencia en la población para disminuir lo que serían los accidentes o el índice de accidentabilidad” (Entrevistada 1)

“Tener gente, vea entre más gente esté involucrada en el tema y conozca del tema, más gente consciente de riesgos y cosas de ese tipo vamos a tener en la calle, entonces va a ser gente instruida que va a aplicar el conocimiento a su misma vida y eso nos va a ayudar a bajar las tasas de accidentes” (Entrevistada 2).

Para el planteamiento de objetivos, la creadora del programa de COSEVI con el apoyo de una estudiante universitaria, realizaron un diagnóstico de necesidades de capacitación, del que formaron parte diferentes poblaciones como líderes comunales, docentes, conductores de autobuses, Asistentes Técnicos de Atención Primaria (ATAPs), médicos, entre otros. (Comunicación personal, 2022).

Según Baca y Herrera (2016) para realizar un diagnóstico con participación ciudadana, la precisión del análisis y las oportunidades son factores clave en los cuales, los facilitadores deben poner especial cuidado, ya que los actores interesados brindan recursos como su tiempo.

Por lo que, se puede determinar que el análisis en el diagnóstico fue adecuado, dado que se pudo identificar la necesidad nacional y mundial de realizar sensibilización en la temática de seguridad vial.

“Los objetivos son para lograr dar respuesta a estas necesidades que se plantean a nivel no solo nacional, sino que también mundial. O sea, compromisos en la temática de movilidad que se generan, como ya había otros países que tenían esta experiencia o que ya habían generado este tipo de programas” (Entrevistada 1).

A continuación, se hará hincapié en los problemas o limitaciones que se fueron presentando durante el proceso de diseño de programa, según las personas entrevistadas. En ese sentido, la principal limitante fue según las informantes, que, desde el momento en el que se decidió crear el programa, se tomó mucho tiempo en decidir quién iba a ser el encargado de plantearlo, debido a que en un inicio se pensó en hacer una contratación; sin embargo, se tardó tres años en tomar una decisión final.

“Tuvimos muchos problemas en la parte de diseño porque al inicio se pretendía hacer mediante una contratación, toda esta parte de diseño de manuales y metodología, etc.” (Entrevistada 1)

Por ejemplo, se debe mencionar que según las entrevistadas se buscó ayuda de las universidades, específicamente de la Universidad Nacional. Se presentó un anteproyecto contemplando el compromiso, la acción social y el involucramiento de esta universidad con otras instituciones como el MEP; sin embargo, no se recibió apoyo y el programa quedó a lo interno de COSEVI.

“Llegamos a la Universidad Nacional porque la UNA tiene como muchas áreas, digamos, ellos trabajan con empresas, apoyan al MEP y toda la cosa para presentar la idea y que ellos nos orientaran porque ellos también tienen trabajo con adultos y todo este tipo de cosas, en educación no formal” (Entrevistada 2).

Asimismo, las informantes mencionan que también se presentaron limitaciones económicas, debido a recortes presupuestarios que no permitieron seguir con el proceso de contratación, por tanto, se debe mencionar que es necesario aumentar el presupuesto en este tipo de proyectos.

Según Eslava *et al.* (2019), en la medida que aumente el presupuesto para proyectos sociales, mayor será el impacto en el bienestar y la equidad social.

“Estuvimos como dos o tres años, buscando quién realizara esto, estuvimos en negociaciones con las universidades, pero los costos eran demasiado altos y no teníamos presupuesto y tuvimos ahí unas diferencias e inconvenientes con la U” (Entrevistada 1).

Etapas de implementación del Programa de Capacitación

Los objetivos planteados en el Programa de Capacitación son: **conformar y capacitar un grupo de personas expertas** en la temática de movilidad, **capacitar personal de instituciones públicas y privadas**, así como **líderes comunales como promotores en movilidad segura y sustentable (COSEVI, 2019)**.

Otros de los objetivos planteados son: **acompañar a los promotores** en su labor como multiplicadores de la información a la población meta, monitorear y evaluar el conocimiento adquirido en la capacitación por los promotores para la aplicación de medidas correctivas y elaborar una base de datos que permita tener un registro nacional de los promotores (COSEVI, 2019).

Por tanto, se logró identificar según las funcionarias entrevistadas que el programa no se encuentra todavía en ejecución. Eso ha hecho que no se logre avanzar con el cumplimiento de los objetivos. Por ejemplo, se consultó si se ha avanzado con la formación y capacitación de expertos en la temática de seguridad vial y la respuesta fue la siguiente:

“desde el programa no” (Entrevistada 1)

“digamos ya utilizando la metodología del programa ... digamos por decirlo de alguna manera, no tenemos todavía los promotores” (Entrevistada 2)

Asimismo, con respecto a la creación de una base de datos que permita el registro de los promotores se encontró que, según las informantes clave, aún no se avanza en este aspecto.

Es importante mencionar que según COSEVI (2019), estos promotores serán personas expertas en seguridad y movilidad vial y serán formados por COSEVI por medio del programa.

“Pues no se ha generado ninguna base y no se han generado formadores”
(Entrevistada 1)

A pesar de lo anterior, según una de las entrevistadas sí se han hecho acciones aisladas, específicamente **talleres o mesas de trabajo** para capacitar personal de instituciones públicas y privadas, así como líderes comunales y conductores de autobús.

Por lo que, sí se ha creado experiencia en procesos de capacitación en seguridad vial. La utilización de la metodología de talleres para la capacitación de estos líderes parece ser muy acertada, considerando que esta herramienta permite la construcción del conocimiento en conjunto y es una forma de aprendizaje muy enriquecedora, ya que promueve el cuestionamiento constante (Rue, 2018)

“Se han realizado talleres, nosotros le llamamos mesas de trabajo”
(Entrevistada 1)

“Digamos la capacitación que se ha generado con empresarios de buses y en algunas ocasiones a comunidades y líderes comunales, verdad porque se está trabajando en algunas comunidades, pero lo que se ha generado son como mesas de trabajo donde se les **dan pequeños talleres con diferentes temáticas de movilidad y seguridad vial para que ellos la reproduzcan**”.
(Entrevistada 1)

A continuación, se analizó el cumplimiento de las metas del programa, por lo que es necesario repasarlas. Según COSEVI (2019), las metas planteadas fueron:

“Edificar y **fortalecer la enseñanza para crear capacidad humana** calificada capaz de transmitir los conocimientos en movilidad y sobre seguridad vial que la sociedad requiere, para que se refuercen las condiciones y se genere la conciencia suficiente para **evitar el aumento en la cantidad de los accidentes de tránsito**, así como las muertes y heridos relacionados con los mismos, cuyos costos personales, familiares, sociales y económicos son muy altos.

La capacitación es, de esta manera, **una pieza fundamental** en materia de seguridad vial ya que, bajo la premisa del respeto a las características particulares de cada localidad, desarrolla e integra la **participación activa** de los actores locales con miras a constituirse en un modelo que pueda replicarse en cada comunidad.”

En cuanto al avance con el cumplimiento de estas metas, desde los actores se indicó que el programa no inició en el año 2020, tal como estaba planteado.

“el programa aún no está funcionando -entrevistada realizada en el año 2021-” (Entrevistada 1)

Al igual que con los objetivos, a pesar de que el programa no ha sido aún ejecutado, según las informantes hay ciertas acciones atomizadas del programa que se han estado realizando y que tienen relación con la meta del mismo.

De estas acciones que se mencionaron en ambas entrevistas se rescatan dos, la primera desarrollada con empresas autobuseras, haciendo capacitaciones con colaboradores de recursos humanos y conductores, y la segunda con docentes en escuelas públicas de diferentes comunidades, principalmente de San Carlos y Pérez Zeledón (Comunicación personal, 2022).

“Hemos estado trabajando con **operarios de autobuses**, con la parte administrativa digamos de algunas empresas de autobuses para formarlos para que estos **capaciten a los conductores** en el tema de movilidad y se ha trabajado con comunidades, en diferentes lugares, con **maestros** en la parte de capacitación para que estos implementen con estudiantes” (Entrevistada 1)

“Se trabaja con algunas **empresas**, gente que tiene que ver con salud ocupacional y se ha venido haciendo una serie de capacitaciones, la gente de los buses, aparte de que se está trabajando también con los choferes, se está trabajando con la parte gerencial como **recursos humanos** y ese tipo de personal para poder mantener entonces a priori pues todo el tema de darle continuidad a las capacitaciones.” (Entrevistada 2).

Como se menciona en COSEVI (2019), lo que se esperaba es que los promotores fueran personas expertas en la temática de seguridad vial y que así, puedan transmitir el conocimiento con grupos poblacionales de su interés, en este caso con personas adolescentes.

En la siguiente cita, se puede observar como una de las personas entrevistadas explica con sus propias palabras que desea que los formadores lleven estos conocimientos a las comunidades y a diferentes poblaciones.

“Los formadores que se pretenden crear desde el programa son para que atiendan a las comunidades en general, o sea distintos tipos de población, que eso es lo que no se está implementando aún” (Entrevistada 1).

Además, con estos promotores lo que se espera es que sirvan como insumo para poder participar de otros proyectos y programas de COSEVI.

“La idea del programa es que genere insumos para los otros programas, entonces todo lo que se genere desde el *programa de capacitación*, los módulos, toda la parte teórica, metodológica, la idea es que esto les sirva a los otros programas para hacer la implementación de los cursos o de las mesas de trabajo.” (Entrevistada 1).

Aparte de los promotores es importante mencionar que también se espera generar material escrito, como manuales y material didáctico, que será útil para los promotores y para los otros programas de COSEVI.

Lo anterior, debido a que el material podrá ser consultado para el trabajo con diferentes organizaciones o poblaciones. Por tanto, se puede determinar que la guía de capacitación producto del Trabajo Final de Graduación, será parte de este material escrito disponible.

“La idea del *Programa de Capacitación* es que genere una **serie de manuales o módulos**, donde si una persona de otro programa necesita dar una capacitación en movilidad, nada más venga al *Programa de Capacitación* y recoja los **recursos** que esta tiene para brindarla desde su propio programa esta capacitación” (Entrevistada 1).

En los próximos párrafos se profundiza en la metodología, para esto se consultó específicamente sobre cómo se planteó la misma, por lo que se puede resaltar que según las funcionarias de COSEVI entrevistadas, se busca capacitar a las personas considerando sus conocimientos previos y que se espera que sea un proceso de construcción, es decir, que la información no sea impuesta.

“La idea es **poder capacitar** o enseñarle a los instructores pero desde sus **propios conocimientos o crear con ellos** verdad, es lo que nosotros llamamos educación popular o sea aprendemos de este los conocimientos de los participantes o creamos con ellos estos conocimientos, la **idea no es imponerles** o llegar y darles un recetario de lo que nosotros creemos o consideramos, más bien que ellos aprendan desde sus propias experiencias, para que para ellos sea más fácil adquirir estos conocimientos e ir a implementarlos.” (Entrevistada 1).

Asimismo, la forma en la que se trabaje debe ser adaptada y hecha, basándose en las necesidades de cada comunidad o población, como se menciona en la siguiente cita:

“Debe adaptarse a la **necesidad de cada comunidad** porque no es lo mismo, por ejemplo, la gente en Puntarenas que anda en bicicleta, ¿cuál sería la primera necesidad que trabajaríamos con ellos? Sería como ser peatón y como ser ciclista, y cuáles son los riesgos. Con los otros actores que hay en Puntarenas, como motos y carros, es hacerles notar, enseñar y educar como respetar a esos otros usuarios que están ahí. Pero esa no es la realidad que hay en San José, entonces cada cosa se acomoda al lugar en donde estemos.” (Entrevistada 2).

Un aspecto importante para considerar cuando se habla de metodología es el cambio que actualmente se ha vivido a raíz de la pandemia y es que, aspectos que se esperaban trabajar desde la presencialidad deben poder adaptarse a los entornos virtuales.

Desde el COSEVI, se ha estado trabajando primeramente en que el personal se capacite en materia de metodologías virtuales.

“Nosotros como funcionarios nos estamos capacitando en diferentes metodologías virtuales para poder también tener una opción de la parte virtual” (Entrevistada 1).

A pesar de lo anterior, en la entrevista 1, se mencionó que el *Programa de Capacitación* por el momento no es visualizado para que su implementación se haga de forma virtual.

“Como todavía no está en la parte de implementación todavía no lo hemos o por lo menos yo no lo he visualizado ni lo he establecido de otra forma que no sea presencial” (Entrevistada 1).

Asimismo, es necesario apuntar la importancia de que se empiecen a crear nuevamente, espacios donde los adolescentes y personas jóvenes puedan reencontrarse, en ese sentido, González (2022), menciona lo siguiente:

“desde que inició la aplicación de medidas de distanciamiento social la juventud ha carecido de espacios para interactuar y socializar con el grupo de pares, del desarrollo de habilidades personales y sociales, de espacios adecuados y oportunos para el aprendizaje”.

Sin embargo, se es consciente de que hay que adaptar el programa a la realidad que se atraviesa.

“El programa puede modificarse y trabajarse desde las dos perspectivas, tanto la modalidad presencial como la virtual, definitivamente por capacidad instalada el hecho de que la pandemia digamos nos haya obligado a reinventarnos creo que es una ventaja,” (Entrevistada 2).

En cuanto a los promotores que se piensan formar, desde el programa se propone que estos deben contar con una serie de características específicas, por ejemplo, deben tener formación académica o experiencia en el área de la capacitación, con conocimientos teóricos-prácticos, sobre la temática de movilidad segura y seguridad vial, o bien, que formen parte de un proceso de enseñanza para adquirir dichos conocimientos (COSEVI, 2019).

Prácticamente, cualquier persona que cumpla con lo anterior puede considerarse promotor para el programa, por tanto, desde la guía de capacitación producto del trabajo final debe procurarse que las personas que se vayan a capacitar como promotores cumplan con dichas características.

Actualmente, en el COSEVI según la información de las entrevistas, se tiene visualizados a los Asistentes Técnicos de Atención Primaria en Salud (ATAPs), como potenciales promotores, esto debido a su cercanía con las comunidades y también, a otras instituciones que dentro de sus labores abordan el eje de capacitación.

“**Los ATAPs** o la CCSS tienen un componente de capacitación a la población, entonces lo que se hace es que se capacitan estas personas que trabajan en esto para que ellos puedan trabajar este otro componente de movilidad, muchas instituciones se ha incorporado como un eje el tema de capacitación e inmovilidad, pero como ellos no son especialistas, entonces no tienen ese conocimiento, entonces la idea es capacitarlos para que puedan incorporar, por ejemplo, la **fuerza pública** tiene todo un departamento de capacitación comunitaria, entonces la idea es que incorporen este componente dentro de esa capacitación” (Entrevistada 1).

“Pensamos que las **áreas de salud**, digamos los ATAP son como la primera fuente de interés que nosotros tenemos, si nosotros logramos capacitar a esta gente que al final son los que llegan a las casas, son los que visitan, son los que trabajan con la comunidad. Y logramos meterlos en todo el tema de movilidad y seguridad vial, tendríamos multiplicadores en todo el país” (Entrevistada 2)

Además de estos trabajadores, según las entrevistadas se tiene pensado trabajar con empresas que históricamente han mostrado interés en el tema de movilidad y seguridad vial y que, además desde sus objetivos o labor social abordan estos temas.

Finalmente, la entrevistada 1 menciona que también se pretende que grupos que ya se encuentran organizados como de ciclistas o asociaciones de desarrollo, puedan capacitarse y servir de esta manera como promotores del *programa de capacitación*.

“Empresas privadas, que también ellos generan facilitadores para trabajar estas temáticas, entonces la idea es que ellos también sean parte de esos proyectos, igual como hacer grupos o movimientos organizados de ciclistas, motociclistas, entre otros, que están trabajando con nosotros, entonces la idea es que formen parte de los facilitadores” (Entrevistada 1).

Ahora, la segunda población destinataria del *programa de capacitación* son aquellas personas que recibirán capacitaciones por parte de los promotores de los que ya se ha profundizado.

“Y nuestra segunda población meta, sería **la población en general**, toda la población a la que se le pueda llegar con estas capacitaciones y ya ahí sí es como más amplio porque pueden ser niños, adultos, jóvenes.” (Entrevistada 1).

Asimismo, se consultó sobre el papel de las comunidades y los grupos organizados ya existentes en el *Programa de Capacitación* y se menciona que realmente las comunidades se ven como receptoras del programa y no tanto como capacitadores, a pesar de que en las comunidades existen líderes y grupos organizados que podrían ser capacitadores. Explícitamente se mencionó lo siguiente:

“La **comunidad va a ser más como la receptora de las capacitaciones**, no tanto que se van a crear formadores, aunque en las comunidades con lo que trabajamos para crear formadores es con grupos ya organizados, como líderes comunales, como asociaciones de desarrollo, hay comunidades que tienen grupos de ciclistas, de motociclistas ya conformados, que trabajan la parte de concientización” (Entrevistada 1)

“Igual la idea de esto no es que se quede ahí, ya le digo que si las **asociaciones de desarrollo** quieren trabajar el tema, lo pueden trabajar, que si los muchachos en las universidades quieren trabajar el tema pues que también llegue a ellos.” (Entrevistada 2).

A pesar de lo anterior, se espera que los adolescentes de CODENA como grupo organizado que son, puedan ser formados como capacitadores en seguridad vial y así, replicar esfuerzos con otros adolescentes.

En cuanto a la temporalidad, en el *Programa de Capacitación* de COSEVI no se encuentra especificada. Por tanto, se consultó al respecto para saber si tienen estimada una fecha de inicio y una de final para el programa.

Se informó que el programa no tiene una fecha de conclusión definida, sino que se espera que sea un programa permanente y que este se pueda mejorar de manera continua.

“Mantener una actualización de material, para que esas personas puedan seguir reproduciéndolo a **largo plazo**, como es un tema que siempre va a estar ahí, entonces no es un programa que se diga que va a terminar en el año 2030 o algo así, sino que siempre va a estar ahí abierto para seguir creando personas que estén interesadas o que sigan formando, igual el programa tiene que ir actualizándose e incorporando nuevos temas que vayan saliendo con respecto a la movilidad o seguridad vial.” (Entrevistada 1)

“La idea es que sea un programa **de mejoramiento continuo**, si él funciona y nosotros lo logramos sostener, él tiene que convertirse en un programa de mejoramiento continuo, porque todos los días hay gente nueva y pues que el programa se vaya adaptando a las nuevas necesidades que aparecen” (Entrevistada 2).

Como se ha podido observar, el programa no se ha podido ejecutar, a pesar de que se planteaba su inicio para el año 2020. Según las personas entrevistadas son diferentes las situaciones que han impedido la implementación; entre ellas la pandemia por el coronavirus, recortes presupuestarios y falta de apoyo de las instituciones.

“Cuando vino la pandemia todo se dificultó más” (Entrevistada 1)

“Con los recortes que hizo el gobierno con lo de la pandemia entonces quedamos ahí un poquillo pegadillos.” (Entrevistada 1)

En concordancia con lo anterior, se debe recordar que, en julio del año 2020, a raíz de la pandemia, el gobierno de Costa Rica anunció un importante recorte presupuestario al

gasto público que afectó en su momento, el desarrollo de muchos programas en diferentes instituciones. La diputada Laura Guido comentó lo siguiente:

“No nos cabe dudas respecto a la seriedad de la crisis histórica que atraviesa nuestro país, a raíz del Covid-19. Esto nos obliga a tomar medidas que no son fáciles, pero que resultan impostergables ante las consecuencias que podría tener el no contar con recursos para atender a los sectores más golpeados por esta pandemia y generar los equilibrios que las arcas públicas requieren para enfrentar esta situación” (elpais.cr, 2020).

Algunas de estas limitaciones identificadas para la ejecución del *Programa de Capacitación* por las personas entrevistadas son el poco interés por el tema de seguridad vial, tanto a nivel político como ciudadano y el desconocimiento sobre leyes y normativas en seguridad vial. Además, la falta de tiempo de los trabajadores del sector público y privado, debido a las cargas de trabajo para poder llevar la capacitación a la población meta, entre otras.

Sin embargo, es importante retomar y promover la importancia de trabajar la temática de seguridad vial en diferentes ámbitos de la sociedad, en ese sentido Muñoz (2021) señala que: “las pérdidas en vidas y lesiones son un problema de salud pública, que no solo compromete la estabilidad familiar, sino también afecta la fuerza laboral y las erogaciones de instituciones estatales.

Por ejemplo, según Muñoz, solo durante el año 2020, el Instituto Nacional de Seguros invirtió unos \$55000 millones para la atención de los accidentes de tránsito.”

Esto hace ver que a pesar de que la movilidad y seguridad vial no son prioridad en la agenda política, repercuten en diferentes ámbitos de la sociedad.

Proceso Evaluativo del programa de capacitación

Según Baca y Herrera (2016), la evaluación es un proceso permanente de apreciación y cálculo del valor agregado, es decir, se trata de estimar los conocimientos, aptitudes y rendimientos que detonó el proyecto, por lo que, la evaluación debe ser permanente y

transversal durante todo el proceso que permite valorar su eficiencia, calidad, economía y eficacia, entre otros aspectos de interés evaluativo.

En consecuencia, los resultados en relación con los procesos evaluativos del *Programa de Capacitación* se dividen en dos: el primero es la evaluación de las capacitaciones y las evaluaciones a las personas promotoras. En segundo lugar, la evaluación que hay que hacer al programa, para saber si se están alcanzando los objetivos y metas que se proponen en un inicio para el proyecto (COSEVI, 2019).

En este punto, es importante mencionar, que según las personas consultadas en este momento no se encuentran realizando ningún proceso evaluativo al programa, debido a que la implementación aún no se ha iniciado.

Por lo que se quiso ahondar más en cómo se había planteado los procesos evaluativos y cómo tienen visualizado llevarlos a cabo. Los entrevistados indicaron que este proceso evaluativo se realiza principalmente para saber si las personas capacitadas manejan la parte teórica, así como para determinar si tienen la facultad de ser replicadoras de conocimientos.

“A los formadores que se van a ir capacitando **sí se les va a hacer todo un proceso de evaluación**, porque nosotros sí necesitamos personas que tengan capacidad no sólo en la parte teórica de manejar todos los conceptos y contenidos, sino que también tengan la capacidad de trabajar con personas, entonces durante el proceso de capacitación que se plantea sí hay toda una propuesta de evaluación, para saber si nos va a funcionar o no como capacitador” (Entrevistada 1).

Asimismo, desde el COSEVI se realizarán estas evaluaciones, es decir, ellos mismos se encargarían de realizar el proceso y de determinar ¿cuáles formadores pueden seguir adelante con el proceso de capacitación y multiplicación de los conocimientos en movilidad?

Sin embargo, se hizo la consulta durante las entrevistas, sobre si se sabía cómo iba a ser evaluado el programa y por quiénes. A lo anterior, se respondió que de momento no se sabe de qué manera se realizará el proceso evaluativo ni quiénes serán los encargados de hacer dicha evaluación.

“No, ahorita como lo evaluamos no, no le puedo decir, y quienes lo evaluamos pues podríamos hacer la primera evaluación nosotros y si ya fuera el caso de que se necesite una contratación para que haga una evaluación externa eso se pensaría y se podría hacer” (Entrevistada 2).

Perfil sociodemográfico y conocimientos en seguridad vial de los y las adolescentes de CODENA

La información que se presentará a continuación es resultado de los cuestionarios aplicados a doce adolescentes del grupo CODENA durante el mes de setiembre del año 2021. En primer lugar, la mayoría de los consultados fueron hombres con un total de siete.

A pesar de que la diferencia en números absolutos entre la cantidad de hombres y mujeres de CODENA es de dos personas, se puede decir que se cumple con la norma de que estos espacios de participación y liderazgo generalmente se encuentran conformados por mayoría de hombres, como menciona Martínez (2017), donde indica que, dentro de la cartografía social, las mujeres ocupan espacios más pequeños y menos significativos.

En relación con el nivel educativo o grado escolar que cursaban en el año 2021, la mayor parte se encontraban en secundaria, específicamente en noveno año. En materia educativa también se consultó si llevaban cursos educativos de otro tipo y la mayoría respondió que no, sin embargo, de los adolescentes que sí llevan otros cursos se puede destacar el inglés (Ver cuadro 9).

En cuanto al lugar de residencia de las personas adolescentes consultadas se evidencia que la totalidad viven en la provincia y cantón de Alajuela, asimismo, se encuentran distribuidos principalmente en los distritos de San José y San Antonio.

Cuadro 9. CODENA: Datos del perfil sociodemográfico de las personas adolescentes, 2021.

(n=12)

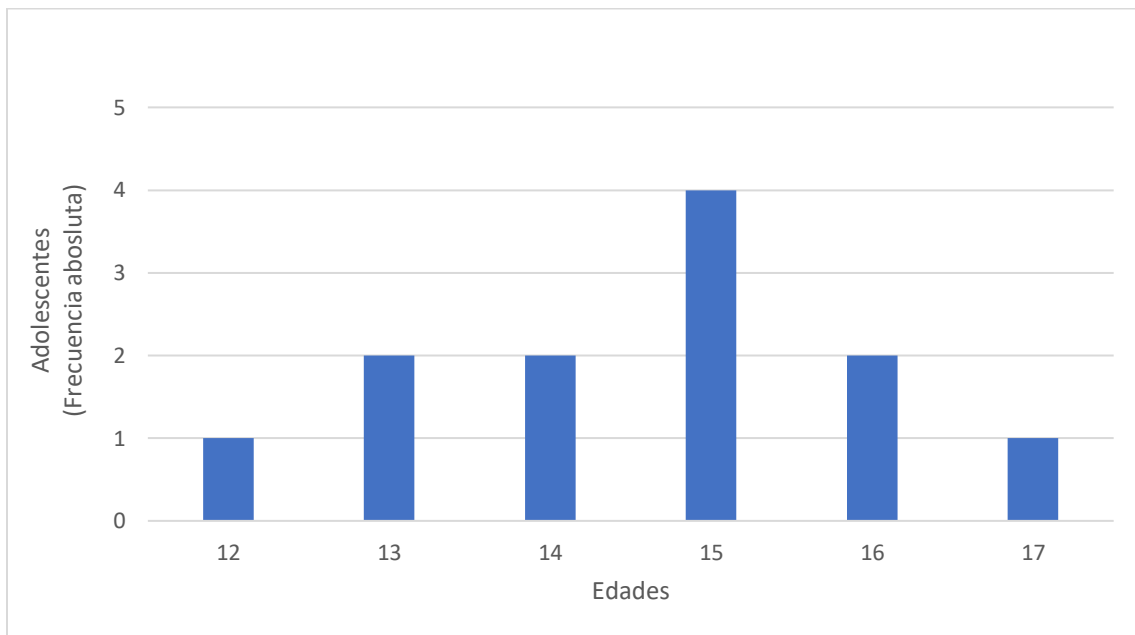
Variable	n°	%
Sexo		
Hombres	7	58,33
Mujeres	5	41,67
Grado que cursa		
Sexto	1	8,33
Sétimo	1	8,33
Octavo	3	25,00
Noveno	4	33,33
Décimo	2	16,67
Undécimo	1	8,33
Lleva otros cursos educativos		
No	7	58,33
Sí	5	41,67
Inglés	2	40,00
Robótica	1	20,00
Guitarra	1	20,00
“Yo decido”	1	20,00
Residencia		
-Distrito		
San Antonio	4	33,33
San José	4	33,33
Alajuela	2	16,67
Tambor	1	8,33
La Garita	1	8,33
Otros grupos a los que pertenecen		
Iglesia	5	41,67
Deportes	1	8,33

Scouts	1	8,33
Ninguno	5	41,67

Fuente: Elaboración propia (2022)

Finalmente, la edad de los adolescentes consultados oscila entre los doce y diecisiete años, asimismo, la mayoría de los consultados tienen quince años. (Ver gráfico 1).

Gráfico 1. CODENA: edad de las personas adolescentes consultadas, 2021.



Fuente: Elaboración propia (2022).

En relación con la motivación y disponibilidad de los y las adolescentes para formar parte del proyecto, todos ellos mencionaron que les gustaría ser capacitadores en seguridad vial para otros adolescentes, asimismo, casi todos (once adolescentes) dijeron estar comprometidos con las diferentes actividades de CODENA.

Finalmente, la mayoría de las personas adolescentes cuentan con dos horas semanales para ser parte del proyecto (Ver cuadro 10).

Cuadro 10. *CODENA: datos sobre la motivación y disponibilidad de las personas adolescentes para participar del proyecto, 2021.*

Variable	n°	%
Motivación para participar de CODENA		
Aprender	3	25,00
Formación y crecimiento personal	2	16,67
Tener nuevas experiencias	2	16,67
Convivir	1	8,33
Ayudar a la comunidad	1	8,33
Participar de las actividades	1	8,33
Tiempo disponible por semana		
No dispongo de tiempo	1	8,33
1 hora	2	16,67
2 horas	6	50
3 horas	1	8,33
Mas de 3 horas	2	16,67

Fuente: Elaboración propia (2022).

Con respecto a los conocimientos en seguridad vial, se encontró que todos los adolescentes tienen ideas diferentes sobre el significado de este término; sin embargo, la conceptualización más repetida es que consiste en la seguridad en las vías, seguido de tránsito y cuidados (Ver cuadro 11).

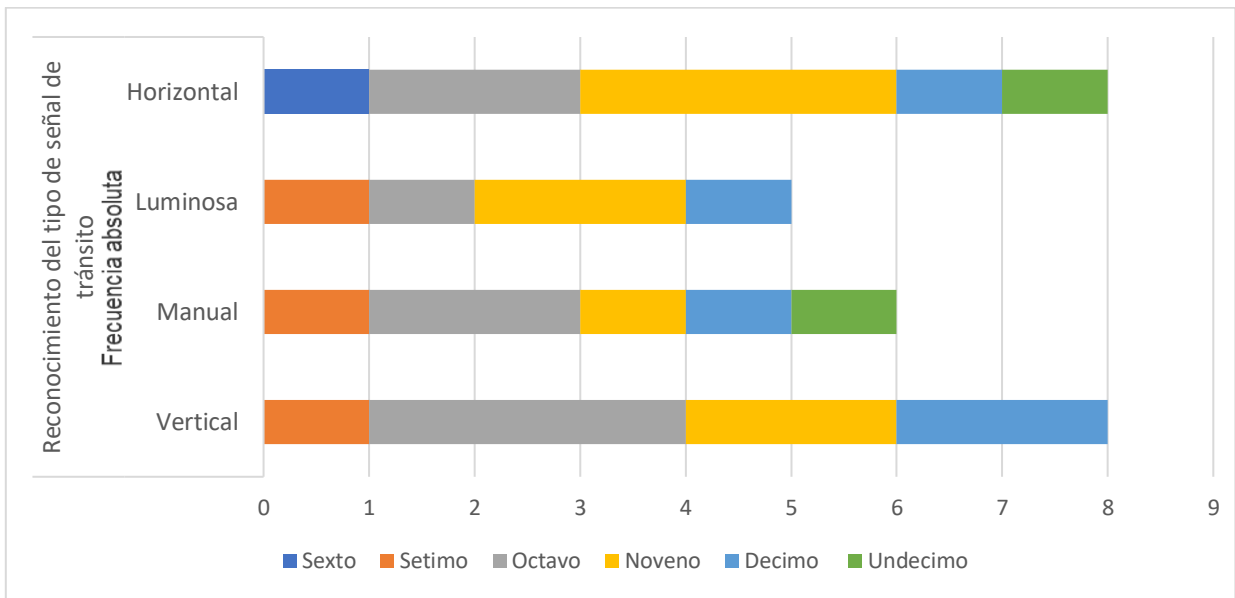
Es importante recordar que la seguridad vial es la “disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito” (Dirección General de Educación Vial, 2019).

En cuanto al reconocimiento de las señales de tránsito, primero se debe recordar que según la Dirección General de Educación Vial en el Manual del Conductor (2019), estas se clasifican en verticales, horizontales, manuales, sonoras y luminosas.

Por tanto, en función del cuestionario se colocaron imágenes donde los adolescentes debían identificar estos tipos de señales. La mayor parte de estas fueron reconocidas en un 50% de los adolescentes, mientras que la señal de tránsito luminosa solo fue reconocida por cinco adolescentes, correspondientes al 42%.

En el siguiente gráfico se puede visualizar cómo fueron identificadas las señales según el nivel educativo de los adolescentes; sin embargo, para interpretar este gráfico se debe considerar que la población que cursaba noveno año era más amplia que la del resto de los niveles educativos.

Gráfico 2. CODENA: Relación entre el nivel educativo y el reconocimiento de las señales de tránsito, 2021



Fuente: Elaboración propia (2022).

En esta materia se debe recordar que el tránsito se encuentra conformado por los siguientes tres componentes: vehículo, entorno y las personas (Dirección General de Educación Vial, 2019).

Al consultar a los adolescentes sobre estos componentes, se logró evidenciar desconocimiento en el tema, debido a que los elementos que ellos consideraron fueron la ley de tránsito, el vehículo y COSEVI, acertando de esta manera solo un elemento (ver cuadro 11).

Lo anterior, deja como evidencia la necesidad de fortalecer este tema con los adolescentes, no solo para que conozcan el tema de forma teórica, sino también para que logren identificar esos componentes que pueden desencadenar en un siniestro de tránsito.

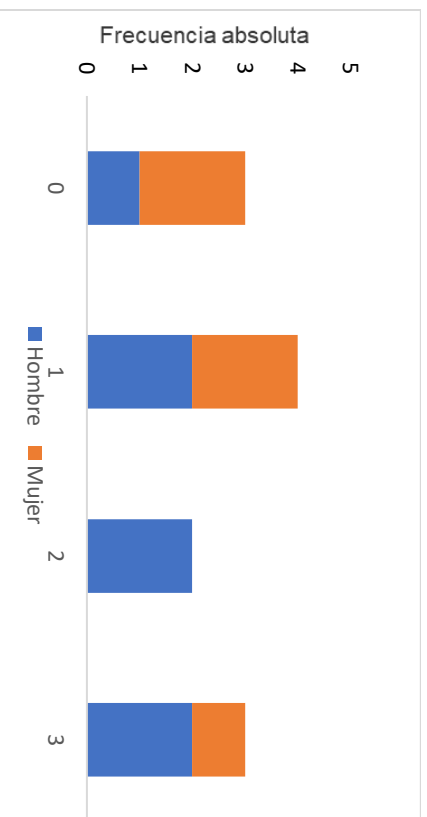
Cuadro 11. CODENA: Datos sobre conocimientos básicos de seguridad vial de las personas adolescentes, 2021.

Variable	n°	%
Concepto de seguridad vial		
Seguridad en las vías	3	25,00
Tránsito	2	16,67
Cuidados y aprendizaje	2	16,67
Acciones como conductor	1	8,33
Precaución con automóviles	1	8,33
En las clases de cívica	1	8,33
Recomendaciones	1	8,33
Componentes del tránsito		
Ley de tránsito	8	66,67
Vehículo	8	66,67
COSEVI	6	50,00
Personas	5	41,67
Entorno	4	33,33
Siniestro de tránsito	3	25,00

Fuente: Elaboración propia (2022).

Además, se analizó la cantidad de aciertos de los elementos que conforman el tránsito según el sexo. En el gráfico 3 se puede observar como la mayoría de las personas que no acertaron ningún elemento son mujeres y que gran parte de los hombres encuestados, acertaron los tres elementos.

Gráfico 3. CODENA: distribución del reconocimiento de las señales de tránsito según sexo, 2021.



Fuente: Elaboración propia (2022).

En relación con la pirámide de movilidad es importante recordar que esta es una jerarquía de la movilidad urbana que prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, beneficio social y dañan menos el medio ambiente (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2013).

De esta manera, se priorizan transportes como el caminar y la bicicleta y, por el contrario, los vehículos individuales son los menos deseables.

Observando el siguiente cuadro se puede visualizar que el medio de transporte que los adolescentes consideran mayor utilizado corresponde al transporte público, seguido por caminar. Finalmente, se visualiza que el transporte que consideran menos utilizado es el transporte de carga.

Cuadro 12. CODENA: Datos sobre conocimiento previo de la pirámide de movilidad de las personas adolescentes, 2021.

Variable		n°	%
Frecuencia con la que considera que se utiliza cada transporte			
-Bicicleta	Nada frecuente	4	33,33
	Poco frecuente	2	16,67
	Regularmente frecuente	4	33,33
	Frecuente	2	16,67
	Muy frecuente	0	0
-Transporte público	Nada frecuente	0	0
	Poco frecuente	1	8,33
	Regularmente frecuente	2	16,67
	Frecuente	3	25
	Muy frecuente	6	50
-Transporte de Carga	Nada frecuente	5	41,67
	Poco frecuente	2	16,67
	Regularmente frecuente	5	41,67
	Frecuente	0	0

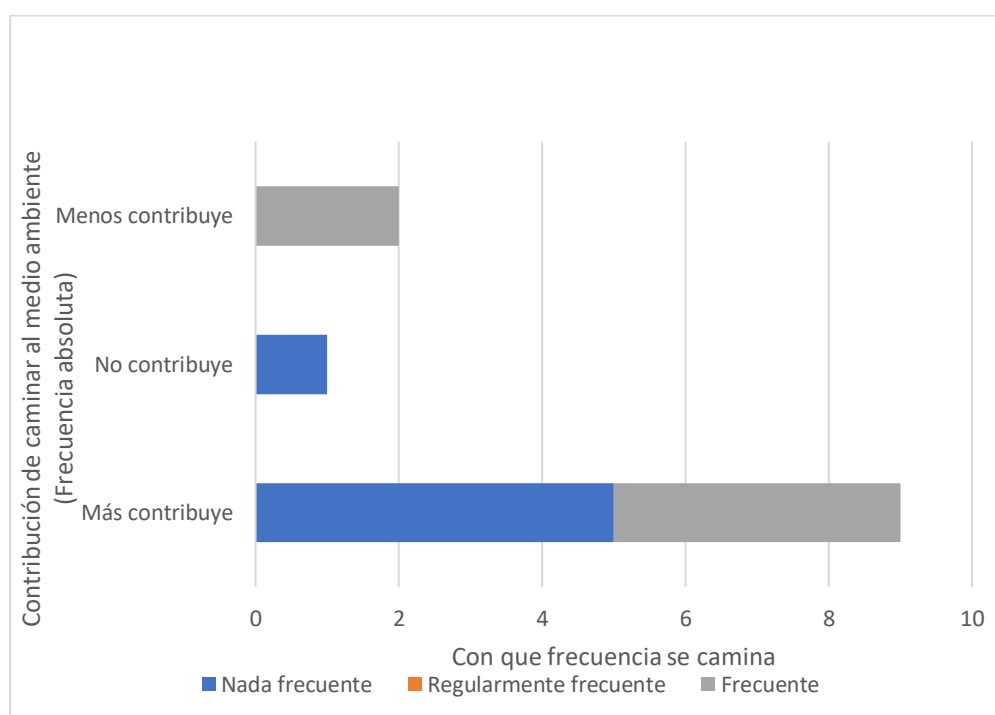
	Muy frecuente	0	0
-Caminar			
	Nada frecuente	2	16,67
	Poco frecuente	4	33,33
	Regularmente frecuente	0	0
	Frecuente	3	25
	Muy frecuente	3	25
-Vehículo individual			
	Nada frecuente	1	8,33
	Poco frecuente	3	25
	Regularmente frecuente	1	8,33
	Frecuente	4	33,33
	Muy frecuente	3	25
Medios de transporte que menos contribuyen al ambiente			
	Vehículo individual	6	50
	Transporte de carga	4	33,33
	Bicicleta	1	8,33
	Trasporte público	1	8,33

Fuente: Elaboración propia (2022).

Como fue mencionado anteriormente, caminar es el medio de transporte más recomendado según la pirámide de movilidad.

En el gráfico 4, se puede analizar que los adolescentes consideran que caminar es uno de los medios de transporte que más contribuye al medio ambiente; sin embargo, más de la mitad admite que no lo utilizan frecuentemente.

Gráfico 4. CODENA: Distribución de la frecuencia con la que consideran que el caminar contribuye al medio ambiente y la frecuencia con la que se camina.



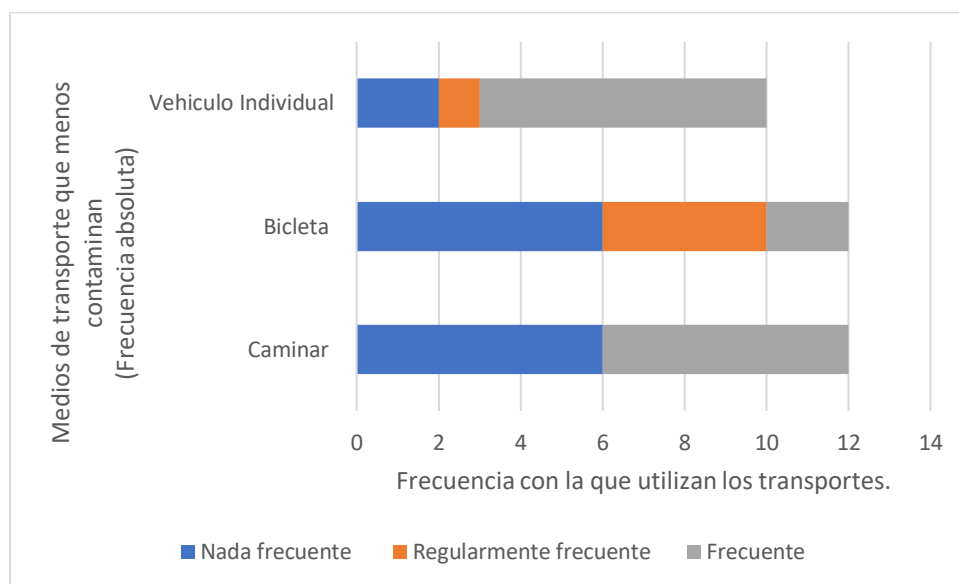
Fuente: Elaboración propia (2022).

Además de caminar, los adolescentes señalan el vehículo individual y la bicicleta como los otros medios de transporte que menos contaminan y en el gráfico 5 se observa cómo es la frecuencia con la que los adolescentes consideran que se usan esos tipos de transporte.

Asimismo, el dato más importante a resaltar es que el vehículo individual es considerado por los adolescentes como uno de los medios de transporte que menos contaminan, además, mencionan que tiene alta frecuencia de uso, cuando en la pirámide de

movilidad se recomienda que este tipo de transporte sea utilizado menormente, debido a su impacto negativo en el medio ambiente.

Gráfico 5. CODENA: Datos sobre los medios de transporte que menos contaminan según la población consultada y su frecuencia de uso, 2021.

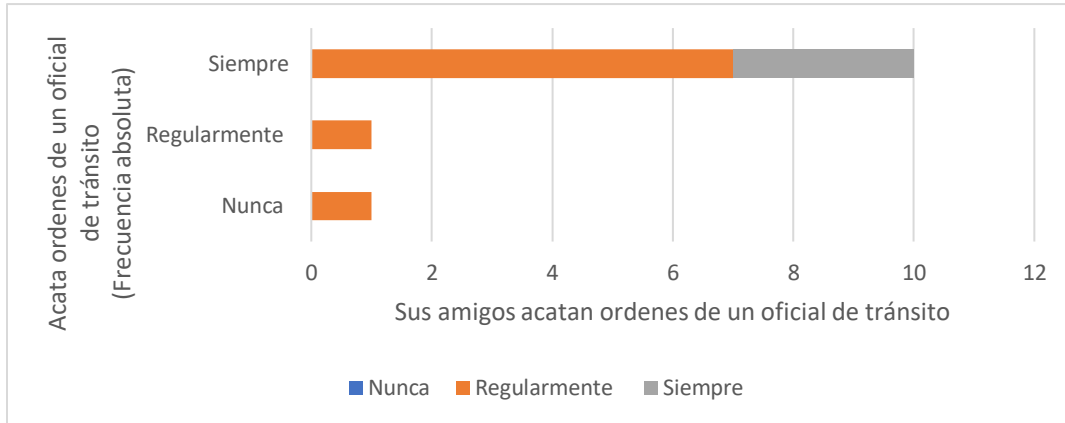


Fuente: Elaboración propia (2022).

Finalmente, se debe hacer el análisis de las variables consultadas, en relación con el comportamiento o convivencia de los y las adolescentes en las vías.

Por tanto, en el siguiente gráfico se muestra la relación del acatamiento de las órdenes de los oficiales de tránsito, tanto del adolescente como de sus amigos en su entorno y se puede determinar que ambos acatan siempre o regularmente a los oficiales.

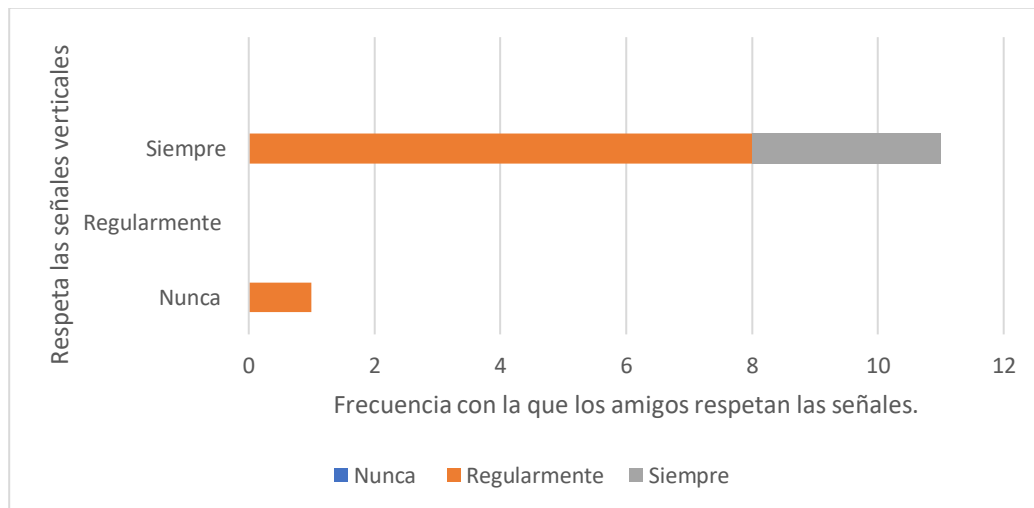
Gráfico 6. CODENA: datos sobre el acatamiento a un oficial de tránsito



Fuente: Elaboración propia (2022)

Asimismo, otra de las variables a analizar es el respeto a las señales de tránsito, en el gráfico 7 se puede observar, el respeto a las señales tanto de los adolescentes consultados como de sus amigos, al igual que en el anterior. Se puede observar que los adolescentes consideran que ambos siempre respetan las señales de tránsito.

Gráfico 7. CODENA: datos sobre el respeto de las señales de tránsito de los adolescentes y sus amigos



Fuente: Elaboración propia (2022).

Por último, se consultó sobre el conocimiento de la prioridad de paso. Se debe recordar que la prioridad de paso, según Dirección General de Educación Vial (2019) es en el siguiente orden: vehículo sobre rieles, autoridades y luego, vehículos de emergencia.

Por tanto, observando el cuadro 13, se puede determinar que los adolescentes consideran que la prioridad la tienen los vehículos de emergencia, seguido de las autoridades y finalmente, los vehículos sobre rieles. Por lo que, se identifica la necesidad de abordar esa temática con la población adolescente.

Cuadro 13. CODENA: Datos sobre conocimientos y convivencia en las vías de las personas adolescentes, 2021.

Variable		n°	%
Frecuencia con la que acata órdenes de un oficial de tránsito	Nunca	1	8,33
	Regularmente	1	8,33
	Siempre	10	83,33
Frecuencia con la que respeta señales verticales	Nunca	1	8,33
	Regularmente	0	0
	Siempre	11	91,67
Respeto de las señales de tránsito por parte de amigos	Nunca	0	0
	Regularmente	9	75,00
	Siempre	3	25,00
Conocimiento de una señal horizontal	Sí	9	75,00
	No	3	25,00
Visualiza las señales de tránsito	Nunca	4	33,33
	Regularmente	7	58,33
	Siempre	1	8,33
Vehículos con más prioridad de paso	Vehículos de emergencia	11	91,67
	Vehículos sobre rieles	1	8,33
	Autoridades	0	0

Guía de Capacitación

Todo lo expuesto en los apartados anteriores permite dar paso a la creación de la guía de capacitación, esta será una herramienta para que los funcionarios de COSEVI puedan construir conocimientos en seguridad vial y movilidad segura junto con los y las adolescentes de CODENA.

Por tanto, haber conocido sobre el Programa de Capacitación y las experiencias previas de COSEVI, facilitan la construcción de esta guía, asimismo la indagación sobre los conocimientos previos en la temática por parte de los adolescentes.

En ese sentido se quiso conocer a partir de las personas entrevistadas ¿cuáles expectativas tienen para la guía de capacitación?, con el fin de que la creación de esta sea lo más acertada posible a la necesidad y deseo institucional.

Lo primero, es que se desea que esta guía sea funcional y que se pueda abordar también con población colegial, considerando que se encuentran en la edad establecida y la disponibilidad que hay para acercarse a esta población.

“Establecer la guía que **sea funcional**, digamos, indistintamente de que la guía no la utilicemos en ese programa de Carol, puede utilizarse porque yo sí le veo potencial a la guía con la apertura que estamos teniendo con el MEP, en lo que es trabajo comunal, se nos está abriendo la **oportunidad de trabajar con los muchachos de cuarto año** en las horas de trabajo comunal.” (Entrevistada 2).

Finalmente, se recomienda que la guía sea clara y concisa para que pueda ser utilizada y servir como herramienta. Se debe hacer hincapié en que la guía espera ser una herramienta didáctica para orientar el proceso de capacitación de los funcionarios de COSEVI, en materia de seguridad vial, con el fin de que puedan generar acciones dirigidas a personas adolescentes de CODENA.

La guía no es estática, es decir, puede ser modificada según sea la conveniencia de las personas que la vayan a poner en práctica. Para ver la guía de capacitación favor dirigirse al **Capítulo V**.

Finalmente, es importante mencionar que, respecto a la evaluación propuesta para la guía de capacitación, se consultó a una representante de COSEVI. Por lo que, referente a la pertinencia se mencionó que la *guía* sí responde a los objetivos del COSEVI en materia de seguridad vial y también a los objetivos del Programa Nacional de Capacitación.

Dentro de los comentarios se indicó que las acciones propuestas no son suficientes para abordar la problemática en los adolescentes. En ese sentido se debe recordar que las acciones no son suficientes debido a que la problemática es una situación que debe ser abordada desde diferentes vértices, considerando las acciones políticas, el involucramiento de la sociedad y el compromiso de los adolescentes en una temática que no ha sido prioridad comúnmente. Algunas de las acciones recomendadas según la OMS, mediante el Decenio de Acción 2021-2030, son invertir en mejores sistemas de transporte público, invertir en infraestructura vial segura, hacer cumplir la legislación en la materia, entre otros.

Continuando con los resultados de la evaluación, se obtuvo que, en correspondencia con la eficacia, la *guía* sí cumple con los requerimientos esperados por los actores de COSEVI y en cuanto a la eficiencia de los recursos con los que se cuentan, se mencionó que estos no son suficientes para poner en ejecución la *guía*. Por lo que se debe mencionar que la *guía* se pensó para ser realizada con los recursos disponibles, sin embargo, se comprende que poner en ejecución un esfuerzo así requiere de recursos como el tiempo, humano y material, que en este momento no se encuentran contemplados dentro del presupuesto institucional.

Finalmente, en cuanto al diseño se mencionó que la *guía de capacitación* si permite una fácil comprensión sobre los contenidos y sobre el uso adecuado de la misma.

CAPÍTULO V.
GUÍA DE CAPACITACIÓN

JUNIO 2022

GUÍA DE CAPACITACIÓN



Guía de capacitación para el abordaje de la Seguridad Vial dirigida a colaboradores del Consejo de Seguridad Vial como parte del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial en el año 2021

Elaborado por: Angélica Cárdenas Aguilar
Con apoyo de:



TABLA DE CONTENIDOS

AGRADECIMIENTOS	3
INTRODUCCIÓN	4
CONTEXTUALIZACIÓN	5
ORIENTACIONES PARA EL USO DE LA GUÍA	6
OBJETIVOS	6
Objetivo general de la guía de capacitación	6
Objetivos específicos	6
¿A QUIÉN SE DIRIGE LA GUÍA?	6
¿QUÉ VAMOS A ENCONTRAR EN LA GUÍA?	7
¿QUIÉN DEBE LIDERAR EL PROCESO DE CAPACITACIÓN?	7
¿CÓMO ORGANIZAR EL PROCESO DE CAPACITACIÓN?	7
Recomendaciones para la aplicación de esta guía de capacitación	8
DESARROLLO DE CADA COMPONENTE	10
GENERALIDADES DEL PROGRAMA DE COSEVI.	10
Apuntes conceptuales	10
Objetivo del componente	10
Metodología y desarrollo del componente	11
Evaluación del componente	17
REFORZAMIENTO DE LOS CONOCIMIENTOS EN SEGURIDAD VIAL.	19
Apuntes conceptuales	19
Objetivo del componente	27
Metodología y desarrollo del componente	27
Evaluación del componente.	28
Tabla resumen del componente	29
ABORDAJE CON LA POBLACIÓN ADOLESCENTE	30
Apuntes conceptuales	30
Objetivo del componente	33
Metodología y desarrollo del componente	33
Evaluación del componente	34
Tabla Resumen componente de contextualización de los adolescentes	35
GESTIÓN DE PROYECTOS	36
Apuntes conceptuales	36
Objetivo del componente	38
Metodología y desarrollo del componente	38
Tabla resumen gestión de proyectos parte 1.	40
Tabla de resumen gestión de proyectos parte 2.	42
Evaluación del componente	43
EVALUACIÓN DE LA CAPACITACIÓN	45
BIBLIOGRAFÍA	46
ANEXOS	47

AGRADECIMIENTOS

Esta guía de capacitación es el resultado de dos años de trabajo de investigación, en el que se han recorrido diferentes etapas que permiten traer este documento el día de hoy. Lo primero que se debe conocer es que la etapa investigativa surge para la obtención del grado de Licenciatura en Promoción de la salud de la estudiante Angélica Cárdenas Aguilar, con el apoyo de la Msc. Rebeca Alvarado P., la Msc. María Nielsen Rojas y la Lic. Carol Benavides.

También, se agradece el apoyo de las instituciones que apoyaron la investigación como el Patronato Nacional de la Infancia y el Consejo de Seguridad Vial.

INTRODUCCIÓN

Los siniestros de tránsito representan anualmente un gran número de pérdidas de vidas humanas. Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1,3 millones de personas mueren en las carreteras por año y aproximadamente 20 a 50 millones de personas sufren un tipo de traumatismo no mortal (2017). Lo anterior, permite visualizar que esta situación representa un problema de salud pública en la actualidad.

Asimismo, es importante mencionar que, según el Informe de Salud del Adolescente de la OMS (2014), la problemática en cuestión afecta especialmente a población joven, siendo de esta manera, la primera causa de muerte en el grupo de edad de 15 a 29 años.

En Costa Rica, la problemática no es ajena y representa un gran número de fallecidos y personas que quedan con secuelas en su salud, debido a un siniestro de tránsito. En el año 2018 hubo 445 muertes en sitio, de las cuales 45 fueron en personas con edades entre los 15 y 19 años (COSEVI, 2019).

Ante este panorama es que, se motiva a trabajar la temática de seguridad vial como estrategia para atender esta problemática de salud pública mundial y nacional. Además, la OMS propone que el problema debe ser abordado de forma holística e involucrando a diferentes sectores (2014), situación que hace que su abordaje desde la promoción de la salud sea pertinente.

Por tanto, esta guía de capacitación se crea a partir de un proceso de un enlace con COSEVI, donde se observa la necesidad de abordar la seguridad vial en adolescentes mediante su Programa de Capacitación y Movilidad Segura y a partir, de un proceso de investigación sobre las necesidades y conocimientos en seguridad vial del Conjunto de Niños, Niñas y Adolescentes de Alajuela (CODENA).

Finalmente, esta guía se desarrolla, a partir de la estrategia educativa denominada "comunidades de aprendizaje", que según Álvarez (2014) se caracteriza por las interacciones y participación voluntaria de la comunidad (representada en este caso por los adolescentes de CODENA).

Por lo que esta guía se establece como un documento orientador; sin embargo, esta sujeto a las interacciones que surjan durante el proceso de aplicación de la misma e intereses o necesidades de aquellas personas que se encuentren involucradas.

CONTEXTUALIZACIÓN

En esta guía se espera reforzar la gestión de proyectos, partiendo de que estos son una herramienta, para que los programas se puedan desarrollar. Por lo que, con la información que en esta guía se encontrará sobre la gestión de proyectos, se espera poder prevenir que las limitaciones sobre planificación se presenten y así, llevar a cabo un proyecto con adolescentes de CODENA prontamente.

Finalmente, se debe mencionar que, durante esta guía se abordará la temática de seguridad vial, según las necesidades identificadas en los adolescentes de CODENA. En ese sentido, los temas identificados como más urgentes fueron: la conceptualización de la seguridad vial y movilidad segura y sustentable, el correcto uso de las vías de tránsito según el rol que se desempeñe (peatón, ciclista, acompañante, etc.), actitudes riesgosas en las vías, entre otros. Se debe mencionar que las señales de tránsito son un tema que por lo general, los adolescentes manejan correctamente, por lo que durante la guía se aborda a manera de repaso.

Dado lo anterior, durante esta guía se abordarán estas temáticas, con el fin de que a la hora de realizar proyectos con los adolescentes de CODENA se puedan tratar los temas de mayor interés y pertinencia.

ORIENTACIONES PARA EL USO DE LA GUÍA

OBJETIVOS

Objetivo general de la guía de capacitación

Orientar a las personas funcionarias o capacitadoras de COSEVI en el marco del Programa de Capacitación, durante el proceso de aplicación de acciones en seguridad y movilidad segura con adolescentes de CODENA durante el año 2022.

Objetivos específicos

1. Potenciar los conocimientos acerca del Programa de COSEVI y de seguridad vial de las personas funcionarias o capacitadoras.
2. Generar acciones conjuntas relacionadas con los conocimientos y prácticas en seguridad vial de la población adolescente, entre CODENA y COSEVI.

¿A QUIÉN SE DIRIGE LA GUÍA?

A las personas funcionarias del Consejo de Seguridad Vial y a aquellas personas que, por su conocimiento e interés en el tema, quieran capacitarse y realizar acciones para abordar la seguridad vial y movilidad segura en adolescentes de CODENA durante el año 2022.

¿QUÉ VAMOS A ENCONTRAR EN LA GUÍA?

Esta guía de capacitación se encuentra conformada por los componentes que fueron identificados durante la investigación como puntos de partida para realizar esfuerzos en seguridad vial con adolescentes de CODENA. Cada uno de estos componentes se encuentran detallados en la metodología, a fin de que quien se encuentre en el rol de persona facilitadora tenga toda la claridad en el procedimiento que deberá seguir para el desarrollo de las sesiones de trabajo que en esta guía se proponen, asimismo, se puntualizan los materiales que podrían necesitarse y los tiempos recomendados para las sesiones.

Además, cada componente cuenta con un apartado de apuntes conceptuales en los que se abordan los principales conceptos a trabajarse en dicho componente.

¿QUIÉN DEBE LIDERAR EL PROCESO DE CAPACITACIÓN?

El proceso de las capacitaciones que se realizarán durante esta guía debe ser liderado por una persona que posea conocimientos sobre el Programa de Capacitación de COSEVI, debido a que las mismas se desarrollarán considerando lo planteado en ese programa.

Además, este líder debe tener capacidades de enseñanza, que le permitan guiar el proceso hasta la culminación de un anteproyecto, que buscará poner en práctica, los conocimientos en seguridad y movilidad segura con los y las adolescentes de CODENA.

¿CÓMO ORGANIZAR EL PROCESO DE CAPACITACIÓN?

Por cada componente propuesto en la guía de capacitación se establece una sesión de trabajo, a excepción del componente de gestión de proyectos, en el cual se proponen dos sesiones. Cada sesión de trabajo tiene una duración aproximada de entre una y una hora y media. Estas sesiones se encuentran conformadas por los siguientes 3 momentos:

1. Inicio
2. Actividades principales
3. Cierre

Cada una de esas actividades será explicada dentro del contenido de cada uno de los componentes.

Además, al trabajar desde las comunidades de aprendizaje se debe recordar que cada actor debe ser participe y el interesado en su propio proceso de capacitación, por lo que la persona facilitadora debe propiciar que los espacios de cada sesión promuevan un lugar, donde se respeten las formas de aprendizaje y experiencias de cada persona participante.

Una recomendación importante, es considerar que en cada sesión de trabajo no haya más de 10 personas, con el fin de que los espacios de discusión sean manejables y se tome en cuenta, las opiniones de todos los participantes. Asimismo, lo ideal es que las personas que inicien con las capacitaciones puedan participar de manera continua en todas las actividades propuestas, debido a que, para que el proceso sea exitoso se debe participar en la mayoría de sesiones.

Junto con este documento, se brinda una carpeta que incluye las presentaciones de *power point* que servirán para guiar el proceso de las capacitaciones, en cada componente se especifica cuál es la presentación y el material a utilizar.

RECOMENDACIONES PARA LA APLICACIÓN DE ESTA GUÍA DE CAPACITACIÓN

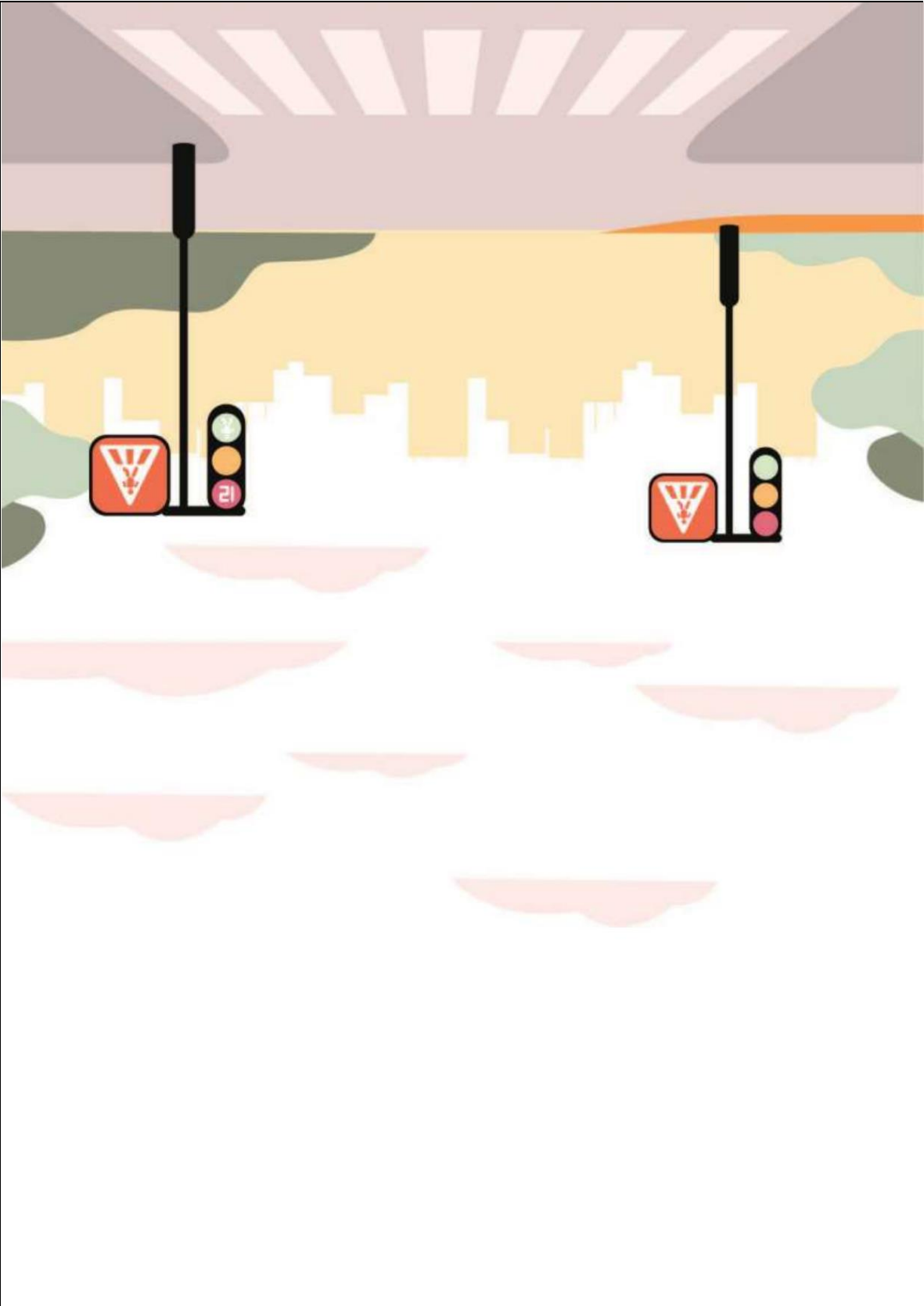
- Contactar con al menos dos semanas de anticipación a la persona que va a cumplir con el rol facilitador de cada sesión, con el fin de coordinar: hora, fecha, materiales, tiempo y otros aspectos que se consideren necesarios.

- Contar con una estrategia de convocatoria eficaz, que permita que las personas interesadas puedan asistir a las sesiones. Algunos ejemplos son: mensajes de whatsapp, confirmación de asistencia por medio de Google forms.

- Cumplir con la ejecución y evaluación de cada actividad propuesta.

- Las capacitaciones están elaboradas para ser realizadas en entornos presenciales; sin embargo, es comprensible que a raíz de la situación sanitaria se prefiera en algunas ocasiones realizar de forma virtual. Por lo que, en caso de realizar las capacitaciones virtualmente se dan las siguientes recomendaciones:

1. Comunicar a los asistentes que la sesión se realizará de forma virtual y cuál plataforma se utilizará (Zoom, Microsoft Teams, Google Meet).
2. Asegurarse de que ningún participante se sienta excluido al no poseer de los recursos necesarios (internet, celular, tablet o computadora) para participar de forma virtual.
3. Probar el equipo antes de iniciar la sesión, revisar el funcionamiento del micrófono, cámara, internet, función de compartir pantalla.
4. Ser flexible, al enfrentarse con fallas técnicas y comprender que no todos los participantes cuentan con el mismo equipo.
5. Al trabajar en entornos virtuales es más usual que los participantes puedan distraerse con estímulos externos, por lo que es importante mantener el dinamismo en este tipo de sesiones.



DESARROLLO DE CADA COMPONENTE

A continuación, se presentarán los componentes que forman esta guía, en cada uno de ellos se abordarán los apuntes conceptuales que se consideran importantes para el desarrollo de las sesiones de trabajo, el objetivo de cada componente, metodología, duración, desarrollo del componente y la evaluación del componente.

COMPONENTE 1. GENERALIDADES DEL PROGRAMA DE COSEVI

APUNTES CONCEPTUALES

El Programa Nacional de Capacitación en movilidad y seguridad vial integral (nombrado durante este documento como programa de COSEVI), fue creado en el año 2019 de la mano de la Licenciada en Trabajo Social Carol Benavides, quién en ese momento se desempeñaba en la Dirección de Proyecto del Consejo de Seguridad Vial.

Según la autora, este programa nace de la necesidad de crear acciones en seguridad vial, debido al gran aumento de los accidentes de tránsito y que son la principal causa de las muertes violentas en el mundo, también se indica que este aumento en la accidentabilidad se debe "al desarrollo económico, urbanístico, el uso de suelo y las nuevas tecnologías aplicadas a los sistemas de movilidad y transporte, que ha transformado la interacción del ser humano con el medio" (Benavides, 2019).

Considerando todo lo anterior, es que el objetivo general del programa de COSEVI es:

Reducir los accidentes de tránsito y su incidencia en lesiones y muertes, contemplando un modelo de intervención integral y un abordaje multidisciplinario y multisectorial, abordando así las principales causas de los accidentes de tránsito.

Con este objetivo se busca generar mejores condiciones para disminuir y evitar los accidentes y heridas o muertes en carretera. En el programa de COSEVI se señala que el componente de capacitación es importante para contribuir a la promoción y desarrollo de competencias entre las personas sujetas a la formación en seguridad vial.

Por tanto, es de ahí de dónde se fundamenta esta guía de capacitación dirigida a funcionarios de COSEVI con la finalidad de que se fortalezcan en este aspecto y así, lograr llevar proyectos a poblaciones como los adolescentes de CODENA.

1. METODOLOGÍA Y CONSIDERACIONES DEL PROGRAMA DE COSEVI

• ESPACIO GEOGRÁFICO

El programa se desarrollará en todo el país considerando primeramente, los cantones de mayor riesgo, se recalca que el cantón de Alajuela se encuentra en la lista de prioridad (Comunicación personal, 2019).

• TIPO DE CAPACITACIONES DEL PROGRAMA DE COSEVI

Se propone la capacitación en cascada, es decir, se capacitarán personas con la intención de que posteriormente, transmitan los conocimientos en la temática a otras poblaciones. Esta guía pretende formar a los funcionarios de COSEVI para que después capaciten a adolescentes de CODENA, una vez que estos obtengan conocimientos y capacidades en seguridad vial, podrán realizar sus propios proyectos si mantienen el interés en el tema.

• POBLACIÓN BENEFICIARIA

Se pretende que el programa pueda ser abordado con toda la población a nivel nacional, pero en un primer momento, se espera trabajar con personal de entidades públicas y privadas, así como líderes comunales y grupos organizados, con el fin de crear individuos capacitados que conformen redes de personas "promotoras" en seguridad vial y así, fomentar finalmente, el conocimiento del tema en la población.

• SELECCIÓN DE PROMOTORES EN SEGURIDAD VIAL

Según el programa, las funciones de los promotores son informar, crear conciencia y promover la incorporación de conductas que disminuyan los riesgos concurrentes en los accidentes de tránsito y que, debido a esta gran responsabilidad y considerando las características de su tarea puedan: capacitar a grupos heterogéneos, multidisciplinarios y multisectoriales, lo cual es fundamental para establecer un perfil lo más idóneo posible.

CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LOS ASPIRANTES A PROMOTORES:

- Pueden ser hombres o mujeres, que cuenten con formación académica o experiencia en el área de la capacitación, con conocimientos teóricos-prácticos, sobre la temática de movilidad segura y seguridad vial o bien, que formen parte de un proceso de enseñanza para adquirir dichos conocimientos.
- Las personas deben tener una formación cultural, que les permita enfrentar con mayor acierto y seguridad los diversos desafíos. En cuanto a la organización en el trabajo deben demostrar capacidad organizativa, autonomía, trabajar en equipo, con claridad para comunicar ideas y conceptos.
- En cuanto a su estabilidad y control emocional deben ser personas con autocontrol en el ejercicio de la enseñanza, con visión o experiencia de servicio a la sociedad para lograr una mayor eficiencia en la transmisión de conocimientos y concientización.
- Las personas que van a formar parte de estos promotores deben manejar las variables presentes en la comunicación de conceptos y no deben restringirse a un solo esquema, por ello deben contar con iniciativa, creatividad e innovación. Además, deben ser capaces de cumplir con horarios, un orden temático y un plan de trabajo que exija disciplina.
- Los promotores deben ser autocríticos, lo que significa que deben ser, capaces de autoevaluarse o de recibir una evaluación externa de su desempeño para superar sus deficiencias.
- Sean proactivas, para garantizar que busquen más información de la que se les brinda, para que se estén actualizando y aprendiendo; que se muestren democráticas, responsables, respetuosos de las personas y de los distintos grupos humanos.



- **META DEL PROGRAMA**

Edificar y fortalecer la enseñanza para crear capacidad humana calificada, capaz de transmitir los conocimientos en movilidad y sobre seguridad vial que la sociedad requiere para que, se refuercen las condiciones y se genere la conciencia suficiente para evitar el aumento en la cantidad de los accidentes de tránsito, así como las muertes y heridos relacionados con los mismos, cuyos costos personales, familiares, sociales y económicos son muy altos.

- **VISIÓN DEL PROGRAMA**

Constituirnos en un Programa reconocido nacional e internacionalmente, por formar promotores en movilidad segura y sustentable en seguridad vial, altamente capacitados que generen a través de la experiencia y adquisición de nuevos conocimientos, acciones orientadas a desarrollar comportamientos seguros en los usuarios del sistema de movilidad y transporte.

- **OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROGRAMA DE COSEVI**

1. Conformar y capacitar un grupo de personas expertas en la temática de movilidad.
2. Capacitar personal de instituciones públicas y privadas, así como líderes comunales como promotores en movilidad segura y sustentable.
3. Acompañar a los promotores en su labor como multiplicadores de la información a la población meta.
4. Monitorear y evaluar el conocimiento adquirido en la capacitación por los promotores para la aplicación de medidas correctivas.
5. Desarrollar un kit o portafolio de materiales educativos actualizados y con alta calidad para la formación y capacitación de los sectores de la población involucrados, con base en la revisión de literatura especializada y la asesoría de expertos en la materia.
6. Elaborar una base de datos que permita tener un registro nacional de los promotores.

- **LIMITACIONES PREVISTAS**

- **LIMITANTES EXÓGENAS**

- Los temas de seguridad vial no parecen tener un lugar principal en la agenda de las autoridades políticas, ni entre las preocupaciones de los ciudadanos.
- La producción indiscriminada de vehículos y el fácil acceso a estos sobre todo en el caso de las motocicletas.
- La facilidad para adquirir bebidas alcohólicas, promueve el consumo.
- Se percibe un desconocimiento de la población en cuanto a las leyes y normativas de seguridad vial.
- La vigilancia y el control policial es deficiente y susceptible a la corrupción.
- Hay una enorme falta de conciencia social y desconocimiento sobre el tema.
- La formación en los centros de enseñanza de los alumnos de todos los grados es sumamente deficiente, en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito.

- **LIMITANTES ENDÓGENAS**

- Falta de tiempo de los trabajadores del sector público y privado debido a las cargas de trabajo, para poder llevar la capacitación a la Población Meta.
- Perfiles heterogéneos de los promotores, por lo que la calidad de la réplica no lograría consolidar un estándar.
- No contar con el apoyo de las instituciones para capacitar promotores.
- Selección inadecuada de promotores, ya que por sus actividades desempeñadas, tienen poco tiempo para replicar el curso.
- Falta de compromiso de algunas instituciones para destinar a su personal a la tarea de capacitación.
- Que los promotores no respondan a la cadena y no repliquen la información a la población meta.
- Falta de cumplimiento de los promotores en la proyección de tareas trazadas conjuntamente.
- No contar con el presupuesto necesario para llevar a cabo, cada tarea y material necesario para el logro de las metas.

La información presentada en este componente fue tomada del Programa de COSEVI, por tanto, para ahondar más sobre el programa se recomienda su lectura y por lo que, si existe alguna duda o consulta acerca del programa favor ponerse en contacto en la Dirección de Proyectos del COSEVI.

OBJETIVO DEL COMPONENTE 1

Discutir las generalidades del Programa de Capacitación de COSEVI.

METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL COMPONENTE

Este componente al ser el primero en ser abordado, también considera la introducción o presentación del grupo de capacitadores. Se recomienda que la persona facilitadora de esta sesión cuente con conocimientos acerca de la creación y ejecución del programa de capacitación de COSEVI.



Materiales recomendados para la sesión

Computadora, proyector (en caso de sesión presencial),

Hoja de Word o papel y lápiz



Tiempo:

1 hora.



ACTIVIDAD DE INICIO

Las personas participantes de la sesión se presentan diciendo su nombre y la razón por la que se encuentran participando de la capacitación. Asimismo, mencionan si les interesa el trabajo de capacitación con adolescentes y ¿por qué?

ACTIVIDAD PRINCIPAL

Se presentan primeramente las generalidades del programa de COSEVI, por medio del material denominada SESIÓN 1. Contextualización del programa de COSEVI, posteriormente, se discute sobre si quedó clara la información o si creen que hay algún punto de mejora que se pueda poner en práctica.

A continuación, se presenta una lista de preguntas generadoras para guiar la discusión:

- ¿Conocían acerca del programa? o ¿Qué sabían ustedes previamente sobre el programa?
- ¿Cómo considera usted que puede aportar para el cumplimiento de los objetivos del programa?
- El programa fue planteado antes de la pandemia ¿considera que hay que adaptar algunos de los aspectos planteados para que se pueda ejecutar el programa con la realidad actual?
- ¿Considera que pueda haber otras limitaciones aparte de las mencionadas?

ACTIVIDAD DE CIERRE

Construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir, crear una lista donde se puntualiza la información más importante de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, datos que generaron "ruido", etc.)

EVALUACIÓN DEL COMPONENTE 1

Se brinda la siguiente tabla a cada participante una antes de la sesión y la otra después de la sesión, de esta manera se pueden comparar las respuestas e identificar el aprendizaje obtenido.

Capacitación a funcionarios de COSEVI		
Tema: Contextualización del programa de capacitación de COSEVI		
Aprendizaje esperado: conoce más acerca del programa y sus aspectos básicos		
Criterios de evaluación	Si	No
Conoce como se dio la creación del programa de capacitación		
Conoce cuales son los objetivos del programa de capacitación.		
Conoce cuál es la metodología que se propone para las capacitaciones de este programa.		
Usted podría identificar cuál es la población meta del programa de capacitación		
Considera que usted cumple con las características para ser un promotor del programa de capacitación		

Fuente: Elaboración propia (2022).

Además, se llena el acta de la sesión ver anexo 1, en la cual se apuntan la información más importante comentada durante la sesión, como acuerdo, anotaciones por actividad y la lista de información destacada correspondiente a la actividad de cierre. En esta acta también se registra la lista de asistentes a la sesión.

TABLA RESUMEN DE LA SESIÓN.

Sesión de Generalidades del programa de COSEVI					
Día	Agosto 2022	Lugar	Reunión virtual/Oficina COSEVI	Horas efectivas	1 hora
Metodología: durante esta sesión se debe hacer una exposición del programa de COSEVI y posteriormente una discusión sobre lo planteado en el programa.					
Tema: Generalidades del programa de COSEVI					
Objetivos	Objetivo del taller: discutir las generalidades del Programa de Capacitación de COSEVI				
Contenido					
Objetivo por actividad	Técnicas	Descripción de las actividades	Materiales	Tiempo	Evaluación
Integrar a las personas participantes de la capacitación	Presentación del grupo.	Las personas participantes de la sesión se presentan diciendo su nombre y la razón por la que se encuentran participando de la capacitación. Asimismo, mencionan si les interesa el trabajo de capacitación con adolescentes y ¿por qué?	Computadora	10 minutos	Se presentan todos los participantes
Discutir la información recibida acerca del programa.	Presentación y discusión del programa de COSEVI	Se presentan primeramente las generalidades del programa de COSEVI, posteriormente, se discuten si alguna no queda clara o si creen que hay algún punto de mejora que se pueda poner en práctica a partir del momento de la discusión. A continuación, se presenta una lista de preguntas generadoras para guiar la discusión: ¿Conocían acerca del programa? o ¿Qué sabían ustedes previamente sobre el programa? ¿Cómo considera usted que puede aportar para el cumplimiento de los objetivos del programa? El programa fue planteado antes de la pandemia ¿considera que hay que adaptar algunos de los aspectos planteados para que se pueda ejecutar el programa con la realidad actual? ¿Considera que pueda haber otras limitaciones aparte de las mencionadas?	Computadora, proyector (en caso de sesión presencial)	40 minutos	Participación de todos los presentes Cambio de ideas y opiniones se generó de forma respetuosa
Generar una lista de información destacada durante la sesión	Identificación de la información destacada de la reunión y despedida	construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir crear una lista donde se puntualiza los puntos más importantes de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, información que generó "ruido", etc.)	Hoja de Word o papel y lápiz	10 minutos	Lista de destacados de la reunión.

COMPONENTE 2. REFORZAMIENTO DE LOS CONOCIMIENTOS EN SEGURIDAD VIAL

APUNTES CONCEPTUALES

En este componente de la guía de capacitación se explorarán conceptos importantes en materia de seguridad vial, estos conceptos son resultado de la investigación previa con los adolescentes de CODENA y también producto de la búsqueda bibliográfica, que indica que esta información es valiosa en adolescentes. Asimismo, se debe mencionar que estos datos pueden ser reforzados con los conocimientos que se posean como profesional en la materia de seguridad vial y con investigación en el tema.

• SEGURIDAD VIAL

Según la Dirección General de Educación Vial. (2019) en el Manual del conductor (2019), la seguridad vial es la "disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito".

Asimismo, según una comunicación personal (2022), en COSEVI la seguridad vial es denominada de la siguiente manera:

"proceso donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades. Cuyo fin es proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, respetando sus derechos fundamentales, mediante acciones integrales que garanticen y preserven la integridad física, psicológica y social y mejorar su calidad de vida. Por ende, busca eliminar las causas que producen accidentes o, si ocurren, que se produzcan los menores daños posibles."

• MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

Para abordar la conceptualización de la movilidad segura y sostenible, es necesario primero conocer como se conoce la movilidad, en el COSEVI según una comunicación personal (2022), la movilidad es comprendida como:

"El conjunto de desplazamientos que realizan los seres humanos de un determinado lugar a otro por diferentes motivos como la educación, trabajo, recreación, satisfacción de necesidades básicas como alimentación, labores de cuidado, salud o bien el traslado de mercancías y se puede realizar de dos formas ya sea motorizada o no motorizada, en tres roles, pasajero, peatón y/o conductor.

Asimismo, el objetivo de la movilidad es facilitar la accesibilidad mediante la infraestructura y equipamiento, para que las personas se muevan de un lugar a otro, de acuerdo a las necesidades y modo de transporte de una forma segura, eficiente, accesible y sostenible. (Comunicación personal, 2022).

En relación con la movilidad segura y sostenible, la Federación Iberoamérica de Asociaciones de Víctimas contra la violencia vial (2019) indica que es un concepto que nace de la preocupación por los problemas medioambientales y sociales ocasionados por la generalización de modelo de transporte urbano basado en el automóvil particular.

Según esta Federación las políticas para potenciar la movilidad segura y sostenible requieren de:

1. Un modelo de transporte público más eficiente.
2. Mejorar la integración social de los ciudadanos.
3. Incrementar la calidad de vida de las personas.
4. Aportar más seguridad en los desplazamientos.

•JERARQUÍA O PIRÁMIDE DE MOVILIDAD URBANA

Como se mencionó anteriormente, la movilidad urbana es un concepto que aborda el tránsito por las vías de manera más integral y amplia. Por tanto, la pirámide sigue esa misma línea, defendiendo que el derecho de la movilidad pertenece a todas las personas y no únicamente a aquellas que se movilizan por un medio de transporte privado.

Figura 1. Pirámide de movilidad urbana.



Fuente: Elaboración propia basada en ITDP(2022).

Según se visualiza esta pirámide busca priorizar aquellos medios de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y que protegen el medio ambiente (Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo, 2013).

Además, actualmente se habla de la pirámide de la movilidad desde la vulnerabilidad incorporando al motociclista como un usuario vulnerabilizado. (Comunicación personal,2022).

Por lo que, según se visualiza el medio transporte más recomendado sería caminar, seguido del uso de bicicletas y el menos recomendado en su efecto serían los vehículos particulares que utilizan motor.

CONDUCTAS DE RIESGO EN EL USO DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO

Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en jóvenes entre 15 y 29 años, la Fundación Mapfre (España), quién ha dedicado sus esfuerzos a realizar estudios sobre los Jóvenes y la Seguridad vial, señala las siguientes razones:

- La edad por sí misma, debido a que las personas jóvenes, por lo general, buscan experiencias sin valorar los potenciales riesgos.
- La inexperiencia a la hora de conducir, debido a que se requiere de más atención a los detalles, lo que supone una sobrecarga mental y distracción.
- La mayor actividad social con la que cuentan las personas jóvenes es un factor que afecta en la siniestralidad por parte de esta población

Según el estudio Jóvenes y Seguridad Vial (2017), algunas de las conductas de riesgo que los adolescentes encuestados admitieron cometer son:



Subir al carro sin usar cinturón de seguridad.



Subirse a un vehículo cuyo conductor había consumido alcohol.



No utilizar casco al transitar sobre medios de transportes de dos ruedas.

La información que se presentará desde esta página y hasta la página 27 es tomada del Manual del Conductor (Dirección General de Educación Vial, 2019).

Como se pudo evidenciar, las principales conductas de riesgo en que cometen las personas adolescentes están relacionadas con el no uso de dispositivos de seguridad. Por lo que se debe recordar el uso de otros elementos como ropa reflectiva si se camina por la noche o al andar en motocicleta o bicicleta, así como el uso de sillas especiales para las personas menores de edad (especialmente niños y niñas).

A continuación, se presentarán otras conductas de riesgo que no son cometidas precisamente por los adolescentes; sin embargo, corresponden a las principales causas de mortalidad en sitio para adolescentes de 15 a 19 años (Comunicación personal, 2022).

Exceso de velocidad: según Abarca (2022), el exceso de velocidad corresponde a la principal causa de muerte en carreteras durante el primer bimestre del año 2022, estimando que aproximadamente 36 personas fallecieron debido a esta causa. Asimismo, Abarca indica que esta cifra tiene concordancia con las sanciones que se hacen en las carreteras.

Lo anterior hace importante que los adolescentes aprendan los límites de velocidad y comprendan la importancia de respetarlos. Los límites de seguridad, según la Ley de Tránsito en el cap. I, artículo 83, son los siguientes:

En zonas urbanas: 40 km por hora; sin embargo, si las condiciones de la vía lo permiten se puede transitar a una velocidad de 60 km por hora máximo.

Al transitar por la entrada y salida de los centros educativos, centros médicos y los lugares donde se lleven a cabo actividades masivas o de interés público, el límite es de 25 km por hora si se están desarrollando actividades.

En autopistas, la velocidad mínima es de 40 km por hora y la máxima de 100 km por hora. Finalmente, en zonas no marcadas la velocidad máxima será de 60 km por hora.

Conducir bajo los efectos del alcohol: consumir alcohol, así sea en cantidades relativamente bajas y luego conducir, hace que las probabilidades de verse involucrado en un siniestro de tránsito aumenten, esto debido a que disminuye o deteriora las funciones necesarias para llevar a cabo una conducción segura como los reflejos o visión (OPS, 2017).

Tabla 2. Efectos en del alcohol en el organismo según su concentración en sangre

CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN LA SANGRE (G/DL)	EFECTOS EN EL ORGANISMO
0,01-0,05	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aumento del ritmo cardíaco y la frecuencia respiratoria ▶ Disminución de la actividad de diversas funciones cerebrales centrales ▶ Comportamiento incoherente al ejecutar tareas ▶ Disminución del discernimiento y pérdida de inhibiciones ▶ Sensación moderada de exaltación, relajación y placer
0,06-0,10	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sedación fisiológica de casi todos los sistemas ▶ Disminución de la atención y del estado de alerta, reflejos más lentos, deterioro de la coordinación y disminución de la fuerza muscular ▶ Reducción de la capacidad de tomar decisiones racionales o de ejercer el discernimiento ▶ Aumento de la ansiedad y la depresión ▶ Disminución de la paciencia
0,11-0,15	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Reflejos considerablemente más lentos ▶ Deterioro del equilibrio y del movimiento ▶ Deterioro de algunas funciones visuales ▶ Articulación confusa de las palabras ▶ Vómitos, especialmente cuando se alcanza con rapidez este nivel de alcoholemia
0,16-0,29	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grave deterioro sensorial, incluida la disminución de la percepción de los estímulos externos ▶ Grave deterioro motor, con tambaleos o caídas frecuentes
0,30-0,39	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Estado de estupor, falta de respuesta ▶ Pérdida de la conciencia ▶ Anestesia comparable a la de una intervención quirúrgica ▶ Muerte (en muchos casos)
0,40 y más	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Inconsciencia ▶ Cese de la respiración ▶ Muerte, por lo general causada por insuficiencia respiratoria

Fuente: Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales (OPS, 2010)

En Costa Rica, conducir bajo los efectos del alcohol se sanciona con una multa económica de 326 701 colones y en algunos casos, podría implicar sanciones penales.

•NORMAS Y USO GENERAL DE LAS VÍAS

La Ley de Tránsito en su artículo 93 indica las siguientes reglas generales tanto para conductores, pasajeros y peatones:

- a) Acatar de inmediato, las indicaciones verbales o escritas de las autoridades de tránsito y detenerse cuando les indiquen la señal de parada.
- b) Respetar las indicaciones de cualquier dispositivo (señal) oficial de tránsito.
- c) Observar y cumplir las señales horizontales y verticales en las vías públicas.
- d) Conducirse de manera que no se obstruya la circulación ni se ponga en peligro a las otras personas.
- e) Los conductores deberán evitar situaciones que impidan la libre circulación, por lo que deberán manejar a la defensiva, manteniendo una constante preocupación por los otros usuarios de la vía.
- f) Dar prioridad de paso a los vehículos de emergencia, cuando circulen en atención de un incidente.

Según el rol del usuario, las obligaciones son las siguientes:

- » Llevar casco de seguridad que cumpla con los requisitos estipulados,
- » No llevar paquetes, bultos u objetos que limiten la libertad de movimiento al conducir,,
- » No sujetarse de otros vehículos en movimiento.
- » Utilizar ropa autorefectiva en todo momento.
- » No transportar menores de 5 años.
- » Portar identificación y comportarse de forma que no se ponga en riesgo a otras personas
- » Transitar fuera de zonas donde se movilizan vehículos.
- » En zonas urbanas, se deben usar las aceras y cruzar las calles por las esquinas, puentes peatonales o zonas marcadas..
- » Cuando no hayan aceras debe circular del lado izquierdo según sea su marcha.
- » No transitar por líneas de tren..
- » No utilizar elementos que obstruyan el libre tránsito
- »



- » Conducir con el debido cuidado y precaución por las vías.
- » Asegurarse que la bicicleta esté en condiciones óptimas para ser utilizada.
- » Portar identificación y circular por el lado derecho del carril.
- » Adelantar por la izquierda.
- » No circular por autopistas, al menos que debido a una actividad este permitido.
- » No puede viajar más de una persona, a menos de que la bicicleta se encuentre acondicionada para este fin
- » No circular aceras y no sujetarse a otros vehículos en movimiento
- » Los menores de 6 años deben ir acompañados por una persona mayor de 15 años al conducir bicicleta o triciclo.
- » No aprender a usar bicicleta en las vías públicas.
- » Usar ropa retrorreflectivas
- » Utilizar carril de bicicletas, siempre que haya uno.

•SEÑALES DE TRÁNSITO

Otro aspecto que todo usuario de las vías públicas debe conocer y aprender a interpretar para poder movilizarse, de manera adecuada y segura son las señales de tránsito. Estas señales de tránsito se clasifican de la siguiente manera: verticales, horizontales, luminosas, sonoras y manuales, a continuación, se detallará más acerca de cada una.

SEÑALES VERTICALES

Son aquellas que se encuentran en postes o lugares altos, estas señales se dividen en reglamentación, prevención e información.



Reglamentación: Son aquellas que indican a los conductores acciones con las que deben cumplir obligatoriamente, la señal de alto es un ejemplo.



Prevención: Advierten sobre la existencia de algún peligro en la vía, por lo que se debe mantener. Estas señales se caracterizan por ser negras con fondo amarillo. Un ejemplo, son señales que nos indican que hay animales en la vía.



Información: El objetivo de estas señales es orientar o ayudar al usuario a que su recorrido por las vías sea más fácil brindando información que sea de interés o útil. Algunos ejemplos son las señales que indican destino y distancia, así como aquellas que indican servicios cerca.

SEÑALES HORIZONTALES

Estas señales son aquellas que se encuentran pintadas o marcadas en la calzada, borde de la acera o espaldón, es decir, que se pueden observar en el suelo. Las señales horizontales, según su color puede significar diferentes cosas:

Amarillo: Este color sirve para marcar la separación de carriles con sentidos opuestos, también se puede observar líneas pintadas en las aceras para indicar que es un espacio en el que no se puede estacionar.



Blanco: Se utiliza para marcar carriles que se dirigen al mismo sentido. Además, se utiliza para marcar pasos peatonales, señales de alto, ceda, entre otros.



SEÑALES LUMINOSAS

Las señales de tránsito luminosas son aquellas que funcionan gracias a la electricidad. Existen varios tipos:



Semáforo vehicular: Este es el que se coloca en las intersecciones con el fin de regular el paso de los vehículos por las carreteras. Se componen por luces de tres colores, rojo, amarillo y verde.



Semáforo peatonal: Este funciona para indicar el paso a los peatones y se coloca a cada lado de las zonas marcadas. Estos semáforos deben contar con sonido para indicar el paso a las personas no videntes según la Ley 7600.

SEÑALES MANUALES



Este tipo de señal es cuando un oficial de tránsito u otra figura de autoridad, indica a los usuarios de las vías lo que deben hacer o hacia donde movilizarse.

•CULTURA DE PAZ EN LAS CARRETERAS.

Es un hecho que en la actualidad, la violencia en las carreteras es un problema que como sociedad nos afecta. Muchos de los "accidentes" de tránsito son provocados por el humano, al no saber canalizar los sentimientos negativos, mientras se encuentra en las carreteras. Por lo que desde esta guía es importante abordar la cultura de paz como herramienta para construir vías seguras y respetuosas de todos los usuarios.

En ese sentido, es importante mencionar los 10 principios para la paz, según la Carta de Colombia 2017 (Fernández *et al.*, 2018).

1. La paz es un derecho.
2. La humanidad es una sola familia.
3. Somos diversos y la diversidad enriquece a nuestra humanidad.
4. Debemos seguir la regla de oro, tratar a los demás como nos gusta que nos traten.
5. Debemos evitar la guerra.
6. Debemos ser legales y justos.
7. Debemos hablar, solucionar los conflictos por medio del diálogo.
8. Debemos respetarnos, aún en situaciones de conflicto reconocer a toda persona como ser humano.
9. Hay que promover valores como la tolerancia, solidaridad, compasión y respeto a las diferencias y derechos.
10. Todas las vidas son tan valiosas como nuestras propias vidas.

OBJETIVO DEL COMPONENTE

Reforzar los conocimientos en seguridad vial de los facilitadores de COSEVI.

METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL COMPONENTE

En este componente se espera trabajar por medio de una mesa de discusión la información importante en materia de seguridad y movilidad segura. Se recomienda como persona facilitadora para esta sesión a una persona profesional y experta en materia de seguridad vial y movilidad segura.



Materiales recomendados para la sesión:

Computadora, proyector (en caso de sesión presencial),
hoja de Word o papel y lápiz



Tiempo:

1 hora.

En este componente como ya se mencionó el fin principal es el de reforzar los conocimientos en seguridad vial de los facilitadores de COSEVI, por lo que, se plantean los siguientes momentos.

ACTIVIDAD DE INICIO

En este momento se espera primero poder identificar los conocimientos previos que ya poseen los facilitadores, para lograr lo anterior las personas asistentes de la sesión discuten alrededor de las siguientes preguntas:

- ¿Qué es seguridad vial?
- ¿Qué es movilidad segura y sostenible?
- ¿Cuáles considera son los temas más importantes sobre seguridad vial que debe conocer todo adolescentes?

ACTIVIDAD PRINCIPAL

Se dividen los siguientes temas entre los participantes:

- Normas y uso general de las vías.
- Conductas de riesgo en el uso de las vías.
- Señales de tránsito.
- Cultura de paz en las carreteras

Una vez divididos los temas, se da la instrucción de investigar sobre el tema que a cada grupo le correspondió y realizar una presentación creativa (video, power point, juego, dramatización) en la que expongan la información principal que fue hallada.

Al final de la actividad, opcionalmente se puede dar apoyo a la información brindada con el power point denominada: "SESIÓN 2. Reforzamiento en seguridad vial"

ACTIVIDAD DE CIERRE

Construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir, crear una lista donde se puntualiza los puntos más importantes de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, información que generó "ruido", etc.).

EVALUACIÓN DEL COMPONENTE.

Los participantes realizarán un video de un minuto de duración en el que comentan acerca de la información que consideran más valiosa para los adolescentes en materia de seguridad vial, se puede hablar de los temas expuestos en la guía u otros que no hayan sido considerados. Esta actividad nos permite identificar que las personas capacitadas, identifican la importancia de esta información para las personas jóvenes.

Se llena el acta de la sesión ver anexo 1, en la cual se apuntan la información más importante comentada durante la sesión, como acuerdo, anotaciones por actividad y la lista de información destacada correspondiente al cierre. En esta acta también se registra la lista de asistentes a la sesión.

TABLA RESUMEN DE LA SESIÓN

Sesión de Reforzamiento de los conocimientos en seguridad vial						
Día	Agosto 2022	Lugar	Reunión virtual/Oficina COSEVI	Horas efectivas	1 hora	
Metodología: mediante presentación y discusión de la información se reforzará los conocimientos en seguridad vial por parte de los facilitadores de COSEVI						
Tema: Conocimientos en seguridad vial						
Objetivos por actividad	Objetivo del taller: Reforzar los conocimientos en seguridad vial de los facilitadores de COSEVI.					
	Inicio	Identificar los conocimientos básicos en seguridad vial que poseen los facilitadores de COSEVI				
	Actividades principales	Reforzar los conocimientos en seguridad vial con información que según la investigación previa realizada es importante para los adolescentes de CODENA				
	Cierre	Generar una lista de información destacada durante la sesión.				
Contenido						
Actividades	Técnicas	Descripción de las actividades		Materiales	Tiempo	Evaluación
Inicio	Mesa de discusión	Las personas asistentes de la sesión discuten alrededor de las siguientes preguntas: ¿Qué es seguridad vial? ¿Qué es movilidad segura y sostenible?		Computadora, hoja de Word o papel y lápiz	20 minutos	Participación activa y respetuosa de todas las personas participantes
Principales	Investigación y exposición de temas en seguridad vial	Se dividen los siguientes temas entre los participantes: -Normas y uso general de las vías -Conductas de riesgo en el uso de las vías. -Señales de tránsito -Cultura de paz en las carreteras Una vez divididos los temas, se da la instrucción de investigar sobre el tema que a cada grupo le correspondió y realizar una presentación creativa (video, power point, juego, dramatización) en la que expongan la información principal que fue hallada. Al final de la actividad se puede dar apoyo a la información brindada con la power point denominada: "SESIÓN 2 Reforzamiento en seguridad vial"		Hojas, lápices, lapiceros, computadora, pilots, crayones.	30 minutos	Se documenta la información presentada por los participantes
Cierre	Identificación de la información destacada de la reunión y despedida	Construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir crear una lista donde se puntualiza los puntos más importantes de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, información que generó "ruido", etc.)		Hoja de Word o papel y lápiz	10 minutos	Lista de destacados de la reunión
NOTA: Antes de la siguiente sesión se recomienda ponerse en contacto con la profesional encargada del grupo CODENA Tel. 2430 7278/8970-1615						
De esta manera podrá ser invitada a la próxima sesión que tratará sobre las características de CODENA y los adolescentes, así como de fortalecer la relación entre las instituciones involucradas (PANI, COSEVI)						

COMPONENTE 3. ABORDAJE CON LA POBLACIÓN ADOLESCENTE

APUNTES CONCEPTUALES

Para entender algunas de las características de aprendizaje de la adolescencia es necesario comprender primero, lo que es la adolescencia en sí, y es que este concepto sigue siendo un objeto de estudio que genera distintos puntos de vistas o intercambio de opiniones entre educadores, científicos sociales, padres de familia e instituciones.

Lozano (2014) hace referencia de la adolescencia como la etapa o período de transición hacia el estado adulto y prefiere no ahondar en el término de "juventud". En cuánto, a las formas de aprendizaje de las personas durante esta etapa de la vida, existen diversas teorías como las de Piaget y Vygotski. En ese sentido, se va a resaltar el siguiente aspecto según el aporte de Ausubel (1976), quién integra los aportes de ambos autores y hace la distinción entre el aprendizaje memorístico (comúnmente utilizado en Costa Rica) y el aprendizaje significativo.

Por tanto, Ausubel mencionado por Pease *et al.* (2015) que el aprendizaje memorístico no se sostiene en los saberes y experiencias previas de las personas, si no que se basa en la repetición de la información para así poder "almacenarla" y el aprendizaje significativo utiliza las experiencias, historias de vida o conocimientos previos para relacionar la información y así aprender.

Ahora hay que volver a la actualidad dónde la tecnología ha tomado un rol importante en la forma de enseñanza y aprendizaje. Esto ha hecho que los educadores deban adaptar métodos, estrategias y enfoques educativos. En ese sentido Sandoval (2019), habla del aporte de la ludificación en el marco de la era tecnológica, mencionado que brinda mayor motivación y compromiso, lo cual promueve un mayor aprovechamiento académico.

Sandoval (2019), cita un artículo publicado en *El Nuevo Día* (2017), dónde se menciona que a nivel mundial casi 1 de cada 4 usuarios de internet tienen edades entre los 15-24 años y que en su mayoría son los adolescentes, a quienes les parece más interesante aprender por medio de juegos en línea.

Considerando todo lo anterior, se recomienda la utilización de plataformas que promuevan el aprendizaje por medio del juego y la tecnología.

• CARACTERIZACIÓN DE LOS ADOLESCENTES DE CODENA

CODENA es un grupo conformado por niños, niñas y adolescentes que viven en el cantón de Alajuela, que lidera el Patronato Nacional de la Infancia (PANI). El cual tiene por objetivo representar la voz de las personas menores de edad ante las instituciones de Estado, empresas privadas y organizaciones no gubernamentales (ONGs) (Oficina Municipal de la Mujer, s.f.).

A continuación, se presentará información que permite caracterizar a los adolescentes de CODENA mediante el resultado de cuestionarios aplicados a 12 adolescentes (7 hombres y 5 mujeres) del grupo CODENA durante el mes de setiembre del 2021.

En relación con el nivel educativo o grado escolar que cursaban en el año 2021, la mayor parte se encontraban en secundaria y en noveno año, en materia educativa también se consultó si llevaban cursos educativos de otro tipo y la mayoría respondió que no.

En cuanto al lugar de residencia de las personas adolescentes consultadas se evidencia que la totalidad viven en la provincia y cantón de Alajuela, asimismo, se encuentran distribuidos principalmente en los distritos de San José y San Antonio.

CUADRO 1. CODENA: DATOS DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LAS PERSONAS ADOLESCENTES, 2021.

(n=12)

Variable	n°
Sexo	
Hombres	7
Mujeres	5
Grado que cursa	
Sexto	1
Séptimo	1
Octavo	3
Noveno	4
Decimo	2
Undécimo	1
Lleva otros cursos educativos	
No	7
Si	5
Inglés	2
Robótica	1
Guitarra	1
"Yo decido"	1
Otros grupos a los que pertenecen	
Iglesia	5
Deportes	1
Scouts	1
Ninguno	5

Fuente: elaboración propia (2022)

Finalmente, la edad de los adolescentes consultados oscila entre los 12 y 17 años, asimismo, la mayoría de los consultados tienen 15 años.

En relación con la motivación y disponibilidad de los y las adolescentes para formar parte del proyecto, todos ellos mencionaron que les gustaría ser capacitadores en seguridad vial para otros adolescentes, asimismo, casi todos (11 adolescentes) dijeron estar comprometidos con las diferentes actividades de CODENA. Finalmente, la mayoría de las personas adolescentes cuentan con 2 horas semanales para ser parte del proyecto.

CUADRO 3. CODENA: DATOS SOBRE LA MOTIVACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE LAS PERSONAS ADOLESCENTES PARA PARTICIPAR DEL PROYECTO, 2021.

Variable	n°
Motivación para participar de CODENA	
Aprender	3
Formación y crecimiento personal	2
Tener nuevas experiencias	2
Convivir	1
Ayudar a la comunidad	1
Participar de las actividades	1
Tiempo disponible por semana	
No dispongo de tiempo	1
1 hora	2
2 horas	6
3 horas	1
Más de 3 horas	2

Fuente: Elaboración propia (2022)

Con respecto a los conocimientos en seguridad vial, en cuanto al concepto de seguridad vial, todos los adolescentes tienen ideas diferentes sobre el significado, sin embargo, la conceptualización más repetida es que consiste en la seguridad en las vías, seguido de tránsito y cuidados (Ver cuadro X). Es importante, recordar que la seguridad vial es la "disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito" (COSEVI, 2019).

Para ampliar más sobre estos resultados específicos sobre el conocimiento previo de los adolescentes de CODENA en seguridad vial y movilidad segura se recomienda hacer lectura del trabajo final de graduación denominado: "Diseño de una *guía de capacitación* para el abordaje de la *Seguridad Vial dirigida a colaboradores del Consejo de Seguridad Vial* como parte del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial en el año 2022", específicamente en el capítulo de "Resultados y discusión".

•CONTACTO CON CODENA

Las personas encargadas de CODENA son los profesionales del área de promoción social de las oficinas locales del Patronato Nacional de la Infancia en Alajuela y San Rafael de Alajuela. Los contactos para realizar el respectivo acercamiento con ambos profesionales son los siguientes: Tel. 2430 7278/8970-1615

OBJETIVO DEL COMPONENTE

Contextualizar a los funcionarios de COSEVI, con respecto a la población adolescente de CODENA.

METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL COMPONENTE

Mediante presentación y discusión de la información se espera que los capacitadores de COSEVI puedan aprender sobre la población adolescente, en un primer momento acerca del aprendizaje en esta etapa de la vida y posteriormente, contextualizado a la población adolescente de CODENA.

Se recomienda ponerse en contacto con los coordinadores de CODENA, con el fin de que ellos puedan asumir el rol facilitador en este componente.



Materiales recomendados para la sesión

Computadora, proyector (en caso de sesión presencial),
hoja de Word o papel y lápiz



Tiempo:

1 hora y 5min.

Los momentos de este componente se dividen de la siguiente manera:

ACTIVIDAD DE INICIO

Se hace una lluvia de ideas dónde se responde: ¿qué es un adolescente? Y ¿cómo creemos que aprenden los adolescentes?

Posteriormente, se discute la información de la lluvia de ideas y se llega a un acuerdo para responder las preguntas planteadas.

Finalmente, se presenta el siguiente video <https://www.youtube.com/watch?v=v4KplEgXI9c&t=152s> y se discute sobre cómo se puede utilizar la información del vídeo para que la enseñanza en temas de seguridad vial con los adolescentes sea más efectiva.

ACTIVIDADES PRINCIPALES

Se presenta brevemente por medio de la presentación SESIÓN 3. "Contextualización de los adolescentes", qué es CODENA y se habla de las características de los adolescentes que actualmente forman parte del conjunto, además, se especifica más en la información de los adolescentes que podrían ser parte del proyecto.

Se recomienda que está actividad sea guiada por los coordinadores de CODENA, con el fin de que ellos puedan aclarar dudas y exponer más información. Por lo que, la forma de presentación de la información puede variar según los expositores.

ACTIVIDAD DE CIERRE

Construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir, crear una lista donde se puntualiza los puntos más importantes de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, información que generó "ruido", etc.).

EVALUACIÓN DEL COMPONENTE

Se le pregunta a los presentes por medio de formulario de Google forms si siente que sabe lo suficiente sobre la población adolescente de CODENA para poder llevar a cabo el proyecto con ellos.

Se llena el acta de la sesión ver anexo 1, en la cual se apuntan la información más importante comentada durante la sesión, como acuerdos,, anotaciones por actividad y la lista de información destacada correspondiente a la actividad de cierre. En esta acta, también se registra la lista de asistentes a la sesión.

TABLA RESUMEN DE LA SESIÓN

Sesión de Contextualización de los adolescentes					
Día	Octubre	Lugar	Reunión virtual/Oficina COSEVI	Horas efectivas	1 hora 5 minutos
Metodología: mediante presentación y discusión de la información se espera que los capacitadores de COSEVI puedan aprender sobre la población adolescente, en un primer momento acerca del aprendizaje en esta etapa de la vida y posteriormente, contextualizado a la población adolescente de CODENA.					
Tema: Contextualización de los adolescentes					
Objetivos: Objetivo del taller: contextualizar a los funcionarios de COSEVI con respecto a la población adolescente de CODENA					
Contenido					
Objetivo por actividad	Técnicas	Descripción de las actividades	Materiales	Tiempo	Evaluación
Aprender sobre el aprendizaje de los adolescentes.	Lluvia de ideas y presentación sobre las características de aprendizaje de los adolescentes	Se hace una lluvia de ideas dónde se responde: ¿qué es un adolescente? Y ¿cómo creemos que aprenden los adolescentes? Posteriormente se discute la información de la lluvia de ideas y se llega a un acuerdo para responder las preguntas planteadas. Finalmente, se presenta el siguiente video http://www.youtube.com/watch?v=4KpIGX9c8t=152s y se discute sobre cómo se puede utilizar la información del video para que la enseñanza en temas de seguridad vial con los adolescentes sea más efectiva.	Computadora, hoja de Word o papel y lápiz, proyector.	20 minutos	Participación activa y respetuosa de todas las personas participantes Exploración de las plataformas lúdicas
Conocer las principales características de los adolescentes de CODENA.	Acercamiento con la población de CODENA	Si la coordinadora de CODENA está presente en la reunión: Se presenta brevemente que es CODENA y se habla de las características de los adolescentes que actualmente forman parte del conjunto, además, se especifica más en la información de los adolescentes que podrían ser parte del proyecto. Si la coordinadora de CODENA NO está presente en la reunión: Ponerse en contacto con la creadora de esta guía de capacitación.	Computadora, proyector.	30 minutos	Se lee la información. Se complementa la información con la discusión de la misma.
Generar una lista de información destacada durante la sesión.	Identificación de la información destacada de la reunión y despedida	Construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir crear una lista donde se puntualiza los puntos más importantes de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, información que generó "ruido", etc.)	Hoja de Word o papel y lápiz	10 minutos	Lista de destacados de la reunión
	Consulta de si está preparado para llevar a cabo para realizar el proyecto con adolescentes de CODENA:	Se le pregunta a los presentes por medio de formulario de Google forms si sienten que sabe lo suficiente sobre la población adolescente de CODENA para poder llevar a cabo el proyecto con ellos.	Computadora o celular, formulario de Google	5 minutos	Respuestas del formulario

COMPONENTE 4. GESTIÓN DE PROYECTOS

APUNTES CONCEPTUALES

En esta guía se abordarán los proyectos como forma de operativizar las acciones en seguridad vial y movilidad segura propuestas en el programa de COSEVI. La información que se presentará en las páginas 36- 38 es basada en "Jóvenes y Seguridad Vial: Guía para la Acción" (YOUTH, 2015)

¿QUÉ ES UN PROYECTO?

Un esfuerzo o acciones temporales que se realizan para brindar un producto, servicio o resultado único. Una de las principales características de los proyectos es que tiene un inicio y un final establecido (Amejide, 2016)

La importancia de los proyectos radica en que su impacto dura mucho más de lo que dura el proyecto en si, por tanto, en un posible proyecto con adolescentes de CODENA, el impacto deseado sería que tengan conductas saludables al transitar por las vías.

GESTIÓN DE PROYECTOS

La gestión de proyectos es la aplicación de habilidades y diferentes técnicas para el cumplimiento de los objetivos del proyecto (Amejide, 2016). Según la autora se logra a partir de la aplicación y conocimiento de los procesos ciclo de vida de un proyecto, este ciclo de vida se conforma por las siguientes etapas:

- Inicio: se forma la idea del proyecto, se centra en la necesidad que desea abordarse, se necesita investigar y tomar decisiones basadas en evidencias.
- Planificación: se definen los objetivos, las actividades para alcanzar dichos objetivos, en esta etapa se prepara también para el seguimiento y evaluación.
- Ejecución: se ponen en las actividades para alcanzar los objetivos y metas establecidos.
- Seguimiento y evaluación: normalmente se siguen dos aspectos, el cumplimiento de las actividades y el impacto que se va generando. Asimismo, para poder evaluar es necesario establecer cuáles son los "indicadores" que se desean medir.
- Cierre: se realiza una revisión de las lecciones aprendidas, impactos y de ser necesario se entregan información que respalde lo realizado, a lo largo del proyecto.

En este punto es importante aclarar que este ciclo de vida de los proyectos NO es lineal, es decir, se puede repetir una de las etapas o se puede saltar una de ellas, aunque no sea lo recomendado.

En las siguientes páginas se profundizará más acerca del proceso de planificación y el de seguimiento y evaluación, a pesar de que todos los elementos en el ciclo de un proyecto son importantes, estos dos a los que se les abordará profundamente requieren de más cuidado y planeación, para que el proyecto sea exitoso.

PLANIFICACIÓN DE UN PROYECTO

Lo primero es definir los objetivos, algunos consejos para crear los objetivos son los siguientes:

1. Responder a la pregunta: ¿qué se espera conseguir con el proyecto?
2. Crear un objetivo general (propósito del proyecto) y otros específicos que ayuden a alcanzar lo que se espera con el objetivo general.
3. Los objetivos deben ser concretos, medibles, alcanzables, realistas y temporales (SMART, por sus siglas en inglés)

Después de tener los objetivos definidos, es momento de pensar en las actividades, es decir, ¿qué vamos a hacer para alcanzar los objetivos? A continuación, algunos se brindan algunas recomendaciones:

- Investigar sobre la población meta.
- Involucrar a la población meta en la toma de decisiones.
- Proponer actividades que hayan tenido resultados en otros proyectos.

Después de tener definidas las actividades, es necesario pensar en cómo se van a monitorear y evaluar las distintas acciones.

Para realizar evaluaciones de forma correcta, es necesario saber plantear indicadores, estos indicadores son elementos que nos ayudan a medir el éxito durante el proyecto, logrando evidenciar en qué medida se han alcanzado los objetivos y se han puesto en práctica, las actividades propuestas.

Monitoreo: se realiza a lo largo de todo el proceso del proyecto

Evaluación: revisión de evidencias en un momento específico, normalmente al final.

El siguiente paso es elaborar un plan para la ejecución. Este plan será el mapa que nos guíe a lo largo de todo el proceso del proyecto. Por lo que debe evidenciarse las actividades y las fechas estimadas, de esta manera se puede observar cómo se va avanzando en el proyecto.

Otro aspecto muy importante durante la planificación de un proyecto es la estimación del presupuesto. Es necesario rescatar que no importa cuán pequeño creamos que sea un proyecto, siempre se necesitarán fondos para poder llevarlo a cabo. Algunos aspectos que se pueden tomar en cuenta para realizar el presupuesto son los siguientes:

- *Hay gastos fijos como renta, electricidad y otros servicios.
- *Costo por desplazamiento.
- *Elaboración de materiales.
- *Tiempo del recurso humano.

Finalmente, se debe crear al equipo de trabajo para el proyecto, este debe ser conformado por personas capacitadas en la temática, en este caso con conocimientos en seguridad vial.

Se recomienda redactar una propuesta del proyecto bien detallada que este acompañada de un pequeño resumen ejecutivo, con el fin de que los tomadores de decisiones puedan dar el visto bueno y de esta manera, dar inicio a la ejecución del proyecto.

adolescentes de CODENA

OBJETIVO DEL COMPONENTE

Propiciar la construcción del proyecto con el que se espera abordar la seguridad vial y movilidad segura con los

METODOLOGÍA Y DESARROLLO DEL COMPONENTE

Con el componente de gestión de proyectos se espera que los facilitadores puedan dar inicio a la creación del proyecto que en un futuro cercano, podrían aplicar con los adolescentes de CODENA. Todo lo abordado en los componentes anteriores, retoma importancia en este momento, debido a que es importante considerar los conocimientos en seguridad vial y contextualización de los adolescentes para plantear un proyecto que sea pertinente a las necesidades de la población.

Se recomienda que la persona creadora de esta guía o un experto en gestión de proyecto.



Materiales recomendados para la sesión:

Computadora, proyector (en caso de sesión presencial),
hoja de Word o papel y lápiz



Tiempo:

Dos sesiones de una hora y media c/u

SESIÓN 1.

ACTIVIDAD DE INICIO

Los participantes se dividen en 3 grupos y cada grupo lee un proyecto (brindado por medio de los documentos de apoyo), después de la lectura, cada grupo debe responder y comentar lo siguiente:

- ¿Dónde se realiza el proyecto?
- ¿Cómo se justifica el proyecto?
- ¿Cuáles son las partes del proyecto?
- Considera que al proyecto que estudió le hace falta alguna parte fundamental para que pueda ser ejecutado con éxito

ACTIVIDADES PRINCIPALES

La actividad principal se divide en dos momentos, en el primero se lee la información descrita en esta guía sobre la gestión de proyectos y se discute.

Y en el segundo se inicia con la construcción del proyecto a realizar con los adolescentes de CODENA sobre seguridad vial, por tanto, se discuten los siguientes aspectos:

- ¿Qué deseamos alcanzar? (objetivos)
- ¿Cómo deseamos alcanzarlo? (Metas)
- Desglosar los principales costos para hacer el proyecto.
- ¿Cómo se va a monitorear y evaluar el proyecto?
- ¿Quiénes de los presentes tienen interés de participar como recurso humano durante el proyecto?

ACTIVIDAD DE CIERRE

Se discute sobre los aspectos que hicieron falta de trabajar para tener el anteproyecto listo y así poder presentarlo a las personas encargadas para dar el visto bueno y finalmente, dar inicio con la aplicación

TABLA RESUMEN DE LA SESIÓN.

Gestión de proyectos.					
Día	Setiembre 2022	Lugar	Reunión virtual/Oficina COSEVI	Horas efectivas	1 hora 30 minutos
Metodología: mediante la discusión y el intercambio de ideas se debe empezar a construir el proyecto con el que se espera abordar la seguridad y movilidad segura con los adolescentes de CODENA					
Tema: Gestión de proyectos					
Objetivos	Objetivo del taller: iniciar la construcción del proyecto con el que se espera abordar la seguridad vial y movilidad segura con los adolescentes de CODENA				
Contenido					
Objetivo por actividad	Técnicas	Descripción de las actividades	Materiales	Tiempo	Evaluación
Conocer las generalidades de un proyecto	Discusión sobre proyectos	Las personas asistentes de la sesión discuten alrededor de las siguientes preguntas: ¿Para usted qué es un proyecto? ¿Cómo ha sido su experiencia previa en proyectos? (Ya sea como participante o cómo gestor)	Computadora, hoja de Word o papel y lápiz	10 minutos	Participación activa y respetuosa de todas las personas participantes
Construir las bases del proyecto que se pretende hacer con adolescentes de CODENA	1. Lectura de la información descrita sobre la gestión de proyectos en las páginas 19-22.	1. Se lee la información descrita en esta guía sobre la gestión de proyectos y se discute.	Computadora, proyector.	20 minutos	Se lee la información. Se complementa la información con la discusión de la misma.
	2. Inicio de la creación del proyecto a realizarse con adolescentes de CODENA	Se inicia con la construcción del proyecto a realizar con los adolescentes de CODENA sobre seguridad vial, por tanto, se discuten los siguientes aspectos: ¿Qué deseamos alcanzar? (objetivos) ¿Cómo deseamos alcanzarlo? (Metas) Desglosar los principales costos para hacer el proyecto. ¿Cómo se va a monitorear y evaluar el proyecto? ¿Quiénes de los presentes tienen interés de participar como recurso humano durante el proyecto?	Computadora, hoja de Word o papel y lápiz.	50 minutos	Se propusieron al menos un objetivo general y específico Se discutió sobre las actividades, presupuesto y evaluación.
Conocer las generalidades de un proyecto	Creación de un plan para que terminar de crear el proyecto y ponerlo en práctica.	Se discute sobre los aspectos que hicieron falta de trabajar para tener el anteproyecto listo y así poder presentarlo a las personas encargadas para dar el visto bueno y así dar inicio con la aplicación	Hoja de Word o papel y lápiz	10 minutos	Hora y fecha de reuniones para terminar con la creación del proyecto.

SESIÓN 2.

ACTIVIDAD DE INICIO

Se discuten los objetivos para el proyecto propuestos en la sesión anterior y se hacen las modificaciones según se crea necesario

ACTIVIDADES PRINCIPALES

Se continua con la elaboración de los elementos que no fueron completados durante la última sesión, se pueden guía con la siguiente lista de chequeo:

1. Objetivos
 2. Metas
 3. Actividades
 4. Plantillas para las actividades o sesiones
 5. Presupuesto
 6. Plan de evaluación
- Personas involucradas

ACTIVIDAD DE CIERRE

Construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir, crear una lista donde se puntualiza los puntos más importantes de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, información que generó "ruido", etc.).



TABLA RESUMEN DE LA SESIÓN

Sesión Gestión de proyectos parte 2					
Día	Setiembre 2022	Lugar	Reunión virtual/Oficina COSEVI	Horas efectivas	1 hora 30 minutos
Metodología: mediante la discusión y el intercambio de ideas se debe empezar a construir el proyecto con el que se espera abordar la seguridad y movilidad segura con los adolescentes de CODENA					
Tema: Gestión de proyectos					
Objetivos	Objetivo del taller: iniciar la construcción del proyecto con el que se espera abordar la seguridad vial y movilidad segura con los adolescentes de CODENA				
Contenido					
Objetivos por actividad	Técnicas	Descripción de las actividades	Materiales	Tiempo	Evaluación
Conocer las generalidades de un proyecto	Discusión sobre objetivos del proyecto	Se discuten los objetivos para el proyecto propuestos en la sesión anterior y se hacen las modificaciones según se crea necesario	Computadora, hoja de Word o papel y lápiz	10 minutos	Objetivos finales realizados
Construir las bases del proyecto que se pretende hacer con adolescentes de CODENA	Continuación con la creación del proyecto.	Se continua con la elaboración de los elementos que no fueron completados durante la última sesión, se pueden guía con la siguiente lista de chequeo: <ol style="list-style-type: none"> 1. Objetivos 2. Metas 3. Actividades 4. Plantillas para las actividades o sesiones 5. Presupuesto 6. Plan de evaluación 7. Personas involucradas 	Computadora, proyector.	50 minutos	Avance en la creación del proyecto
Generar una lista de información destacada durante la sesión.	Identificación de la información destacada de la reunión y despedida	Construir una lista de "highlights" de la sesión, es decir crear una lista donde se puntualiza los puntos más importantes de la discusión que se generó (acuerdos, desacuerdos, información que generó "ruido", etc.)	Hoja de Word o papel y lápiz	10 minutos	Lista de destacados de la reunión

EVALUACIÓN DEL COMPONENTE

Se llena el acta de la sesión ver anexo 1, en la cual se apuntan la información más importante comentada durante la sesión, como acuerdo, anotaciones por actividad y la lista de información destacada correspondiente a la actividad de cierre. En esta acta también se registra la lista de asistentes a la sesión.

Además, se evalúa tener un documento de anteproyecto listo para ser revisado por la jefatura que se encarga de aprobar y dar visto bueno para la aplicación del proyecto con los adolescentes de CODENA.

COMPONENTE 5. EVALUACIÓN DE LA CAPACITACIÓN

El presente componente de evaluación se presenta con el fin de valorar las capacitaciones realizadas mediante la Guía de Capacitación en Seguridad y Movilidad segura dirigida a funcionarios y capacitadores de COSEVI.

Se espera que los conocimientos adquiridos mediante estas capacitaciones puedan ser útiles para la elaboración de proyectos y capacitaciones con adolescentes de CODENA, por lo que poder obtener la retroalimentación de todo el proceso de capacitación permitirá conocer acerca de las debilidades y fortalezas y de esta manera, se podrá mejorar el proceso, en caso de querer realizar esfuerzos similares a este.

Se propone una evaluación durante y ex post, según el momento.

- **EVALUACIÓN DURANTE EL PROYECTO**

Al finalizar cada una de las sesiones de capacitación se llevará a cabo un momento de evaluación, en el cual se discuten los principales aprendizajes y temas abordados por sesión. Además, se debe hacer un informe o acta donde se encuentre un breve resumen de lo discutido y la lista de información destacada de la sesión de trabajo. (Ver anexo 1)

- **EVALUACIÓN EX POST**

Una vez finalizado todo el proceso se aplicará un cuestionario a los funcionarios y capacitadores que fueron partícipes de las sesiones donde se hará consulta sobre las capacitaciones, la metodología, aprendizajes, debilidades, fortalezas y recomendaciones. (Ver anexo 2). Una vez se hayan completado los cuestionarios se hace un informe de los mismos y se presenta a las personas participantes y otros interesados. Con el fin de poder dar inicio con la implementación del proyecto con los adolescentes de CODENA.

OBJETIVO DEL COMPONENTE

Evaluar las capacitaciones realizadas mediante la guía de capacitación durante el año 2022.
Metodología y desarrollo del componente

Se espera poder aplicar instrumentos evaluativos a las personas participantes mediante una actividad de cierre de las capacitaciones, por lo que el espacio también será aprovechado para realizar una actividad de integración final, mediante una merienda compartida.

No se recomienda que haya ninguna persona facilitadora, dado que el espacio será un espacio abierto de conversación y retroalimentación sobre las capacitaciones.



Materiales recomendados para la sesión:

Computadora, proyector (en caso de sesión presencial),
hoja de Word o papel y lápiz



Tiempo:

1 hora.

ACTIVIDADES PRINCIPALES

Se leen las actas de las sesiones anteriores, con el fin de recordar todo el proceso de capacitación, además se discute sobre la información más memorable de cada sesión de la que participaron.

ACTIVIDADES PRINCIPALES

La actividad principal consiste en completar el formulario de evaluación que se puede observar en el anexo 2. Para completar dicho formulario se cuenta con un tiempo de 15 minutos.

ACTIVIDAD DE CIERRE

La actividad de cierre constituye también el cierre de las capacitaciones, por lo que se realiza un café o merienda de integración. Se recomienda que los participantes se pongan de acuerdo en

días previos para la actividad

TABLA DE RESUMEN EVALUACIÓN DE LAS CAPACITACIONES

Sesión de evaluación.					
Dia	Octubre 2022	Lugar	Reunión virtual/Oficina COSEVI	Horas efectivas	1 hora
Metodología: aplicación de formularios de evaluación a las personas participantes					
Tema: Evaluación					
Objetivos	Objetivo del taller: Evaluar las capacitaciones realizadas mediante la guía de capacitación				
Contenido					
Actividades	Técnicas	Descripción de las actividades	Materiales	Tiempo	Evaluación
Repasar la información más memorable de las sesiones mediante la lectura de las actas.	Repaso de las capacitaciones	Se leen las actas de las sesiones anteriores con el fin de recordar todo el proceso de capacitación, además se discute sobre la información más memorable de cada sesión de la que participaron.	Actas de las sesiones anteriores	15 minutos	---
Completar el formulario de evaluación.	Formulario de evaluación	Las personas participantes deben completar el formulario de evaluación que se puede observar en el anexo 2. Para completar dicho formulario se cuenta con un tiempo de 15 minutos.	Impresiones de los formularios.	15 minutos	Cantidad de participantes y cantidad de formularios completados
Generar un espacio libre en el que los participantes puedan compartir alimentos y conversar de temas libres.	Merienda de integración	Los participantes comparten un espacio de conversación y alimentación, el cual servirá de cierre para las capacitaciones	Merienda compartida	30 minutos	---

BIBLIOGRAFÍA

Abarca, J.(2022). Exceso de velocidad dejó 1748 multas y 36 muertos en el primer bimestre del año. *El mundo CR*. <https://www.elmundo.cr/costa-rica/exceso-de-velocidad-dejo-1-748-multas-y-36-muertos-en-el-primer-bimestre-del-ano/>

Ameijide, L. (2016). *Gestión de proyectos según el PMI*. <http://openaccess.uoc.edu/webapps/o2/bitstream/10609/45590/7/lameijideTFC-0116memoria.pdf>

Dirección General de Educación Vial. (2019). *Manual del conductor*.

Fundación Mapfre. (s.f). Jóvenes y Seguridad Vial. Recuperado de: <https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/todas/estudio-jovenes-seguridad-vial/>

Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo. (2013). *Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable*. <file:///C:/Users/Usuario/AppData/Local/Temp/Planes-integrales-de-movilidad-lineamientos.pdf>

Ley 8696. (2012). Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 de 4de octubre de 2012. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_articulo.aspx?param1=NRA&nValor1=1&nValor2=20421&nValor3=99802&nValor5=108082&strTipM=FA

Lozano Vicente, Agustín. (2014). Teoría de Teorías sobre la Adolescencia. *Ultima década*, 22(40): 11-36. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-22362014000100002>

Tosi, Jeremías, Trógolo, Mario & Ledesma, Rubén D. (2019). Actitudes y conductas de riesgo en la conducción. *Psicología para América Latina* (31): 39-52. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2019000100005&lng=pt&lng=es

R. (2019). La cultura de paz y conflictos: implicaciones socioeducativas. *Colectivus, Revista de Ciencias Sociales*, 6(1): 235-250. <https://doi.org/10.15648/Coll.1.2019.13>

ANEXOS

Anexo 1. Plantilla para el acta de cada sesión

Nombre de la reunión:	
Ubicación:	_____
Fecha:	_____
Hora:	_____
Asistentes:	

Anotaciones según actividad:	
Actividad de inicio:	_____

Actividad principal:	_____

Lista de información destacada de la sesión:	
1.	_____
2.	_____
3.	_____
Acuerdos: (Si es que los hay)	

Anexo 2. Evaluación ex post de las capacitaciones

I. Introducción
<p>El propósito del presente cuestionario es evaluar la capacitación realizada mediante la aplicación de la Guía de Capacitación dirigida a funcionarios de COSEVI sobre seguridad vial y movilidad segura para realizar proyectos con adolescentes de CODENA.</p> <p>Este cuestionario es de carácter voluntario y confidencial, los datos brindados serán utilizados exclusivamente con el fin de realizar el informe de evaluación.</p> <p>Se le agradece de antemano el tiempo y la colaboración brindada en el cuestionario.</p> <p>El tiempo aproximado para el llenado de este cuestionario es de aproximadamente 15 minutos.</p>
II. Instrucciones
<p>A continuación, se le muestra una serie de preguntas sobre las sesiones de las que participó en los últimos meses, favor marcar la opción que usted considere se adecúa a su pensamiento.</p> <p>En las preguntas abiertas, favor conteste brevemente.</p>
III. Evaluación
<p>1. Considera que la información brindada para fortalecer su conocimiento en seguridad vial fue acertada</p> <p>a. Si b. No</p> <p>2. Considera que la información brindada para fortalecer sus conocimientos en seguridad vial le va a ser útil para aplicar proyectos en seguridad vial con adolescentes de CODENA</p> <p>a. Si b. No</p> <p>3. Mencione brevemente con qué otra información sobre seguridad y movilidad segura se puede fortalecer esta capacitación:</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>4. Considera que la información brindada sobre gestión de proyectos le es útil para elaborar un proyecto en seguridad vial con adolescentes de CODENA</p> <p>a. Si B. No</p> <p>¿Por qué? _____</p> <p>_____</p> <p>5. Considera estar preparado para realizar un proyecto de seguridad vial con los adolescentes de CODENA.</p> <p>a. Si b. No</p> <p>6. Cree necesitar más información o ahondar en más detalles sobre la gestión de proyectos para poder hacer un proyecto exitoso con los adolescentes de CODENA</p> <p>a. Si b. No (siguiente pregunta)</p> <p>Qué tipo de información: _____</p> <p>7. Considera que conoce lo suficiente las características de los adolescentes de CODENA como para llevar a cabo un proyecto de seguridad vial y movilidad segura con ellos en los próximos meses</p> <p>a. Sí b. No</p> <p>8. ¿Cuáles considera que fueron los puntos fuertes o aspectos positivos de las capacitaciones?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>9. ¿Cuáles considera que fueron los puntos débiles o de mejora de las capacitaciones?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>

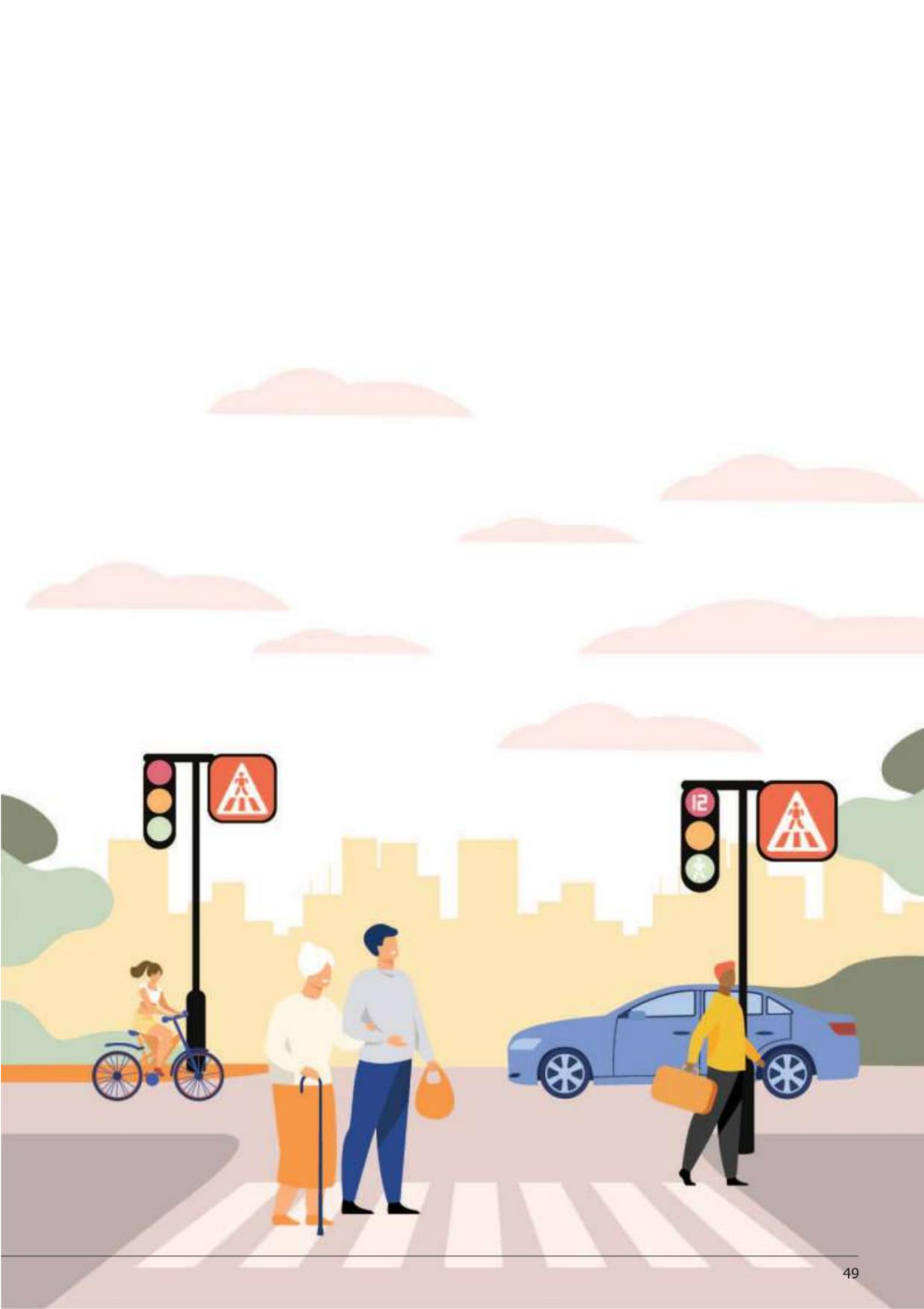




Ilustración por Melany D. Salazar

Elaborado por: Angélica Cárdenas Aguilar
Con apoyo de:



CAPÍTULO VI.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- En el momento de la consulta, la implementación del Programa de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral no se había iniciado. Por lo que, no se conocen las experiencias de la puesta en marcha de dicho programa.
- Respecto al diseño del Programa, se puede resaltar que la metodología que la institución recomienda es hacer capacitaciones por medio de sesiones de trabajo o talleres y que, además, es de preferencia hacerlos de forma presencial, debido a que consideran que la capacitación es mejor aprovechada.
- Las situaciones como la pandemia y los recortes presupuestarios a instituciones públicas afectaron la implementación del programa; también se puede señalar que, el haber tenido dificultades con el proceso de diseño generó que se atrasara la marcha de las otras etapas del programa.
- Los adolescentes encuestados demostraron desconocimiento por los aspectos generales en materia de seguridad vial como: flaquezas, en cuanto a la conceptualización de seguridad vial, los componentes de la seguridad vial y prioridades de paso.
- Se concluye que la información que los adolescentes más logran identificar correctamente en relación con la seguridad vial, son las señales de tránsito y sus significados. Además, los adolescentes en su totalidad admiten que respetan las señales de tránsito como las luminosas y horizontales, y también que han observado a otros adolescentes de su entorno ser respetuosos con las señales.
- En relación con la movilidad segura y sustentable, se concluye que los adolescentes sí logran identificar en su mayoría, sino correctamente los elementos de la jerarquía de movilidad que más y menos contribuyen al medio ambiente, exceptuando que indicaron que el vehículo particular es de los que más contribuyen al medio ambiente y además, se admiten que se encuentra entre los que más utilizan junto con el autobús.

- Por último, a pesar de que los adolescentes conocen cuáles son los medios de transporte que más contribuyen al medio ambiente, como el caminar o utilizar la bicicleta, estos medios de transporte se encuentran entre los que menos utilizan.
- En cuanto a la disposición y disponibilidad de los adolescentes para participar en proyectos de seguridad y movilidad segura, se concluye que la mayoría tienen interés de participar y aprender sobre seguridad vial y que su principal motivación es precisamente el aprendizaje y el crecimiento personal. Además, cuentan con 2 horas semanales para participar de este tipo de proyectos.
- Los adolescentes de CODENA son personas que poseen un gran sentido de comunidad, lo cual les hace mantener interés en participar de acciones que les beneficien tanto a su desarrollo personal, como a las comunidades y personas que les rodean. Lo anterior, podía significar una oportunidad para el Programa en mención.
- A partir de toda la investigación realizada, se pudo concluir que la guía necesitaba ser construida contemplando los siguientes componentes: generalidades del programa de COSEVI, reforzamiento de los conocimientos en seguridad vial, contextualización de los adolescentes y la gestión de proyectos. Estos componentes se consideraron para crear una guía de manera integral donde las personas que se vayan a capacitar tengan un proceso continuo que pueda terminar con la creación de un proyecto en seguridad vial con los adolescentes de CODENA.

Recomendaciones

Recomendaciones para COSEVI

- Se deben fortalecer las acciones en gestión de programas y proyectos, con la finalidad de que, en futuros trabajos, no se vuelvan a repetir las dificultades que se presentaron en el diseño del Programa de Capacitación. En la guía de capacitación, se aborda esta temática y puede ser utilizado como material de apoyo.
- Comprometerse con la aplicación y evaluación de la guía de capacitación, de esta manera se podrán identificar los inconvenientes o problemas, para que así se pueda llevar un proceso de mejora continua, con la finalidad de determinar los problemas que puedan afectar el proyecto y así, minimizarlos con el pasar del tiempo.

- Utilizar la guía de capacitación como base para crear más proyectos con grupos organizados e involucrarlos en las acciones de seguridad vial y movilidad segura que se realicen en las comunidades.
- Para abordar efectivamente la temática de seguridad vial con adolescentes de CODENA, por las características específicas de este grupo, se recomienda hacer principalmente el uso de sesiones presenciales, debido a que, durante la virtualidad, el grupo no ha respondido bien. Además, la utilización de herramientas lúdico-educativas suelen ser las que más utilizan los coordinadores de CODENA con los adolescentes, por lo que se sugiere hacer uso de las mismas.

Recomendaciones en relación con los adolescentes de CODENA

- Los adolescentes se encuentran interesados en aprender más sobre seguridad vial. Por lo que se recomienda aprovechar ese interés para realizar acciones de fortalecimiento sobre la temática, para esto se propone que por medio de la guía de capacitación se cree un proyecto con los adolescentes de CODENA, dónde se pueda brindar la información necesaria, para que se conviertan en personas conocedoras del tema y así, seguir involucrándolos en procesos de enseñanza y aprendizaje.
- Potenciar el interés y las características de liderazgo que poseen los adolescentes de CODENA, haciéndolos parte del programa de capacitación, esto se debe realizar aplicando los conocimientos teórico-prácticos adquiridos mediante la guía de capacitación y específicamente, por medio del proyecto que resulte de las capacitaciones realizadas con la guía. Todo lo anterior, con el fin de que los adolescentes en el futuro sean agentes multiplicadores de conocimientos en seguridad vial, con otros adolescentes de su entorno de amigos y familiares.
- Impulsar a los adolescentes a ser personas líderes dentro de CODENA y dentro de sus comunidades, brindándoles las herramientas necesarias en materia de seguridad vial.

Recomendaciones para la aplicación de la guía de capacitación.

- Las personas que se vayan a capacitar por medio de la guía, deben ser funcionarios de COSEVI o personas que, según su interés y/o conocimiento, se encuentren altamente comprometidos con el desarrollo de cada una de las sesiones o actividades que se vayan a realizar.
- Se recomienda que el rol facilitador sea compartido, según las necesidades de cada componente que se estableció, es decir, que las personas que se encarguen de abordar cada temática sean verdaderos expertos o conocedores del tema.
- La guía debe ser utilizada como un elemento orientador en todo el proceso de capacitación; sin embargo, se debe comprender que la misma no se encuentra exenta a modificaciones que sean necesarias, según las necesidades específicas de las personas que se encuentran capacitando o de otras circunstancias externas.

Recomendaciones para investigaciones en esta temática

- La seguridad vial y movilidad segura es una temática que afecta a todas las personas diariamente, lo anterior hace que exista mucha información al respecto. Por tanto, se recomienda hacer uso de las fuentes de información oficiales tanto a nivel internacional: OMS, OPS, Naciones Unidas; como a nivel nacional: COSEVI, MOPT, Dirección de Educación Vial).
- Para la realización de investigaciones o creación de nuevos proyectos se debe considerar que la temática deber ser abordada, según el contexto social de cada población, debido a que la seguridad vial y movilidad sostenible afecta a todos de una manera diferente.

Referencias Bibliográficas

- Aguilar, S. & Barroso, J. (2015). La triangulación de datos como estrategia en investigación educativa. *Pixel-bit. Revista de medios y educación* (47): 73-88.
- Aliarse. (2017). Seguridad y Movilidad de los Usuarios de Vía. <http://aliarse.org/boletin/seguridad-movilidad-usuarios-via/>
- Aliarse. (2015). *Cuaderno de Actividades de Educación Vial para Secundaria*. <http://www.aliarse.org/wp-content/uploads/2017/08/AF-Gu%C3%ADa-Secundaria-sin-fondo-2.pdf>
- Baca-Tavira, Norma & Herrera-Tapia, Francisco. (2016). Proyectos sociales: Notas sobre su diseño y gestión en territorios rurales. *Convergencia*, 23(72): 69-87. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352016000300069&lng=es&tlng=es.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *Experiencias de Éxito Factor Humano*. <file:///C:/Users/Familia/Downloads/Experiencias-de-%C3%A9xito-en-seguridad-vial-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Resumen-ejecutivo.pdf>
- Baptista Lucio, P. & Reyes Iturbide, J. (2014). Los jóvenes y la educación para la cultura de la seguridad vial. *REPOSITORIO NACIONAL CONACYT*.
- Benavides, C. (2019). *Propuesta del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral*.
- Consejo de Seguridad Vial. (2015a). *Plan Estratégico Nacional en el Marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, Replanteamiento 2015-2020*. “Construyendo una cultura de paz en las carreteras”. <https://www.csv.go.cr/documents/10179/554149/PLAN+NACIONAL+DEL+DECENIO+DE+ACCI%C3%93N+PARA+LA+SEGURIDAD+VIAL+2015-+2020+%28Relanzamiento+1%29.pdf/aafb03b8-3b80-4942-a076-3c12b4e3ff66>
- Consejo de Seguridad Vial. (2015b). *Programa de Centros Educativos Seguros*. <https://www.csv.go.cr/programa-de-centros-educativos-seguros>

- Consejo de Seguridad Vial. (2019). *Cantidad de Víctimas de accidentes de tránsito según tipo de lesión*. <http://datosabiertos.csv.go.cr/dataviews/234876/VICTI-POR-TIPO-DE-LESIO/>
- Consejo de Seguridad Vial. (s.f.). *Acerca de nosotros, quienes somos*. <https://www.csv.go.cr/quienes-somos>
- Dirección General de Educación Vial. (2019). *Manual del Conductor*. <https://25kph.com/nuevo-manual-del-conductor-2015/>
- Díaz-Bravo, Laura, Torruco-García, Uri, Martínez-Hernández, Mildred & Varela-Ruiz, Margarita. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en educación médica*, 2(7): 162-167. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-50572013000300009&lng=es&tlng=es
- DINADECO. (2020). *Dinadeco rinde homenaje a líderes y lideresas comunales que hacen grande a Costa Rica*. <http://www.dinadeco.go.cr/doc/COMUNICADOS2020/12.%20Dinadeco%20rinde%20homenaje%20a%20l%C3%ADderes%20y%20lideresas%20comunales%20que%20hacen%20grande%20a%20Costa%20Rica.pdf>
- Elpais.cr (2020). *Con fuertes recortes al gasto público avanza presupuesto para atender pandemia en Costa Rica*. <https://www.elpais.cr/2020/07/20/con-fuertes-recortes-al-gasto-publico-avanza-presupuesto-para-atender-pandemia-en-costa-rica/>
- Eslava-Zapata, R.A. Chacón-Guerrero y González-Júnior, H.A. (2019). “Gestión del Presupuesto Público: alcance y limitaciones”. *Visión Internacional*, 2 (1): 8-14. <https://doi.org/10.22463/27111121.2603>
- Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la violencia vial. (2019). *Movilidad Segura y Sostenible*. <http://contralaviolenciavial.org/reivindicaciones/movilidad-segura-y-sostenible/gmx-niv54.htm>
- Fondo Multilateral de Inversores Miembro del Grupo BID. *Guía Metodológica*. <https://docplayer.es/38155519-Guia-metodologica-que-es-como-se-realiza-1->

[definicion-de-objetivo-alcance-y-audiencia-aprobacion-difusion-edicion-y-diseno.html](#)

Frenk, J. (2016). *La salud de la población.: Hacia una nueva salud pública*. Fondo de Cultura Económica.

García Yeste, C., Lastikka, A. L. & Petreñas, C. (2013). Comunidades de aprendizaje. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 17 (427).

Giraldo Osorio, A., Toro Rosero, M. Y., Macías Ladino, A. M., Valencia Garcés, C. A. & Palacio Rodríguez, S. (2010). La promoción de la salud como estrategia para el fomento de estilos de vida saludables. *Hacia la Promoción de la Salud*, 15(1): 128-143.

González-Sandoval, G. E. (2022). Acción orientadora en el marco de la pandemia del Covid-19: proyectos vitales y profesionales de la población joven. *Revista Costarricense De Orientación*, 1(1). <https://doi.org/10.54413/rco.v1i1.18>

Hernández, R. Fernández y C. Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>

Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial. (2009). *Informe Final Programa de Formación y Capacitación Participativa e Integral en Seguridad Vial*. <https://fundacionunitran.files.wordpress.com/2015/01/informe-final-en-baja.pdf>

Instituto Nacional de Seguros. (s.f.). *Promoción y Prevención*. <http://portal.ins-cr.com/portal.ins-cr.com/Social/SaludOcup/>

Ley 9234. (2014). “Ley Reguladora de Investigación Biomédica”. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77070&nValor3=96424&strTipM=TC

Martínez, A. y Ríos, F. (2006). *Los conceptos de conocimiento, epistemología y paradigma, como base diferencial en la orientación metodológica del trabajo de grado*. <https://cintademoebio.uchile.cl/index.php/CDM/article/view/25960>

Martínez, S. (2017). *Procesos de empoderamiento y liderazgo de las mujeres a través de la sororidad y la creatividad*.

<https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/34262/2442-10040-1-PB.pdf?sequence=-1&isAllowed=y>

Meneses, C., Gil, E. y Romo, N. (2010). *Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial*.
https://www.researchgate.net/publication/246608397_Adolescentes_situaciones_de_riesgo_y_seguridad_vial

Merchán, M. E. P., Pérez, R. E. G. & Aristizábal, O. P. N. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. *Revista Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2): 190-204.

Ministerio de Salud. (2017). *Modelo Conceptual y Estratégico de la Rectoría de la Producción Social de la Salud*. Ministerio de Salud.
<https://www.ministeriodesalud.go.cr/index.php/biblioteca-de-archivos/sobre-el-ministerio/modelo-conceptual-y-estrategico/310-modelo-conceptual-y-estrategico-de-la-rectoria-de-la-produccion-social-de-la-salud/file>

Muñoz, E. (2021). *La UCR apuesta por cambios en cultura vial*. Universidad de Costa Rica.
<https://www.ucr.ac.cr/noticias/2021/06/15/la-ucr-apuesta-por-cambios-en-cultura-vial.html>

Oficina Municipal de la Mujer. (s.f.). *Derecho a la Participación de Niños, Niñas y Adolescentes. ¿Sabes qué es CODENA?*

Organización Mundial de la Salud. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*.
https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf?ua=1 https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

Organización Mundial de la Salud. (2014). *Salud para los adolescentes del mundo*.
http://apps.who.int/adolescent/second-decade/files/WHO_FWC_MCA_14.05_spa.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2017). *10 datos sobre la seguridad vial*.
<https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

- Organización Mundial de la Salud. (2018). *Accidentes de tránsito*.
<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Organización Mundial de la Salud. (2015). *Retos que plantea el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (2011-2020): resultado de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados*.
https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/251181/B138_12-sp.pdf
- Organización Mundial de la Salud. (2021). *Decade of Action for Road Safety*.
<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Organización Panamericana de la Salud. (2017). *Documento conceptual: Educación para la Salud con enfoque integral*.
<https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2017/promocion-salud-intersectorialidad-concurso-2017-educacion.pdf>
- Ortegón Chicuasque, M. J. (2019). *Perfil sociodemográfico de los recolectores de café en Colombia*. (Doctoral dissertation, Universidad del Rosario).
- Quintero Verdugo, M. I. (2013). *La educación vial. Una forma más de educar*.
<https://ojsspdc.ulpgc.es/ojs/index.php/ElGuiniguada/article/view/271>
- Rué, J. (2018). *Talleres, ¿actividad o proyecto?* Universidad Autónoma de Barcelona.
<https://www.ugr.es/~fjrrios/pce/media/7-TalleresActividadProyecto.pdf>
- Tencio, B. (2008). Una Alternativa para la Formación Vial. *Revista Educación*, 32 (1): 13-26
- UNESCO. (2015). *Manual de Bioética para Periodistas*.
<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000243107>.
- Valencia, J. Vargas, P. y Sandoval, V. (2018). *Informe final presentado como requisito para optar al título de Especialista en Derecho Administrativo*.
<https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/13945/2018jennifervalencia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Youth for Road Safety. (2015). *Jóvenes y Seguridad Vial Guía para la acción*.
http://www.youthforroadsafety.org/uploads/tekstblok/youth_and_road_safety_action_kit_esp.pdf

Anexos

Anexo 1. Carta de compromiso COSEVI

San José, la Uruca, 27 de noviembre 2019

Consejo de Seguridad Vial


Señoras y señores
Comisión de Trabajos Finales de Graduación
Escuela de Salud Pública
Universidad de Costa Rica

Estimadas señoras y señores reciban un cordial saludo.

Por este medio deseo comunicarle que la institución Dirección de Proyectos del COSEVI ha decidido acoger la propuesta de Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Promoción de la Salud, modalidad Proyecto, titulada Diseño de una guía metodológica de promoción de prácticas saludables en seguridad vial en el marco del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral para adolescentes del Conjunto de niños, niñas y adolescentes de Alajuela (CODENA) de la estudiante Angélica Cárdenas carné B51548

Con base en los acuerdos tomados con la estudiante, esta institución asigna a Carol Benavides Morales, cédula de identidad 2 05780903, como encargada de dar seguimiento y retroalimentación al estudiante, así como avalar los informes periódicos de la práctica que este debe presentar, esto en apoyo al Comité Asesor.

Sin más por el momento se despide,


Licda. Jeannina Reyes Ramírez
Jefa Comunicación y Promoción
Dirección de Proyectos, COSEVI



Anexo 2. Cuestionario objetivos 1 y 2

Cuestionario sobre conocimientos en seguridad vial para adolescentes de CODENA

Introducción
<p>El propósito del presente cuestionario es describir el perfil sociodemográfico de los adolescentes de CODENA, además de identificar los conocimientos de los adolescentes en materia de seguridad vial.</p> <p>Este cuestionario es de carácter voluntario y confidencial, los datos brindados serán utilizados exclusivamente para fines académicos.</p> <p>Se le agradece de antemano el tiempo y la colaboración brindada en el cuestionario.</p> <p>El tiempo aproximado para el llenado de este cuestionario es de aproximadamente media hora.</p>
Instrucciones
<p>A continuación, se le muestra una serie de preguntas sobre seguridad vial y algunos aspectos relacionados con la disponibilidad y disposición para participar del proyecto de la investigadora, seleccione con una X la opción que corresponde a su información personal y escriba según sea el caso en el espacio que se le solicita. Si se le presenta alguna duda durante la realización del cuestionario acerca del mismo, puede preguntarle a alguno de los investigadores.</p>
Aspectos sociodemográficos
<p>1.Sexo:</p> <p> /__/ Hombre</p> <p> /__/ Mujer</p> <p> /__/ NR</p>

1. Sexto ()
2. Séptimo ()
3. Octavo ()
4. Noveno ()
5. Décimo ()
6. Undécimo ()
7. Duodécimo ()

6. Ha llevado cursos educativos de otro tipo:

No () Si () indique: __

7. Aparte de CODENA, pertenece a otro grupo social (pastorales, iglesia, scouts, arte)

No () Si () indique: __

8. ¿Qué lo motiva a participar de este tipo de grupos?

¿Y cómo le gustaría que sus opiniones sean tomadas en cuenta?

Conocimientos sobre seguridad vial

9. ¿En qué piensa cuando se habla de seguridad vial?

10. La siguiente señal de tránsito es:

- a. Manual
- b. Vertical
- c. Sonoro
- d. Luminoso



11. La siguiente señal de tránsito es:



- a. Vertical
- b. Sonoro
- c. Luminoso
- d. Manual

12. La siguiente señal de tránsito es:



- a. Luminosa
- b. Vertical
- c. Manual
- d. Eléctrica

13. La siguiente señal de tránsito es:



- a. Pintada
- b. Horizontal
- c. Vertical
- d. Manual

14.El tránsito se encuentra conformado por los siguientes componentes (marcar 3 opciones)

1. Ley de tránsito ___
2. Personas ___
3. Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)___
4. Policía de tránsito ___
5. Vehículo ___
6. Entorno ___
7. Siniestros de tránsito ___

15.De los siguientes elementos, ¿cuál transporte considera usted que las personas utilizan con mayor frecuencia a la semana? Siendo 1 el más frecuente y 5 el menos frecuente

1. Caminar ___
2. Bicicleta ___
3. Transporte público ___
4. Transportes de carga ___
5. Vehículos individuales ___

16.De los siguientes elementos, ordene cuáles contribuyen mayormente al cuidado del medio ambiente. Siendo 1 el que más contribuye y 5 el que menos contribuye

1. Caminar ___
2. Bicicleta ___
3. Transporte público ___
4. Transportes de carga ___
5. Vehículos individuales ___

17.¿Con que frecuencia acata las ordenes de un oficial de tránsito cuando se moviliza?

- 1.Siempre
- 2.A veces
- 3.Nunca
- 4.Me es indiferente.

18¿Con qué frecuencia respeta las señales de tránsito verticales?

- 1.Siempre
- 2.A veces
- 3.Nunca
- 4.No sé qué significa señales de tránsito verticales

19.¿Con qué frecuencia visualiza las señales de tránsito horizontales?

- 1.Siempre
- 2.A veces
- 3.Nunca
- 4.No sé qué significa señales de tránsito horizontales

20.¿En caso de que se encuentre manejando cuál de los siguientes vehículos considera tiene mayor prioridad de paso? Brinde un puntaje del 1 al 3, donde 1 es el que tiene mayor prioridad y 3 menor prioridad

- 1.Vehículos de emergencia ____
- 2.Autoridades ____
- 3.Vehículos sobre rieles ____

21.Mencione 3 prácticas riesgosas que con frecuencia terminan en un accidente de tránsito

1. _____
2. _____
3. _____

Disponibilidad y disposición

22.¿Cuánto tiempo dispone semanalmente para formar parte del proyecto?

- 1.Menos de media hora
- 2.De media hora a una hora
- 3.De una hora a dos horas
- 4.Más de 2 horas

23.¿Le gustaría formar parte del proceso de enseñanza en materia de seguridad vial hacia otros adolescentes?

- 1.Si
- 2.No

24.¿Cuenta con compromisos en el grupo CODENA?

1. No ()
2. Si () cuales: ____

ANEXO 3. GUÍA DE ENTREVISTA PARA COLABORADOR DEL COSEVI. OBJETIVO ESPECIFICO

Guía de entrevista							
	No. De entrevista			Fecha	D	M	A

Datos generales							
	Nombre del entrevistador				Hora:	Inicio	Fin

1. Introducción

A	Saludo y presentación	<p>Buenos días/ tardes.</p> <p>Gracias por participar de la entrevista.</p> <p>Mi nombre es.....</p>
B	Descripción de la actividad	<p>Esta entrevista tendrá un tiempo estimado de 1 hora, sin embargo, se podrá realizar una pausa en el momento en el que se deseen, además se encuentran en libertad de no responder alguna pregunta o de pedir una reformulación o explicación si una pregunta no queda clara. El propósito de la entrevista es analizar los componentes propuestos de la guía de capacitación para los adolescentes de CODENA según el Programa de COSEVI</p> <p>Esta entrevista es de carácter voluntario, anónimo y confidencial, los datos brindados serán utilizados para fines académicos.</p> <p>Se agradece de antemano la colaboración brindada para la presente entrevista. Cualquier consulta que tenga puede dirigirse a la persona encargada de aplicar la entrevista. Si durante la realización de la misma no desea responder alguna pregunta o desea finalizarla, se encuentra en la libertad de hacerlo y esto no le implicará ningún riesgo o perjuicio.</p>
C	Permisos	<p>Por la importancia de la información que pueda brindar, se solicita permiso para grabar la entrevista, con el fin de no perder detalles de la información suministrada. Toda la información que usted brinde en este instrumento será tratada únicamente con fines académicos.</p>

¿Está usted de acuerdo con que la entrevista sea grabada?

Sí No

2. Datos de los entrevistados

Número de hombres: _____

Número de mujeres: _____

3. Preguntas

1. En los últimos 6 meses, ¿qué acciones se han realizado para fortalecer la enseñanza y crear capacidad humana calificada capaz de transmitir los conocimientos en movilidad y sobre seguridad vial?
2. ¿En los últimos 6 meses se ha avanzado en la conformación y capacitación de un grupo de personas expertas en la temática de movilidad?
3. En los últimos 6 meses, ¿qué acciones se han realizado para capacitar personal de instituciones públicas y privadas, así como líderes comunales como promotores en movilidad segura y sustentable?
4. (En el caso de haber avanzado con los puntos anteriores) ¿De qué manera se ha hecho el acompañamiento a los promotores en su labor como multiplicadores de la información a la población meta?
5. ¿De qué manera se ha monitoreado y/o evaluado el conocimiento adquirido en la capacitación por los promotores para la aplicación de medidas correctivas?
6. ¿Se ha avanzado en los últimos meses en la elaboración de una base de datos que permita tener un registro nacional de los formadores? / Se ha generado en los últimos meses una base de datos que permita tener un registro nacional de formadores
7. ¿Cómo ha sido el manejo de las limitaciones que se tenían contempladas? ¿Considera que con el tiempo han aparecido más limitaciones de las pensadas?
8. ¿Ha identificado alguna dificultad para llevar a cabo la metodología planteada en el proyecto?
9. ¿Posee recomendaciones sobre cómo debe establecerse o estructurarse la guía de capacitación que se propondrá?

4. Diseño del programa

10. ¿Cómo surgió inicialmente el programa? ¿Por qué se decide diseñar este programa?
10. ¿Qué se espera alcanzar con el programa? ¿Cuáles son las metas del programa?
11. ¿Como se dio el proceso de diseño de los objetivos del programa?
¿Cuál es el principal objetivo del programa?
12. ¿Cuál es la metodología propuesta para la ejecución del programa?

Ampliar la respuesta

¿Quién va a capacitar a los adolescentes involucrados con el programa?

13. Podría describir la población destinataria del programa y la forma en la que serían participes del mismo
14. ¿En cuánto tiempo se plantea ejecutar el Programa?
15. ¿El programa será evaluado? De responder positivamente, podría ampliar ¿cómo será evaluado y por quienes?
16. ¿Qué limitaciones considera que se puedan presentar durante la ejecución del programa? ¿Y cómo serían solventadas?
17. ¿Cuál considera que es la importancia del programa para la institución que usted representa? ¿El programa se enmarca en algún objetivo o meta institucional específicamente?

Anexo 4. Evaluación del Proyecto

En función del presente proyecto se consideraron los siguientes tres criterios de evaluación y estos se definen de la siguiente manera:

Pertinencia: Medida en que los objetivos y actividades propuestos en la guía responden y son congruentes con las necesidades de la población meta, objetivos y metas del programa y objetivos del trabajo final de graduación.

Eficacia: Medida en que se logró por medio de la *guía de capacitación* lo esperado por la institución.

Eficiencia: Medida en que se obtienen los resultados, de acuerdo con los recursos e insumos disponibles (talento humano, infraestructura, materiales, tecnológicos).

Además de los anteriores, se utilizó un criterio de diseño, con el fin de que los actores pudieron brindar sus recomendaciones, sobre el diseño y estructura de la *guía de capacitación*.

En este punto, es importante mencionar que la evaluación fue llevada a cabo con los colaboradores de COSEVI que estén involucrados en el programa. Lo anterior, debido a que son ellos quienes conocen los objetivos internos que como institución desean alcanzar con la guía que se presentó.

En resumen, para la medición de los criterios anteriores se proponen los siguientes indicadores:

Cuadro 8. *Criterios de evaluación*

Pertinencia	<ul style="list-style-type: none">-La guía de capacitación responde a los objetivos del COSEVI en materia de seguridad vial.-La guía de capacitación responde a los objetivos del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial-Las acciones propuestas son suficientes para abordar la problemática en los adolescentes.
-------------	--

Eficacia	-La guía de capacitación cumple con los requerimientos esperados por los actores del COSEVI
Eficiencia	- Los recursos con los que se cuentan son suficientes para poner en ejecución la guía
Diseño	-El diseño y estructura de la guía permite una fácil comprensión sobre los contenidos. -El diseño y estructura de la guía permite una fácil comprensión sobre el uso adecuado de la guía de capacitación.

Fuente: Elaboración propia (2022).

Anexo 5. Consentimiento para padres, madres o encargados de adolescentes de CODENA



UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
COMITÉ ÉTICO CIENTÍFICO
Teléfono/Fax: (506) 2511-4201

ESP
Escuela de
Salud Pública

CONSENTIMIENTO INFORMADO BASADO EN LA LEY N° 9234

Dirigido a: padres, madres o encargados de los/las adolescentes pertenecientes al Conjunto de niños, niñas y adolescentes de Alajuela (CODENA)

Proyecto: Diseño de una guía de capacitación en seguridad vial

Nombre de la investigadora: Angélica Cárdenas Aguilar

Nombre del/la participante: _____

Contacto: _____

Números de teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Contacto a través de otra persona: _____

- **PROPÓSITO DEL PROYECTO**

El proyecto será realizado por Angélica Cárdenas Aguilar, estudiante de la licenciatura en Promoción de la Salud de la Universidad de Costa Rica. El estudio tiene como objetivo diseñar una guía de capacitación en seguridad vial dirigida a colaboradores de COSEVI en el marco del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial implementada por capacitadores del Conjunto de Niños, Niñas y Adolescentes de Alajuela (CODENA).

- **¿QUÉ SE HARÁ?**

La intervención del/la adolescente durante la ejecución del proyecto consiste en la participación activa en sesiones de trabajo, durante las cuales se les hará consulta sobre temas de seguridad vial. Con la participación en el proyecto debe existir compromiso, en cuanto a que la información que se brinde sea veraz, además se garantiza que el uso de la información será confidencial y utilizada únicamente con fines académicos.

Las sesiones se realizarán durante el año 2020 y 2021 de ser posible en la Oficina Local del Patronato Nacional de la Infancia en Alajuela, si por la situación actual de pandemia esto no es posible se considera que las reuniones serán virtuales, utilizando la plataforma Zoom y tendrán una duración aproximada de una hora. Con la información que se suministre se elaborará una guía de capacitación en seguridad vial, misma que puede ser consultada finalizado el proceso.

- **RIESGOS**

La participación del/la adolescente durante el proyecto conlleva un riesgo mínimo, como el cansancio o ansiedad que se puede producir al llenar el cuestionario. Ante alguna molestia que pueda presentar el/la adolescente durante el proceso puede consultar con la investigadora.

- **BENEFICIOS**

Con la participación del/la adolescente durante el proyecto no se obtendrá ningún beneficio directo, así como ningún beneficio económico o material.

Sin embargo, los aportes del/la adolescente beneficiará en el conocimiento acerca de temas de seguridad vial en adolescentes, específicamente en la creación de la guía de capacitación en seguridad vial.

E. VOLUNTARIEDAD

La participación del/la adolescente es completamente voluntaria. El/la adolescente puede negarse a participar o retirarse en el momento que desee, sin que esto signifique pérdida de algún derecho, tener un castigo o perjuicio debido a su retiro o falta de participación.

F. CONFIDENCIALIDAD

Los datos que el/la adolescente suministre serán tratados con estricta confidencialidad. Los resultados del proyecto podrían ser publicados en una revista científica o pueden ser usados por las personas involucradas en el estudio; sin embargo, se mantendrá el anonimato siempre.

Asimismo, la información que se brinde será guardada por un tiempo de 15 años en el equipo de cómputo personal de Angélica Cárdenas, con el fin de contar con el respaldo de la información recibida, finalizado este periodo, la información será eliminada.

H. INFORMACIÓN

Antes de dar su autorización, si posee alguna duda puede hablar con la investigadora y ella debe haber contestado satisfactoriamente, todas sus preguntas acerca del estudio y de los derechos del/la adolescente.

Si quisiera más información más adelante, puede obtenerla llamando a Angélica Cárdenas Aguilar, al teléfono 85230792 de lunes a viernes entre 8:00 am y 5:00 pm o al correo angeliicaag97@gmail.com. Cualquier consulta adicional puede comunicarse con la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica *a los teléfonos 2511-4201, 2511-1398*, de lunes a viernes de 8 a.m. a 5 p.m.

1. No perderá ningún derecho al firmar este documento y usted recibirá una copia de esta fórmula firmada para su uso personal.

CONSENTIMIENTO

He leído o se me ha leído toda la información descrita en esta fórmula antes de firmarla. Se me ha brindado la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido contestadas en forma adecuada. Por lo tanto, declaro que entiendo de qué trata el proyecto, las condiciones de la participación del/la adolescente y accedo a que participe como sujeto de investigación en este estudio.

Nombre, firma y cédula del sujeto participante

Lugar, fecha y hora

Nombre, firma y cédula del padre/madre/representante legal (menores de edad)

Lugar, fecha y hora

Nombre, firma y cédula de la investigadora

Lugar, fecha y hora

Nombre, firma y cédula del/la testigo

Lugar, fecha y hora

Anexo 6. Consentimiento para colaboradores de COSEVI



UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
COMITÉ ÉTICO CIENTÍFICO
Teléfono/Fax: (506) 2511-4201

ESP
Escuela de
Salud Pública

CONSENTIMIENTO INFORMADO BASADO EN LA LEY N° 9234

Dirigido a: colaboradores de COSEVI

Proyecto: “Diseño de una guía de capacitación en seguridad vial”

Nombre de la investigadora: Angélica Cárdenas Aguilar

Nombre del/la participante: _____

Contacto: _____

Números de teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Contacto a través de otra persona: _____

- **PROPÓSITO DEL PROYECTO**

El proyecto será realizado por Angélica Cárdenas Aguilar, estudiante de la licenciatura en Promoción de la Salud de la Universidad de Costa Rica. El estudio tiene como objetivo diseñar una guía de capacitación en seguridad vial dirigida a colaboradores de COSEVI en el marco del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial implementada por capacitadores del Conjunto de Niños, Niñas y Adolescentes de Alajuela (CODENA).

- **¿QUÉ SE HARÁ?**

Su participación en el proyecto consiste en la colaboración, para que se le aplique una entrevista, durante la cual se le hará consulta sobre la guía de capacitación que se propone, con la finalidad de compararla con el Programa de Capacitación propuesto en COSEVI. Con la participación en el proyecto debe existir compromiso en cuanto a que la información que se brinde sea veraz, además se garantiza que el uso de la información será confidencial y utilizada únicamente con fines académicos.

La entrevista se realizará durante el año 2020 y 2021 en un lugar que sea a conveniencia. Asimismo, la entrevista tendrá una duración aproximada de una hora.

Con la información que se suministre terminara el proceso de creación de la guía de Capacitación que pretende el proyecto de la estudiante, misma que puede ser consultada finalizado el proceso.

- **RIESGOS**

Su participación durante el proyecto conlleva un riesgo mínimo, como el cansancio o ansiedad que se puede producir al responder las preguntas de la entrevista. También, puede presentar alguna molestia respecto a alguna de las preguntas que se le hagan. Si se presenta esta situación alguna de estas situaciones, puede externarlo y abandonar la entrevista de ser necesario, sin que esto represente posteriormente, alguna consecuencia.

- **BENEFICIOS**

Con su participación durante el proyecto no se obtendrá ningún beneficio directo, así como ningún beneficio económico o material. Sin embargo, los aportes del/la adolescente beneficiará en el conocimiento acerca de temas de seguridad vial en

adolescentes, específicamente en la creación de la guía de capacitación en seguridad vial.

E. VOLUNTARIEDAD

La participación en el proyecto es completamente voluntaria. En cualquier momento, puede negarse a participar o retirarse cuando desee, sin que esto signifique pérdida de algún derecho, tener un castigo o perjuicio, debido a su retiro o falta de participación.

F. CONFIDENCIALIDAD

Asimismo, la información que se brinde será guardada por un tiempo de 15 años en el equipo de cómputo personal de Angélica Cárdenas, con el fin de contar con el respaldo de la información recibida, finalizado este periodo, la información será eliminada.

- INFORMACIÓN

Antes de dar su autorización, si posee alguna duda puede hablar con la investigadora y ella debe haber contestado satisfactoriamente todas sus preguntas acerca del estudio y de los derechos que tiene al ser participe del proyecto.

Si quisiera más información más adelante, puede obtenerla llamando a Angélica Cárdenas Aguilar, al teléfono 85230792 de lunes a viernes entre 8:00 am y 5:00 pm o al correo angelicaag97@gmail.com.

Cualquier consulta adicional puede comunicarse con la Vicerrectoría de Investigación de la Universidad de Costa Rica *a los teléfonos 2511-4201, 2511-1398*, de lunes a viernes de 8 a.m. a 5 p.m.

- No perderá ningún derecho al firmar este documento y usted recibirá una copia de esta fórmula firmada para su uso personal.

CONSENTIMIENTO

He leído o se me ha leído toda la información descrita en esta fórmula antes de firmarla. Se me ha brindado la oportunidad de hacer preguntas y estas han sido contestadas en forma adecuada. Por lo tanto, declaro que entiendo, de qué trata el proyecto, las condiciones de la participación y accedo a brindar información como sujeto de investigación en este estudio.

Nombre, firma y cédula del sujeto participante

Lugar, fecha y hora

Nombre, firma y cédula de la investigadora

Lugar, fecha y hora

Nombre, firma y cédula del/la testigo

Lugar, fecha y hora

Anexo 7. Asentimiento Informado para adolescentes de CODENA

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA



ÉTICO CIENTÍFICO

ax: (506) 2511-4201

ESP

Escuela de
Salud Pública

FORMULARIO PARA EL ASENTIMIENTO INFORMADO

BASADO EN LA LEY N° 9234 “LEY REGULADORA DE INVESTIGACIÓN BIOMÉDICA”

Dirigido a: adolescentes participantes del Conjunto de niños, niñas y adolescentes de Alajuela

Diseño de una guía de capacitación en seguridad vial dirigida a colaboradores de COSEVI

Nombre de los investigadores: Angélica Cárdenas Aguilar

Nombre del/la participante: _____

Medios para contactar a la/al participante: números de teléfono _____

Correo electrónico: _____

Contacto a través de otra persona: _____

Hola, mi nombre es Angélica Cárdenas Aguilar soy estudiante de Promoción de la Salud en la Universidad de Costa Rica y estoy haciendo un proyecto que consiste en diseñar una guía de capacitación en seguridad vial dirigida a colaboradores de COSEVI en el marco del Programa Nacional de Capacitación en Movilidad y Seguridad Vial Integral del Consejo de Seguridad Vial implementada por capacitadores del Conjunto de Niños, Niñas y Adolescentes de Alajuela

Estás de acuerdo con que grabe el audio de las actividades, asimismo, te informo que cuando termine mi trabajo la información será borrada

Si () No ()

Al reunirte conmigo haríamos lo siguiente: completar cuestionarios sobre los conocimientos que tienes en seguridad vial, así como de algunas características como edad, sexo, lugar de residencia. Además, nos veremos en las oficinas del Patronato Nacional de la Infancia en Alajuela durante los días lectivos por un tiempo aproximado de una hora. Te garantizo que solo yo Angélica Cárdenas, tendré acceso a la información que me brindes y si el trabajo es publicado te informo que siempre se resguardará tu privacidad e información.

Debes decir si estás de acuerdo en participar en este estudio

() Sí () No

Si aceptas participar, contestarás por tu propia voluntad las preguntas del cuestionario.

Si necesitas más información sobre este estudio, puedes consultar a la investigadora Angélica Cárdenas al correo electrónico an_ge_ca@hotmail.com , de lunes a viernes de 8 am a 4 pm. Puedes hacer consultas adicionales a la tutora de la investigación Profesora Rebeca Alvarado Prado al correo rebeca.alvarado03@gmail.com, celular 25118488, de lunes a viernes de 8 am a 4 pm.

_____	_____	_____
Nombre del participante	firma	fecha

_____	_____	_____
Nombre del Testigo	cédula y firma	fecha

_____	_____	_____
Nombre del investigador(a)	cédula y firma	fecha