

**ACEPTACIÓN Y APROPIACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO QUE
PROTEGEN AL PEATÓN POR PARTE DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD
DE ARMENIA (QUINDÍO)**



PRESENTADO POR:

**MELISSA ROJAS SÁNCHEZ
1094908958**

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA UNAD
ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS - ECJP
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA
CEAD JOSÉ ACEVEDO Y GÓMEZ - ZONA CENTRO
2018**

**ACEPTACIÓN Y APROPIACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO QUE
PROTEGEN AL PEATÓN POR PARTE DE LOS CONDUCTORES EN LA CIUDAD
DE ARMENIA (QUINDÍO)**



PRESENTADO POR:

**MELISSA ROJAS SÁNCHEZ
1094908958**

**GRUPO
2018B021**

Propuesta de Trabajo de Grado - Proyecto Aplicado

**PRESENTADO A:
TUTORA
DIANA ESPERANZA OROZCO PARRA
46383988**

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA UNAD
ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS - ECJP
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA
CEAD JOSÉ ACEVEDO Y GÓMEZ - ZONA CENTRO
2018**

Dedicatoria

A mis padres y hermano,

Por haberme apoyado en todo momento, por los ejemplos de perseverancia y constancia que los caracterizan y que me ha infundado siempre, por el valor mostrado para salir adelante, por sus consejos, sus valores, y por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor.

Agradecimientos

A Diana Esperanza Orozco Parra, tutora de este Trabajo de Grado, por la dedicación y apoyo que ha brindado a este trabajo, por el respeto a mis sugerencias e ideas y por la dirección y el rigor que ha facilitado a las mismas.

A todo el cuerpo directivo y docente de la Especialización en Gestión Pública de la Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas - ECJP, de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD, por el esfuerzo institucional y humano que permitieron el desarrollo de cada uno de los módulos donde adquirí herramientas y elementos para construir este Trabajo de Grado.

Son muchas las personas que han formado parte de mi vida profesional a las que me encantaría agradecerles su amistad, consejos, apoyo, ánimo y compañía en los momentos más difíciles de mi vida. Algunas están aquí conmigo y otras en mis recuerdos y en mi corazón, sin importar en donde estén quiero darles las gracias por formar parte de mí, por todo lo que me han brindado y por todas sus bendiciones. Para ellos: Muchas gracias.

Abstract

Human relationships, expressed through cultural behaviors and patterns, allow us to know the habits with which they develop and interact in a given space. Speaking of city without taking into account its inhabitants would be disproportionate, as well as refer to cultural road and civic culture, if there is no analysis in context of the traffic rules, as well as those for which they were created: pedestrians and drivers.

This research intends to make an approximation that allows to understand the level of acceptance and appropriation of the traffic rules that protect the pedestrian by the drivers in the city of Armenia (Quindío) within the line of investigation of Management and Public Policy as a scenario of construction of knowledge from territorial development and the understanding of concrete reality in aspects such as citizen coexistence, participation and administrative presence in the exercise of public power from the collective imaginary of the city.

In the present investigation, all these basic aspects of understanding are described in an approximate way in order to propose an approach that allows analyzing in context the citizen appropriation of the transit norms and how they are immersed in the behaviors and habits on the part of drivers and pedestrians.

Keywords

City, citizenship, driver, citizen coexistence, citizen culture, traffic rules, participation, pedestrian.

Contenido

1. Introducción	12
2. Planteamiento del problema	14
2.1 Descripción del problema.....	14
2.2 Formulación del problema	16
2.3 Formulación de la hipótesis.....	19
2.4 Identificación de variables.....	20
3. Justificación.....	21
4. Objetivos	24
4.1 Objetivo General	24
4.2 Objetivos Específicos	24
5. Marco Referencial	25
5.1 Marco Teórico	25
5.2 Marco Conceptual	28
5.3 Marco Legal	33
5.4 Marco Espacial.....	39
6. Marco Metodológico	42
6.1 Tipo de estudio realizado	42
6.2 Tipos de información	42
6.3 Técnicas de recolección y análisis de la información	43
6.4 Población estudiada.....	44
7. Resultados	47
7.1 Análisis de resultados.....	47
8. Conclusiones	55
9. Recomendaciones.....	57
10. Cronograma de actividades	58
11. Recursos necesarios.....	59
12. Bibliografía.....	60
13. Anexos.....	65

Lista de Figuras

Ilustración 1. Mapa de Armenia.....	40
Ilustración 2. Conductores encuestados que manifestaron manejar o haber manejado bajo los efectos de sustancias alucinógenas o alcohol. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	47
Ilustración 3. Conductores encuestados que manifestaron haber sentido estrés al conducir en la ciudad. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	48
Ilustración 4. Conductores encuestados que indicaron cómo minimizan los niveles de estrés. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	48
Ilustración 5. Conductores encuestados que manifestaron conocer las normas de tránsito que protegen al peatón. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	49
Ilustración 6. Conductores encuestados que indicaron su actuar frente a las normas de tránsito que protegen al peatón en la ciudad de Armenia. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	49
Ilustración 7. Conductores encuestados que opinaron sobre el estado de las señales de tránsito en Armenia. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	50
Ilustración 8. Conductores encuestados que opinaron sobre la periodicidad en la realización de campañas para socializar las normas de tránsito que protegen al peatón. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	51
Ilustración 9. Conductores encuestados que manifestaron sobre la efectividad de las campañas para socializar las normas de tránsito que protegen al peatón. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.....	51

Lista de Anexos

Técnica de recolección y análisis de la información (Encuesta).....65

alcance del Derecho, y espacial: el cual circunscribe el entorno y sus principales características como territorio, donde se aplicará el mencionado trabajo de grado.

Asimismo, se ha diseñado una metodología de investigación de tipo cualitativa - exploratoria, la cual permite establecer e identificar los elementos esenciales para comprender las percepciones de la realidad a ser objeto de análisis; enmarcada desde un enfoque epistemológico desde lo Histórico - Hermenéutico, utilizando métodos cualitativos desde el análisis y conocimiento de las percepciones socioculturales desde las experiencias de los actores viales en la Ciudad de Armenia (Q); permitiendo dilucidar esta problemática y encontrar alternativas de solución que permitan dinamizar las relaciones y dinámicas de ciudad, como elemento de anclaje para la debida apropiación de los modos de comportamiento que le permite a la urbe impulsar un estilo que le atribuye valor agregado a partir del desarrollo de los habitantes como ciudadanos activos.

respeto y la garantía de derechos fruto de la coexistencia social, la convivencia con el otro y la construcción de ciudades pensadas para las personas.

Sin embargo, es la falta de asimilar y poner en práctica la cultura ciudadana lo que ha recrudecido el número de problemas asociados con el comportamiento en las ciudades, específicamente en los de tránsito donde se ven involucrados peatones y conductores por desconocimiento, y ello ha desencadenado en poca aceptación y apropiación de las normas que les garanticen sus derechos y protección.

En palabras de María Fabiola Pardo, se hace énfasis en la cultura ciudadana como estrategia catalizadora para la resolución de problemas derivados de la interacción social en torno a la convivencia ciudadana con las normas de tránsito donde entra en juego la pedagogía y luego la autoridad como garante de las normas:

Una de las manifestaciones cotidianas más notables de la agresividad en Bogotá ha sido la relación entre conductores y peatones, debido a la terca indisciplina reinante en el tráfico citadino y al irrespeto permanente a las cebras que demarcan el paso peatonal. De nuevo el arte entraba a mediar los comportamientos. Mimos controlando el tránsito.

A la acción espontánea de rechazo por parte de la misma población cuando un conductor no respetaba el semáforo o la cebra, se unió el mimo, que entraba en la escena para invitar amistosamente al conductor a retroceder. Si este no obedecía, intervenía un policía de tránsito. De este modo, la represión policial llegaba en última instancia, lo que contribuyó a ampliar el efecto pedagógico de la acción (El Tiempo, 13-10-1995). Esta acción se extendió a los peatones, -bien habituados a la trasgresión o a la cultura del atajo a la que hace referencia Bromberg (2003: 99)-, quienes fueron inducidos a cruzar las calles por los sitios demarcados y a utilizar los paraderos. (PARDO, 2007, pág. 190)

Si bien la seguridad vial es un tema de corresponsabilidad, y en ella las instituciones del Estado tienen una incidencia preponderante en el mejoramiento de estas conductas, está el llamado como ciudadanos a la apropiación de comportamientos que brinden tranquilidad al

transitar por la ciudad; puesto que los peatones son las principales víctimas de los accidentes de tránsito, donde inciden en esta problemática los comportamientos inadecuados de los conductores (exceso de velocidad, conducir en estado de embriaguez, irrespeto de las normas y señales de tránsito producto del afán), la indisciplina e imprudencia de los peatones también contribuye a que se presenten y cada vez aumenten éstos índices. Por lo anterior se hace necesario recurrir a las causas para determinar desde la Gestión Pública, enmarcada en el Desarrollo y la Gestión Territorial enfocada hacia los habitantes, quienes son lo que perciben la ciudad frente a las normas de tránsito que protejan al peatón por parte de los conductores en la ciudad de Armenia, Quindío.

2.2 Formulación del problema

La ciudad, percibida como el escenario donde confluyen los actores de un territorio para el intercambio de experiencias se articula como el espacio en el cual los ciudadanos le dan valor y transformación a la misma gracias a la dinamización en las interacciones socioculturales “donde se cruza y convergen *miríadas*¹ de existencia y lecturas, de encuentros y desencuentros y, aun, de diferencias y contradicciones.” (RODRÍGUEZ, 1999, pág. 99)

Las normas en su sentido general tienen la finalidad de regular la conducta humana y propender por la armonía en el funcionamiento de la sociedad, pero son precisamente esas diferencias las que en ocasiones entran en conflicto y desvirtúan la acción y efecto de la normas en razón de la interpretación subjetiva e incluso se impone la indiferencia frente al conocimiento de la misma, lo cual llega a generar inconvenientes de comportamiento de orden público que afectan el orden social y la pérdida de sentido de la convivencia colectiva.

En todas sus dimensiones, la ciudad está al servicio de los habitantes, aspectos como la movilidad son determinantes en la calidad de vida hacia una cultura ciudadana vial: aquella que toca las interrelaciones entre conductores y peatones a partir de la construcción de

¹ Cantidad muy grande, pero indefinida. Definición RAE XXII Edición. Internet. <http://lema.rae.es/drae/?val=mir%C3%ADada>
Tomado en septiembre 12 de 2013.

proyecto aplicado: 1) ¿Cuál es la falta de apropiación de las normas de tránsito por parte de conductores y peatones? 2) ¿De qué forma afecta el desconocimiento como el incumplimiento de las normas de tránsito desencadenando en el irrespeto a la misma? 3) ¿Cómo la pérdida de sentido de ciudad, y el modo de habitarla adecuadamente desde la precaución, prevención y la debida formación en cultura ciudadana vial afecta el comportamiento entre conductores y peatones?

Estas preguntas de investigación, al ser analizadas en contexto y perfiladas acorde con el alcance, la metodología y el contexto en que se desarrolla el presente ejercicio académico, se determina en el siguiente punto de este documento (*2.3 Formulación de la hipótesis*), cual ha sido la pregunta seleccionada para desarrollar este Trabajo de Grado.

Sin determinar a fondo las causas generadoras de esta problemática sociocultural visibilizada por la falta de apropiación y aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley 1383 (CONGRESO, 2010) que propenden por un debido comportamiento vial, puede llegar a producirse un problema de movilidad que frena los anhelos, deseos y aspiraciones de una sociedad a la que forma parte inherente de la ciudad el desarrollo y apropiación de la cultura ciudadana vial.

Según datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia registrados en la Ficha Básica Municipal 2017, se registraron 2.553 accidentes, en los cuales 1.081 casos se vieron involucrados heridos, 17 con personas que fallecieron y 1.453 donde se reportaron solo daños materiales. (ALCALDÍA DE ARMENIA, 2017, pág. 133) Asimismo, se evidencia como principales causas de accidentes de tránsito: no mantener distancia con 246 casos, no respetar prelación con 76 casos, girar bruscamente con 41 casos y que el peatón cruce sin observar con 27 casos. (ALCALDÍA DE ARMENIA, 2017, pág. 134)

Por su parte, dicha entidad en la Rendición Pública de Cuentas del segundo semestre 2017, indica que para el mes de octubre de dicha vigencia se vieron 123 peatones

comprometidos en accidentes de tránsito, de los cuales 13 fallecieron. Sin embargo, indican que el índice de accidentalidad disminuyó un 21.54% en comparación mes a mes con el año 2016, tal como lo presenta el siguiente cuadro:

Tabla 1. índice de Accidentalidad.

COMPARATIVO MES A MES 2016 VS. 2017				
2016	2017	ACCIDENTES 2016	ACCIDENTES 2017	INDICE
ENERO	ENERO	243	212	12,75%
FEBRERO	FEBRERO	251	236	5,97%
MARZO	MARZO	257	195	24,12%
ABRIL	ABRIL	275	164	40,38%
MAYO	MAYO	266	202	24,08%
JUNIO	JUNIO	273	186	31,86%
JULIO	JULIO	309	221	28,47%
AGOSTO	AGOSTO	299	204	31,77%
SEPTIEMBRE	SEPTIEMBRE	258	223	13,56%
OCTUBRE	OCTUBRE	274	210	23,35%

Fuente: (ALCALDÍA DE ARMENIA, 2017, pág. 269)

Lo anterior, si bien evidencia reducción en el índice de accidentalidad, resulta preocupante el aumento del parque automotor matriculado en Armenia pasando de 2.655 vehículos al 15 de noviembre de 2016 a 3.635 vehículos al 15 de noviembre de 2017; sin contar con los automotores matriculados en otras ciudades y que circulan en la capital quindiana.

Esto representa un riesgo a corto y mediano plazo donde resulta primordial direccionar esfuerzos académicos y gubernamentales en torno a la cultura ciudadana, focalizando acciones que contribuyan a garantizar el cumplimiento de la norma; además de intervenir en la necesidad de estudiar el fenómeno para determinar las falencias y de esta manera, plantear y aplicar soluciones que le permitan a la ciudad y a los ciudadanos habitarla y disfrutarla con responsabilidad y sin perjuicio de ser víctimas de accidentes de tránsito.

2.3 Formulación de la hipótesis

Frente a lo expuesto, es pertinente hacer un abordaje aproximado a esta problemática mediante el desarrollo de la presente Propuesta de Investigación como ejercicio académico

3. Justificación

La cultura ciudadana vial, entendida como un conjunto de valores y comportamientos que propenden hacia el respeto de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores, debe ser el resultado fundamental para la aceptación y apropiación de los hábitos compartidos que permiten el desarrollo de condiciones de habitabilidad y construcción de sentido hacia un modelo de ciudad incluyente y generadora de garantías de derecho corresponsable al comportamiento vial.

Es en la dinámica de la ciudad donde los peatones y los conductores adquieren su relevancia a partir del adecuado comportamiento que les permite un desarrollo armónico como usuarios del espacio público, entendido como el lugar donde confluyen las buenas prácticas de un territorio incluyente, accesible y garante de derechos y deberes cívicos y ciudadanos.

Sin embargo, la realidad muestra que tanto el desconocimiento como la indiferencia por la aplicación del ordenamiento jurídico colombiano para el respeto a las normas de tránsito sustentadas en la Constitución Política de Colombia de 1991 y en la Ley 1383 (CONGRESO, 2010), permite deducir la importancia de identificar qué aspectos legales son desconocidos y/o pasan inadvertidos por parte de peatones y conductores para evitar no solo infracciones al Código de Tránsito sino la vulneración de derechos y la evasión de la responsabilidad de los deberes y obligaciones tendientes al buen comportamiento como ciudadanos de lo público, como habitantes de ciudad.

Por tanto, es necesario el conocimiento de la norma y su correcta aplicación para el desarrollo armónico que permita la sana convivencia y el respeto por un modelo de ciudad ideal para transitar, para recorrer y para sentir como propia. Por ende, se encuentra desde el Derecho y el conocimiento de lo público, los elementos que facilitan una adecuada comprensión de la realidad y las acciones a emprender en materia legal y gubernamental con

4. Objetivos

4.1 Objetivo General

Analizar el nivel de aceptación y apropiación de las normas de tránsito que protegen al peatón por parte de los conductores en la ciudad de Armenia (Quindío).

4.2 Objetivos Específicos

Identificar la percepción de seguridad vial a partir del conocimiento de las normas de tránsito que deben respetar a nivel nacional y local, frente al comportamiento de peatones y conductores en la ciudad de Armenia (Quindío)

Establecer los procesos pedagógicos y culturales de las normas de tránsito que les protegen y deben acatar tanto conductores como peatones en la ciudad de Armenia (Quindío).

Determinar la apropiación de cultura ciudadana vial desde el goce efectivo de derechos y deberes de peatones y conductores en la ciudad de Armenia (Quindío).

5. Marco Referencial

Dentro del presente ejercicio investigativo se plantea el abordaje de nociones y conceptos básicos que soportan el planteamiento del problema. El concepto de *Ciudad*, articulado a la noción de *Imaginario Urbanos* como percepción de los habitantes sobre el territorio que viven, sienten, recorren y construyen en colectivo; la *Cultura Ciudadana* desde la postura teórica que fundamenta las relaciones entre las personas y su comportamiento en la ciudad ; así como la noción de *Movilidad*, entendida como aquellas prácticas que se desarrollan a partir de las dinámicas en la ciudad y que corresponden a una interrelación existente entre conductores y peatones como sujetos participes e incidentes en el desarrollo de la *Cultura Vial*, la cual ha de propender en el respeto mutuo así como en la apropiación y cumplimiento de las normas de tránsito para una sana convivencia.

Seguidamente, se presenta un esbozo normativo desde lo internacional hacia lo local a modo de estado del arte inherente a al tema objeto de estudio desde el campo de las competencias y alcances propios del derecho. De igual modo, se reseña el marco espacial, determinando el entorno donde se aplica el presente trabajo de grado, identificando sus principales características como territorio.

5.1 Marco Teórico

Las relaciones existentes en la sociedad siempre han estado condicionadas por acuerdos que permiten no solo regular los comportamientos humanos en un ambiente determinado, sino que ayudan a sentar las bases legales para un adecuado desarrollo de las conductas de todos aquellos que interactúan con relación a las dinámicas de movilidad y cultura ciudadana.

María Fabiola Pardo hace referencia al espacio público como aquellos “territorios emblemáticos donde los ciudadanos construyen sus imaginarios urbanos y dan nombre a las experiencias individuales y colectivas con las cuales edifican su ser urbano. Esos imaginarios

expresión de la pluralidad en la vida de la ciudad. Un mínimo de normas, que al regular los comportamientos entre desconocidos, hace que estos dejen de ser desconocidos para reconocerse en ese marco legal y cultural compartido de antemano.” (PARDO, 2007, pág. 184)

Para lograr esto, es fundamental acudir y hacer valer del principio a la participación consagrado en el argot ciudadano como la manifestación no solo de carácter cívico y/o altruista sino como la acción integrativa en la que se incide sobre el desarrollo del territorio y como aquellas dinámicas de interacción social confluyen para armonizar los comportamientos que rigen una sociedad.

Ana Lucía Sánchez hace alusión a dicho principio en el libro *Procesos Urbanos Contemporáneos* mencionando que

la participación no es solamente una práctica deseable en el comportamiento político de los colombianos sino un fin esencial del Estado. Ello significa que este último está en la obligación de facilitarla y promoverla en las distintas esferas de la vida ciudadana. Esto es válido no solamente para el Estado central sino para los distintos niveles de su organización territorial. Ya no se trata, pues, de que el Estado se limite a amparar unos derechos y a proteger las libertades, la vida y la honra de los ciudadanos. Está obligado también a fomentar la participación de la ciudadanía en las decisiones esenciales que afectan su futuro. (SÁNCHEZ, 1995, pág. 166)

Dicha relación, construida y enfocada hacia la exigencia de los derechos colectivos y fundamentales, es proclive a la construcción de ciudad mediante de lo expresado por Armando Silva en el libro *Imaginario Urbanos*: “los imaginarios sociales serían aquellas representaciones colectivas que rigen los procesos de identificación social y con los cuales interactuamos en nuestras culturas haciendo uso de ellos unos modos particulares de comunicación e interactuar socialmente.” (SILVA, 2006, pág. 104)

Por ende, no solo es desde la memoria histórica sino desde la colectiva, como se construye ciudad, como se identifican actores de la misma y como se dinamizan procesos de desarrollo cultural que propenden por fortalecer la convivencia entre conductores y peatones, siendo elementos fundamentales que no entran a competir por un espacio sino que complementan el ejercicio de movilidad en el respeto a las diferentes normas de tránsito así como en la protección y salvaguarda de los derechos y deberes que posibilitan el cohabitar en sociedad entre peatones y conductores.

5.2 Marco Conceptual

La ciudad, territorio de derechos y deberes

La ciudad es entendida como “el territorio donde se desarrollan o limitan los derechos y deberes de los ciudadanos que se forman en su relación con el hábitat local. La ciudad es el territorio donde surge y se desarrolla la cultura ciudadana.” (TORRES, 2011, pág. 219) Es en la ciudad donde los sujetos interactúan bajo las dinámicas de participación, desarrollo humano y construcción social de sentido a partir de los códigos comunicativos previstos de común acuerdo y que coadyuvan para el fomento de las relaciones humanas y las buenas prácticas de desplazamiento en el interior de la urbe.

Hoy en día, las sociedades urbanas se están transformando con rapidez, haciendo imperioso analizar el modo en que van cambiando los espacios, la manera en que se relacionan las personas con los lugares públicos o privados, la forma en que se desplazan de un lugar a otro, sus maneras de actuar e interactuar, el mundo físico que los envuelve y las formas de participación social, cultural y política. En un mundo ampliamente urbanizado, los espacios de vida y las sociedades mismas están experimentando un cambio sustancial; la experiencia de una nueva fase de modernidad diferente a la clásica y a aquella de la ciudad industrial. (PARDO, 2007, pág. 13)

Gracias a los cánones culturales en occidente, donde la inmediatez, la celeridad y la premura justifican que las prácticas sociales generen comportamientos arraigados en dichas

colectivo bajo la premisa de hábitos saludables para convivir en sociedad. Por su parte, Armando Silva menciona que los imaginarios urbanos: “destinan en su acometer colectivo la formación de las ciudades imaginadas donde cohabitan las percepciones ciudadanas, desde donde se viven, se usan y se evocan las ciudades realmente existentes. Por esto, los imaginarios alegan para sí una condición epistemológica: se constituyen en matrices de percepción ciudadana.” (SILVA, 2012, pág. 10)

Lo anterior ratifica la significación que adquiere la ciudad y su relación con los imaginarios urbanos como aquellas percepciones de común acuerdo sobre las que se fundamentan las relaciones de interacción y correlación con los habitantes, quienes le aportan la esencia a lo físico dinamizando el territorio en sus aspectos socioculturales y de participación ciudadana a partir de la generación, adopción y custodia de la vida urbana como generación de cultura, donde se es concebida

como tejido de relaciones sociales vivas y, al mismo tiempo, como producto de estas relaciones sociales. Los ciudadanos y ciudadanas son, a la vez, consumidores y creadores de cultura. Esta doble mirada obliga a considerar tanto las formas más des-institucionalizadas que nacen en la calle, los barrios y en los espacios públicos, como las múltiples prácticas culturales de la ciudadanía o las propuestas de los diversos agentes y organizaciones culturales de la ciudad. (ILLERA, 2005, pág. 244)

Por tanto, las relaciones socioculturales que contribuyen a formar el imaginario de ciudad desde lo público inciden en la transformación del territorio de acuerdo con la percepción de la urbe, así como de la vida en ciudad, de las interacciones simbólicos entre sus habitantes con el espacio físico y las normativas establecidas para la convivencia armónica mediante el ejercicio de participación, considerado por Ana Lucía Sánchez “como un derecho, pero también como un deber. En otras palabras, no es únicamente una atribución derivada de la condición de ciudadano, sino una obligación de cada uno de ellos.” (SÁNCHEZ, 1995, pág. 166)

Cultura ciudadana

Desde la participación, los habitantes de la ciudad impulsan y adoptan las diversas prácticas culturales que dan sentido a las dinámicas de interrelación social y que son validadas tanto en la cultura ciudadana como en la movilidad, las cuales inducen hacia la consolidación de una cultura vial sobre las que, tanto peatones como conductores, asumen normas de comportamiento que orientan los modos de cohabitar y de desplazamiento idóneo en la ciudad.

Así pues, María Fabiola Pardo indica que “en el espacio público se identifica y experimenta una ciudad. En él, los habitantes aprenden formas de ser urbanos y construyen culturalmente sus territorialidades cívicas. La cultura urbana necesita del espacio público para desarrollarse y generar dinámicas propias que determinan las particularidades locales urbanas.” (PARDO, 2007, pág. 9)

Para lograr que en el escenario de lo público se dinamicen las prácticas culturales y se adopten como normas de buen comportamiento en sociedad, es necesario acudir a la cultura ciudadana, entendida por María de Jesús Illera

como un trasfondo de sentido que regula los comportamientos de los ciudadanos, en la medida que establece las reglas mínimas comunes que hacen posible las relaciones entre ellos y con su entorno, así como las formas de producción, circulación, reconocimiento, apropiación y recepción de ese universo de sentido. Esto implica que en el proceso de formar ciudad es necesario establecer los significados y las reglas de juego comprometidos en esa producción. Estos deben hacer posible que cada ciudadano no sólo se apropie de los diferentes elementos urbanos, sino que desarrolle estrategias para reconocer los diversos entornos y adecuar su comportamiento. (ILLERA, 2005, pág. 246)

Gilbert Ulloa-Brenes en el texto *El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural*, establece que “el tránsito vehículo-peatonal constituye un campo cultural en el

que participan diferentes categorías de agentes-usuarios (peatones, conductores, pasajeros) y en donde hay una estructura de administración de la movilidad (entendida de manera amplia como locomoción, transporte e infraestructura), que nació como requerimiento de una sociedad económica y culturalmente industrializada.” (ULLOA-BRENES, 2011, pág. 98)

De esta manera, la relación que se constituye entre peatón y conductor se basa en las dinámicas de interacción establecidas a partir de la adopción de cánones avocados hacia una cultura vial, en la que las relaciones de ciudad y espacio público son fruto de la asimilación y adopción de normativas que producen formas de actuar, de interactuar en la ciudad y; por ende, en la vía respetando al otro, aprendiendo a convivir con los demás.

Todo ello, encuentra correlación con lo citado por Jaime Correa Madrigal desde la página web Educación y Seguridad Vial, donde se indica lo siguiente: “Para poder aplicar todas las actividades de educación vial, es fundamental trabajar los valores con los alumnos, desde los primeros niveles en nuestras instituciones educativas o colegios. Para que un niño o joven conozca y aprecie el valor de las señales de tránsito y empiece a ser un peatón prudente, es necesaria la formación en valores, y una manera de hacerlo es a partir de los dilemas. Es decir, una metodología que pone a los niños y a los adolescentes, en el respectivo escenario, que en este caso sería la vía pública, a reflexionar y considerar los beneficios y/o pérdidas que desencadena una acción u otra; siempre orientado por un adulto o un educador.

La educación debe desarrollar en los niños habilidades sociales que le permitan adquirir valores para la convivencia; orientados hacia el respeto de la vida propia y de los demás, el autocuidado, al cuidado de los demás y el respeto por el entorno.” (CORREA, 2011)

Concluyendo, se encuentra que dicha apreciación tiene sustento en todo lo desarrollado en el presente trabajo de grado, dado que es a partir de la Educación Vial, como se pueden dar a conocer no solo el aspecto normativo que se debe cumplir, sino cómo las

1997) Asimismo, la ley 1503 de 2011 tenía por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

(CONGRESO, 2011)

De igual modo -y no menos importante-, La Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, establece en su primer artículo:

Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. (CONGRESO, 2002)

Decretos Nacionales

A modo de síntesis, se mencionan los decretos que tienen correlación con el objeto de estudio. El Decreto No. 1660 de 2003 fijó la normatividad general que garantiza gradualmente la accesibilidad a la movilización de la población en general y en especial de todas aquellas personas con discapacidad. (MinTransporte, 2003)

En el Acuerdo No 065 de 2016, el Sector 18 correspondiente a movilidad, adopta “las políticas, planes, programas, proyectos y regulación en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito.” (Concejo de Armenia, 2016, pág. 22); cuenta con un programa denominado 18.1 Más Movilidad y cinco subprogramas, definidos así: 18.1.1 Movilidad segura, 18.1.2 Un SETP más operativo, 18.1.3 Más infraestructura para el SETP, 18.1.4 Intervención y mantenimiento de infraestructura vial vehicular y peatonal complementaria urbana y rural, 18.1.5 Intervención y Mantenimiento de Infraestructura Vial Complementaria Urbana. (Concejo de Armenia, 2016, pág. 22)

Fundamentos Jurisprudenciales

La Sentencia T-287 de 1996 menciona que la actividad automotriz está rodeada de riesgos; razón por la cual el Estado debe asumir la carga obligacional de regular la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las vías privadas que están abiertas al público, de manera tal que se pueda garantizar un tránsito terrestre, vehicular y de personas que no genere riesgos para la vida e integridad de los miembros de la comunidad.

Bajo este propósito, se han expedido normas e instituido actividades encargadas de su ejecución. La labor anterior ha sido cumplida, en la normatividad nacional a través de la expedición de normas como el Decreto 80 de 1987 (numeral 3 artículo 1), el cual asigna unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano, tales como: “adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano, de conformidad con las necesidades de la vida municipal” (CORTE CONSTITUCIONAL, 1996).

La Corte Constitucional es enfática en afirmar que la actividad automotriz se encuentra rodeada de riesgos, razón por la cual es responsabilidad del Estado regular la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías públicas y privadas que están

abiertas al público, de tal manera que se garantice el tránsito terrestre, vehicular y de personas, sin que ello genere riesgos a la integridad de una comunidad determinada.

De igual modo, “La regulación al uso de las vías públicas en los municipios es competencia de las autoridades municipales, en consecuencia, les corresponde a los municipios en relación con la circulación de automotores, definir, modificar, desviar o cancelar dicho tráfico por el perímetro urbano de su territorio.” (CORTE CONSTITUCIONAL, 1996)

Por tal motivo, es perentoria la acción tanto del Estado, las instituciones que por competencia y alcance focalizan su misionalidad hacia la regulación, control y convivencia en sociedad, respecto a las normas de tránsito y la educación vial desde la cultura ciudadana; y de manera activa y participativa de los peatones-conductores, quienes son los que interactúan permanentemente en las vías que utilizan para su desplazamiento en la ciudad.

En razón a lo anterior, desde la procedencia excepcional al tránsito vehicular, la Corte Constitucional indica:

Si las autoridades municipales de tránsito, son negligentes en el desempeño de sus atribuciones, porque no toman las decisiones adecuadas para eliminar o reducir el funcionamiento anormal de la policía de tránsito, o no actúan en ejercicio de ese poder de policía local ante las situaciones denunciadas o sugeridas por la comunidad, frente a la peligrosidad de una vía, nace el correlativo derecho de exigir de ellas su actuación inclusive por vía de la acción de tutela. (CORTE CONSTITUCIONAL, 1996)

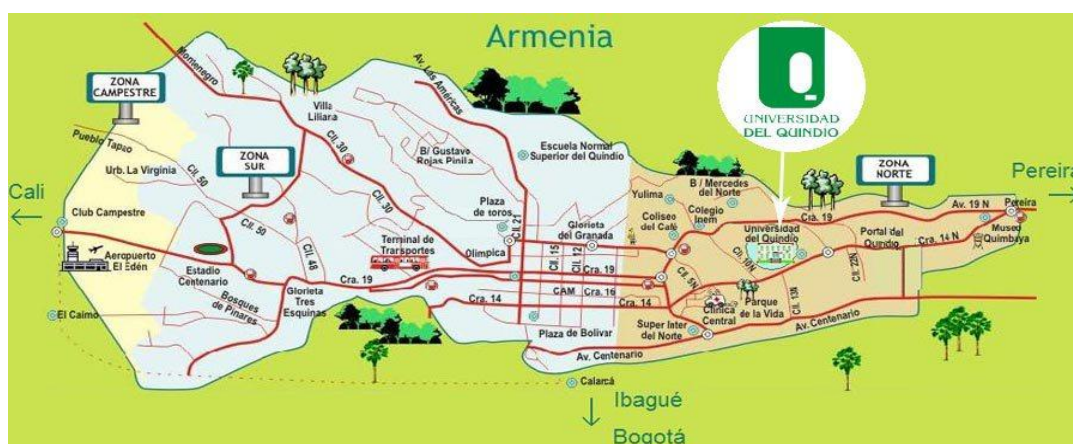
5.4 Marco Espacial

La realización y aplicación del presente proyecto de grado, se llevará a cabo en la ciudad de Armenia, capital del departamento del Quindío; la cual “está situada en las coordenadas 4,5170 ° de latitud norte, 75,6830 ° oeste, 290 kilómetros al oeste de Bogotá.” (PATIÑO, 2012) Limita al norte con el municipio de Circasia. Al noreste con el municipio de

Salento, al Este con el municipio de Calarcá, al oeste con el municipio de Montenegro y al sur con el municipio de La Tebaida. (WIKIPEDIA, s.f.)

Su relieve corresponde a las estribaciones de la cordillera central, flanco occidental, el territorio municipal es ligeramente quebrado, dendrítico, posee elevaciones hasta de 1500 metros sobre el nivel del mar, su suelo está conformado por una gruesa capa de cenizas volcánicas pertenecientes al volcán cerro machín, nevado del Ruíz y paramillo de las rosas, por su topografía presenta un solo piso térmico, el medio con 121 Kmts. (PATIÑO, 2012)

Ilustración 1. Mapa de Armenia.



Fuente: (PATIÑO, 2012)

Armenia tiene un clima tropical. Es una gran cantidad de lluvia en Armenia, incluso en el mes más seco. El clima aquí se clasifica como Af por el sistema Köppen-Geiger. La temperatura media anual es 19.4 ° C en Armenia. La precipitación media aproximada es de 2275 mm.

El mes más seco es julio, con 80 mm. La mayor cantidad de precipitación ocurre en noviembre, con un promedio de 305 mm. El mes más caluroso del año con un promedio de 20.0 °C de julio. Las temperaturas medias más bajas del año se producen en octubre, cuando está alrededor de 18.5 ° C. (CLIMA-DATA, s.f.)

Su división político-administrativa está conformada por 10 comunas urbanas:

“Comuna Uno: Centenario, Comuna Dos: Rufino José Cuervo Sur, Comuna Tres: Alfonso

López, Comuna Cuatro: Francisco de Paula Santander, Comuna Cinco: El Bosque, Comuna Seis: San José, Comuna Siete: El Cafetero, Comuna Ocho: Libertadores, Comuna Nueve: Los Fundadores, Comuna Diez: Quimbaya (ASOTRAQUINDIO, s.f.); y un sector rural: El Caimo.

Para focalizar las acciones investigativas y académicas del presente trabajo de grado, se ha elegido el sector centro de la ciudad de Armenia, ubicado en la Comuna Siete: El Cafetero; donde se encuentra ubicado El centro y los principales corredores viales de la ciudad, como principales escenarios donde confluyen los actores viales y se visibiliza mayor circulación del parque automotor, lo que permitirá observar las relaciones entre conductores y peatones y como estos actores aceptan y apropian las normas de tránsito para convivir y cohabitar, desde la cultura ciudadana vial, para el mejoramiento de la movilidad en sectores críticos de la capital Quindiana.

6. Marco Metodológico

Para dar respuesta a la pregunta investigativa y, por ende, alcanzar el objetivo general y los específicos, se plantea la siguiente metodología que denota el ejercicio construido y consolidado para la puesta en marcha y ejecución del proyecto.

6.1 Tipo de estudio realizado

Con el presente trabajo, se pretende lograr un abordaje en investigación *cualitativa* de tipo exploratoria con el fin de establecer e identificar los elementos esenciales que permitan comprender las percepciones a partir de la seguridad vial, el debido comportamiento y conocimiento de las normas que deben respetar y les protegen, los procesos pedagógicos y culturales así como de los acuerdos simbólicos que determinan la convivencia en la ciudad de Armenia desde las vías desde la interrelación entre conductores y peatones y como éstos se llegan a acuerdos de convivencia y respeto vial, desde el goce efectivo de derechos y deberes.

6.2 Tipos de información

En todo ejercicio investigativo, al momento de recolectar la información debe establecerse un plan de trabajo que permita verificar paso a paso los momentos indicados a proceder para obtener e interpretar la información que permita avanzar o dar respuesta al problema planteado.

Con base en lo anterior, la presente investigación a través del enfoque epistemológico Histórico - Hermenéutico, busca comprender las percepciones en torno al nivel de aceptación y apropiación de las normas de tránsito que protegen al peatón por parte de los conductores en la ciudad de Armenia (Quindío) y; de esta manera, identificarlas a partir de métodos cualitativos.

En ese orden de ideas, se recurrirá como método cualitativo al Análisis Social mediante el conocimiento de percepciones socioculturales a partir de las experiencias de peatones y conductores desde las dinámicas de ciudad en las que se hallen inmersos.

A partir de esta percepción de la realidad concreta, se visibilizan las categorías de análisis que permiten describir los conceptos planteados, la correlación existente entre ellos con los objetivos planteados en la presente investigación y la interpretación en el escenario local.

Este trabajo será desarrollado en una etapa exploratoria, en el análisis de la construcción argumentativa y; finalmente, en la fase interpretativa se podrán analizar y verificar el nivel de aceptación y apropiación de las normas de tránsito que protegen al peatón por parte de los conductores de la ciudad de Armenia (Quindío).

Se contará para la recolección de información, con la utilización de Fuentes Primarias, constituida por conductores y peatones seleccionados mediante Muestra Aleatoria Simple del total de la población mayor de edad, hombres y mujeres, residentes en la ciudad de Armenia y que cuenten con vehículo automotor por parte de los conductores así como aquellos peatones que hagan uso frecuente de los espacios públicos de la ciudad; y Fuentes Secundarias, definidas como los textos de tipo normativo como leyes y jurisprudencia así como los de tipo doctrinal e informes de tipo gubernamental relacionados con el serán las fuentes documentales a utilizar para el presente ejercicio de investigación.

6.3 Técnicas de recolección y análisis de la información

Para recopilar la información que le otorgue validez al presente ejercicio investigativo, se debe recurrir a la recolección de datos, los cuales constituyen un mensaje sobre un determinado ente o fenómeno. Al tratar de resolverse un problema o al tomarse una decisión, pueden emplearse diversas técnicas, las cuales permiten ahondar en el conocimiento de la situación planteada a investigar con el fin de abordar posteriormente el análisis que coadyuve a interpretar la realidad concreta, así como el planteamiento de correctivos y soluciones.

La encuesta se constituye en la principal técnica de recolección de información para la actual investigación dada la facilidad para indagar al universo mediante el muestreo

seleccionado, para luego, mediante un análisis, sacar las conclusiones correspondientes a los datos recolectados que serán proyectadas a la totalidad de la población objeto de estudio.

6.4 Población estudiada

Según información del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, la proyección poblacional del municipio de Armenia para el 2018 fue de 301.224 habitantes, de los cuales 293.176 se encuentran en el área urbana y 8.048 en el área rural. (DANE)

Se presentan estos datos, en razón que el Censo Poblacional 2018 no ha culminado en todo el territorio nacional y sus datos preliminares están siendo objeto de análisis por esta entidad nacional.

Por su parte, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia, en el Registro de accidentalidad para la vigencia 2011 - 2015, según datos publicados en el Plan Local de Seguridad Vial 2016 - 2021, se traen a colación los siguientes datos:

Tabla 2. Registro de accidentalidad vigencia 2011 - 2015

ACCIDENTES	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
Heridos	797	1.016	1.092	1.619	1.870	6.394
Muertos	28	45	25	54	41	193
Solo daños	1.008	1.291	1.371	1.406	1.534	6.610

Fuente: (SETTA, 2016, pág. 41)

Durante el primer semestre de 2016 -últimos datos recopilados en el citado documento técnico- se presentaron 1.631 siniestros viales, de los cuales 779 fueron heridos y 859 por concepto de solo daños. Asimismo, se registran para dicho periodo, 1090 evento con lesionados - víctimas no fatales. (SETTA, 2016, pág. 99)

Con base en lo anterior, y teniendo en cuenta que en la investigación cualitativa, la información se obtiene a partir de muestreo no probabilístico en virtud que prima la exploración de datos, así como la percepción de los individuos con potencial de selección

para el estudio analítico, los cuales se convierte en una población de difícil cobertura y acercamiento, especialmente en términos logísticos y presupuestales; esta investigación enfocará sus esfuerzos en el tipo de muestreo intencional o de conveniencia ya que: “Se escogen las unidades a entrevistar siguiendo criterios de conveniencia del investigador o de los objetivos de la investigación (riqueza de información en el caso, posición que ocupa en relación al fenómeno estudiado, etc.)” (FRANCÉS, 2010); lo cual es de gran utilidad para el presente ejercicio investigativo que pretende hacer una aproximación al problema de estudio y ahondar en el cumplimiento de los objetivos establecidos.

En síntesis, y como parte del ejercicio académico e investigativo, para obtener información de tipo primario, se aplicarán 30 instrumentos de medición (encuestas) teniendo como referente las categorías de análisis en las que se abordarán hombres y mujeres, mayores de 18 años, que habiten en la ciudad de Armenia, con vehículo automotor (moto o carro) a fin de conocer la percepción de cada uno de ellos frente al nivel de aceptación y apropiación de las normas de tránsito que protegen al peatón en la ciudad de Armenia (Quindío)

La presente investigación queda sujeta a los criterios éticos de responsabilidad y honradez cumpliendo con lo estipulado desde la línea de investigación en Gestión y Política Pública de la Especialización en Gestión Pública de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia (UNAD) así como lo establecido por las disposiciones legales en materia de los derechos patrimoniales y morales de autor y lo estipulado en los estándares para la presentación de trabajos de investigación por las normas internacionales.

Tras finalizar este trabajo académico, se contará con un documento compilado de información y análisis con contenido social con el cual se habrá cimentado a partir del saber implícito sobre las percepciones de seguridad, el comportamiento de conductores y peatones, el reconocimiento de puntos estratégicos y el nivel de conocimiento frente a las normas de tránsito; que permitirá establecer el nivel de aceptación y apropiación de dichos modos de

comportamiento en aras de aportar en la establecimiento de mejores relaciones interpersonales así como en el debate constructivo en aras de aportar en el discurso de las políticas públicas, la gestión pública y la cultura ciudadana.

Se espera con el desarrollo de la presente investigación aportar en el campo académico desde la construcción de nuevo conocimiento en el análisis documental y la interpretación de percepciones de las fuentes primarias; en el campo de la Gestión y Políticas Públicas mediante el abordaje de conocimiento en ciencias políticas y como estas a través de la modernización y eficiencia del Estado y sus organizaciones, se aporta hacia el desarrollo local y regional con lo que podrá brindar elementos que permitan generar discusiones que conlleven a interpretaciones desde lo normativo y sus implicaciones sociales; y en el campo social mediante la identificación de cosmovisiones y modos de comportamiento que permitan dilucidar el accionar de peatones y conductores en las vías de la ciudad de Armenia y sea este estudio, un modelo a tener en cuenta por otras regiones del país para seguir ampliando el presente tema de investigación.

7. Resultados

Una vez aplicado el instrumento de medición en la muestra seleccionada, se procedió a la organización, graficación y análisis de los resultados obtenidos, con el fin de analizar y determinar el nivel de aceptación y apropiación de las normas de tránsito que protegen al peatón por parte de los conductores de la ciudad de Armenia (Quindío)

7.1 Análisis de resultados

Tras haber aplicado el instrumento de medición en la población seleccionada para la investigación cualitativa, se presenta a continuación el análisis de los resultados obtenidos:

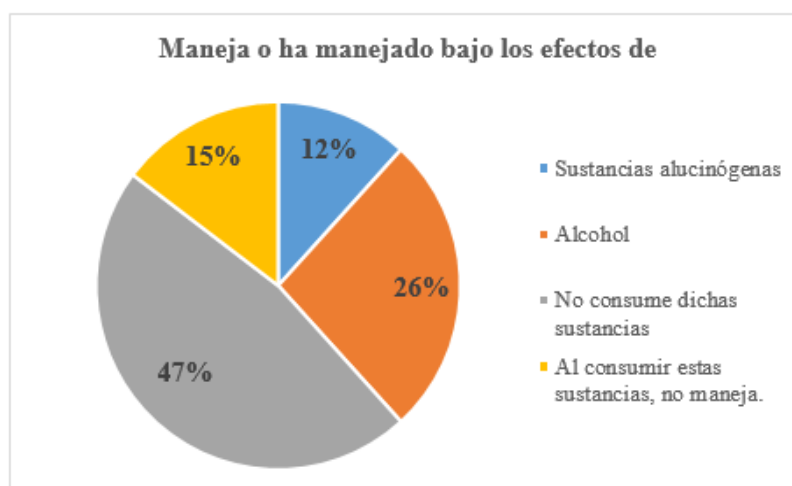


Ilustración 2. Conductores encuestados que manifestaron manejar o haber manejado bajo los efectos de sustancias alucinógenas o alcohol. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 47% asegura no manejar o haber manejado un vehículo automotor bajo los efectos de sustancias psicoactivas o alcohol, el 15% menciona que al consumirlas opta por no manejar y el 38% restante afirma haber conducido. Esto refleja la importancia de aunar esfuerzos institucionales para minizar el porcentaje de personas tras haber consumido alucinógenos ó bebidas alcohólicas, optan por conducir vehículos, pudiendo ocasionar con ello un peligro para su integridad física y la de los demás.

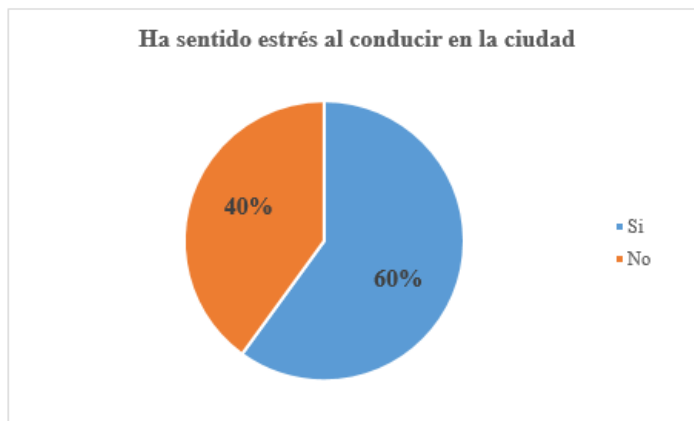


Ilustración 3. Conductores encuestados que manifestaron haber sentido estrés al conducir en la ciudad. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 60% de los encuestados afirman haber sentido estrés al conducir en la ciudad de Armenia mientras que el 40% no ha experimentados esta sensación. Lo anterior indica el alto porcentaje de tensión al que se ven enfrentado los conductores por razones de aumento del parque automotor así como la congestión que deriva del mantenimiento a las vías principales.

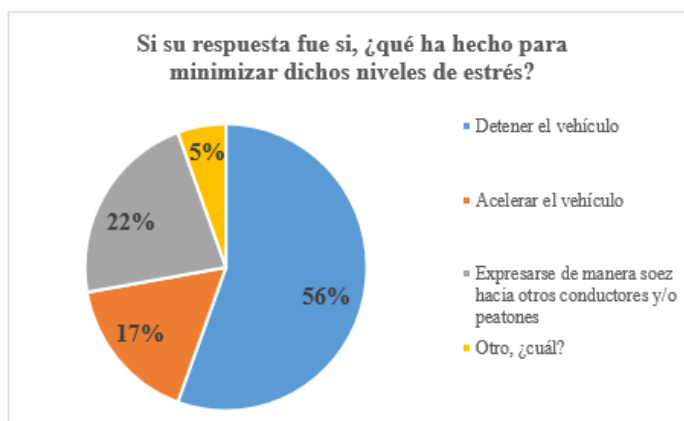


Ilustración 4. Conductores encuestados que indicaron cómo minimizan los niveles de estrés. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 56% de los que afirmaron haber sentido estrés al conducir en Armenia, manifestaron detener el vehículo para minimizar dichos niveles de tensión; mientras que el 39% aseguraron expresarse de manera soez ó acelerar el vehículo. Esto indica la importancia de actuar en la población que cuenta con vehiculo automotor con el fin de minimizar de manera asertiva los niveles de estrés al conducir en las vías de la capital quindiana.

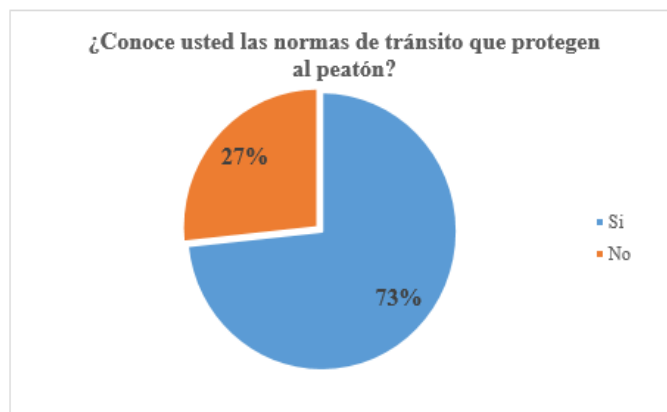


Ilustración 5. Conductores encuestados que manifestaron conocer las normas de tránsito que protegen al peatón. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 73% de los encuestados aseguran conocer las normas de tránsito que protegen al peatón mientras que el 27% restante indicaron no conocerlas; lo cual muestra que si bien hay un alto porcentaje de personas que conocen dichas normas, es necesario continuar realizando procesos de capacitación, sensibilización y socialización de dichas normas tanto a conductores como peatones para mejorar la cultura ciudadana y vial en el municipio de Armenia.

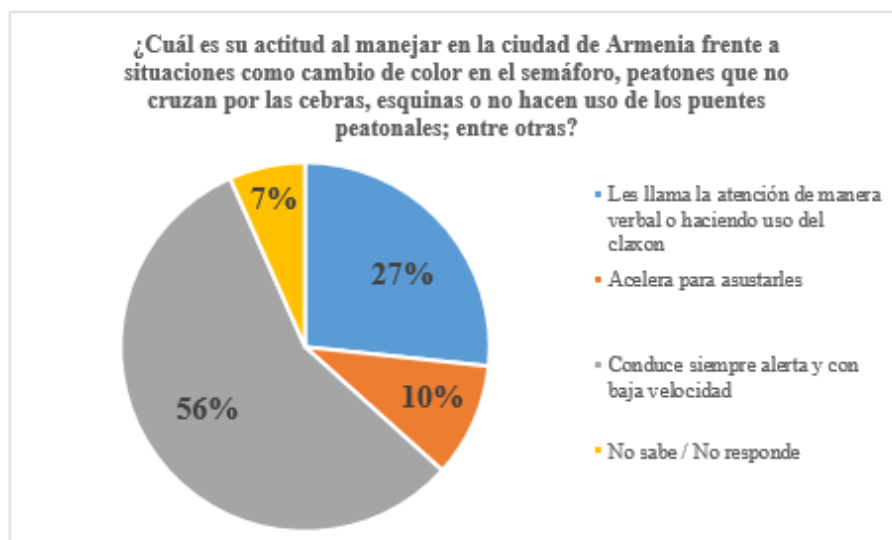


Ilustración 6. Conductores encuestados que indicaron su actuar frente a las normas de tránsito que protegen al peatón en la ciudad de Armenia. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 56% de los encuestados afirman conducir siempre alerta y con baja velocidad frente a situaciones en las que los peatones hacen caso omiso a las señales de tránsito mientras que un 34% les llaman la atención de manera verbal, usando el claxon ó acelerando para asustarles; con lo cual, se observa como perentorio el sensibilizar a toda la población sobre la importancia de conocer y respetar todas las señales y normas de tránsito para evitar accidentes y fomentar una mejor cultura vial.

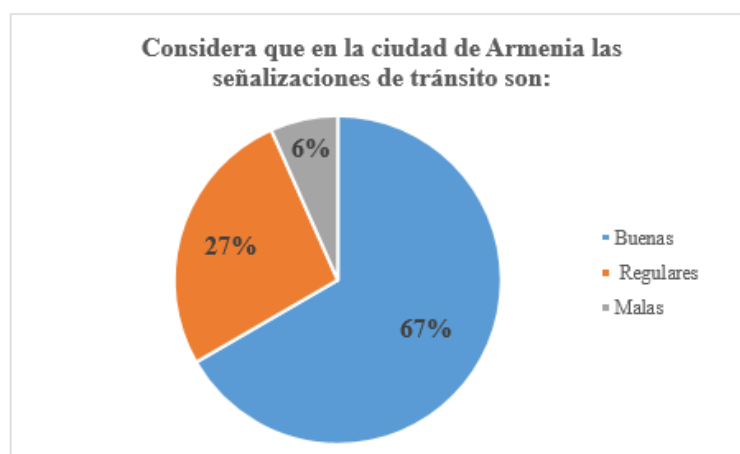


Ilustración 7. Conductores encuestados que opinaron sobre el estado de las señales de tránsito en Armenia. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 67% de los encuestados afirman que las señalizaciones de tránsito en Armenia se encuentran buenas, el 27% indican que están regulares y el 6% expresan que su estado es malo. Lo anterior permite analizar que si bien la mayoría menciona el buen estado de dichas señalizaciones, es meritorio hacer una revisión de las mismas, con el fin de verificar de manera precisa las condiciones en que se encuentran, su funcionalidad para conductores y peatones así como la pertinencia con que deben ser reparadas.

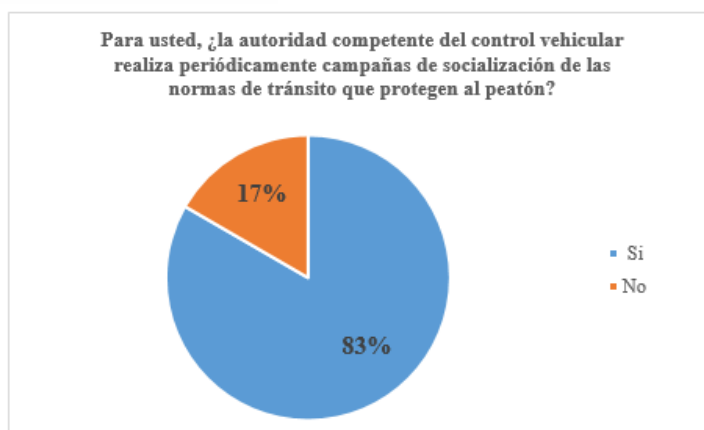


Ilustración 8. Conductores encuestados que opinaron sobre la periodicidad en la realización de campañas para socializar las normas de tránsito que protegen al peatón. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 83% de los encuestados afirman que la autoridad competente del control vehicular realiza periódicamente campañas de socialización de las normas de tránsito que protegen al peatón mientras que el 17% aseguran que no se realizan dichas campañas. Esto, permite verificar que existe un importante trabajo de sensibilización por parte de la autoridad pública, el cual debe ser fortalecido permanentemente a toda la población de la ciudad de Armenia, con miras a aunar esfuerzos en la prevención de accidentes y el respeto a las normas de tránsito.

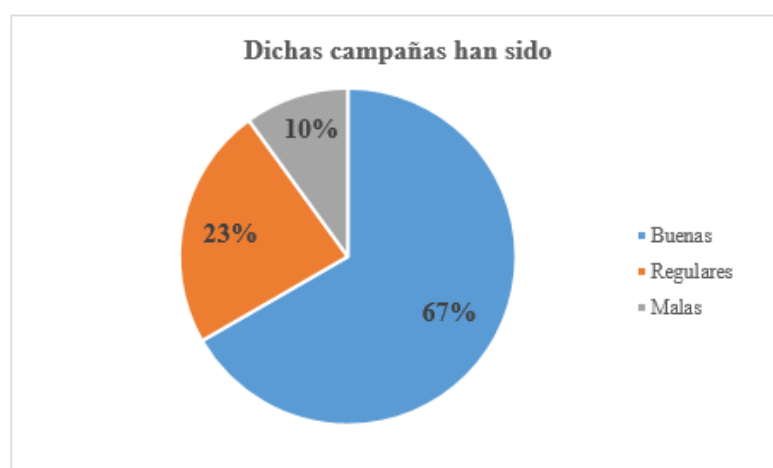


Ilustración 9. Conductores encuestados que manifestaron sobre la efectividad de las campañas para socializar las normas de tránsito que protegen al peatón. Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 67% de los que afirmaron que la autoridad competente del control vehicular realiza periódicamente campañas de socialización de las normas de tránsito que protegen al peatón aseguraron que dichas campañas han sido buenas, el 23% que son regulares y el 10% que son malas. Lo anterior, permite observar la efectividad de estas estrategias, las cuales requieren de mayor incidencia en el mensaje para que tengan mayor receptividad y aplicación por parte de peatones y conductores.

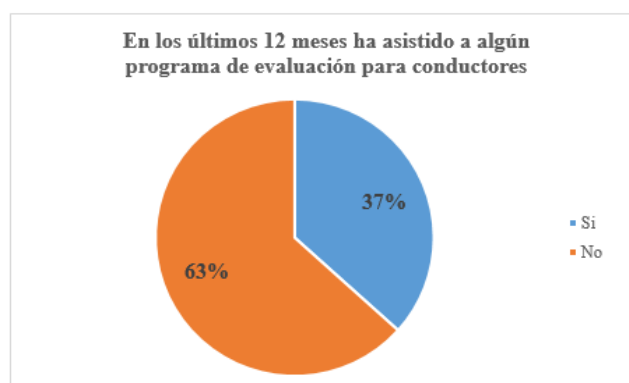


Ilustración 10. Conductores encuestados que indicaron su asistencia en los últimos 12 meses a algún programa de evaluación para conductores.

Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 63% de los encuestados aseguran no haber asistido en los últimos 12 meses a algún programa de evaluación para conductores mientras que el 37% restante afirma haber asistido; lo cual indica la necesidad expresa para invitar y motivar a esta población con el fin de verificar periódicamente sus actitudes y aptitudes al momento de conducir y con ello poder realizar los ajustes necesarios para cualificar su experticia frente al volante, garantizando su seguridad y la de los demás.

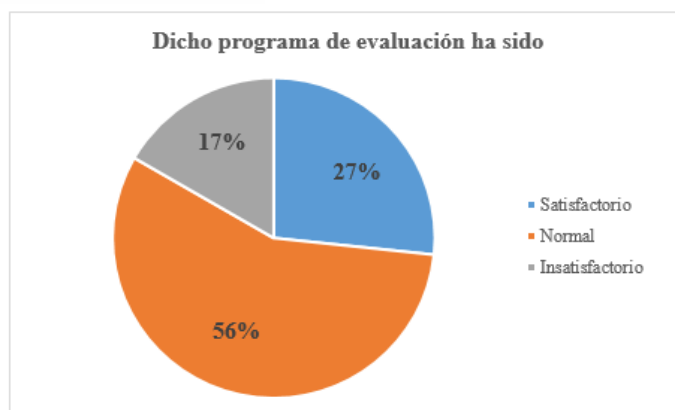


Ilustración 11. Conductores encuestados que indicaron la efectividad del último programa de evaluación para conductores al que asistieron. Fuente:

Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío

El 56% de los encuestados que afirmaron haber asistido en los últimos 12 meses a algún programa de evaluación para conductores indicaron que fue normal, el 27% que fue satisfactorio y el 17% que fue insatisfactorio. Esto permite evaluar que la efectividad dichos programas requiere de mayor atención por parte de quienes los construyen para que atiendan las necesidades de formación y capacitación por parte de conductores y peatones en la ciudad de Armenia.

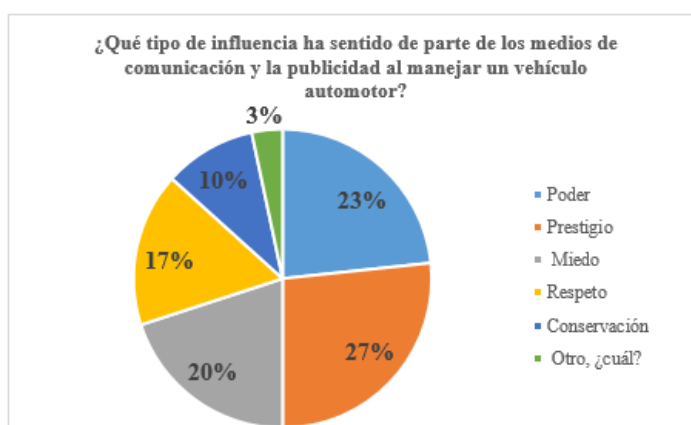


Ilustración 12. Conductores encuestados que manifestaron el tipo de influencia de los medios de comunicación y la publicidad al manejar un vehículo automotor.

Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 27% de los encuestados afirman haber sentido prestigio al manejar un vehículo automotor como parte de la influencia percibida desde los medios de comunicación y la publicidad, el 23% asegura haber sentido poder, el 20% miedo, el 17% respeto y el 10%

conservación. Lo anterior muestra una radiografía de las percepciones psicológicas por parte de los conductores, en la cual sensaciones egocéntricas lideran en análisis frente a categorías de prevención; con lo que se convierte en una fuente de información para direccionar las estrategias de capacitación y sensibilización hacia el respeto, la conservación y el fomento de una mejor cultura vial.

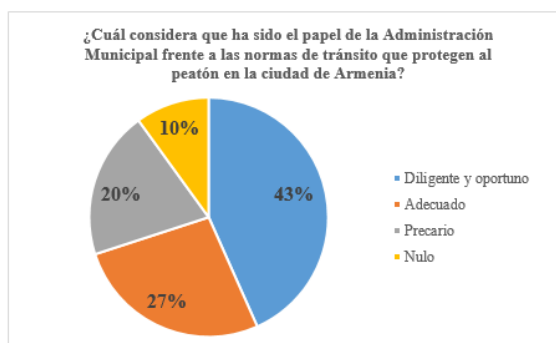


Ilustración 13. Conductores encuestados que manifestaron el papel de la Administración Municipal frente a las normas de tránsito que protegen al peatón en la ciudad de Armenia.

Fuente: Conductores encuestados en las calles de la ciudad de Armenia, Quindío.

El 43% de los encuestados afirma que el papel de la Administración Municipal frente a las normas de tránsito que protegen al peatón en la ciudad de Armenia ha sido diligente y oportuno, el 27% que ha sido adecuado, el 20% que ha sido precario y el 10% ha sido nulo. Esto permite evaluar la efectividad del sector público para dar a conocer dichas normas, con lo cual es perentorio realizar un mayor esfuerzo por socializar esta información para mejorar la cultura ciudadana y vial de Armenia.

8. Conclusiones

Gracias al presente proyecto de aplicación en su fase exploratoria se llegaron a las siguientes conclusiones que ameritan a futuro un mayor ejercicio de intervención del tema de estudio a profundidad en virtud de la imperiosa necesidad desde la gestión y política pública para incentivar en la sociedad civil y en los sector público-privado, la cultura ciudadana y vial como un estilo de vida en el que las relaciones interpersonales, los hábitos culturales y las cosmovisiones confluyan en la construcción de una mejor sociedad, a partir de la identificación del nivel de aceptación y apropiación de las normas de tránsito que protegen al peatón por parte de los conductores de la ciudad de Armenia (Quindío)

Existe una percepción de seguridad de los peatones frente al comportamiento de los conductores en la ciudad de Armenia en la medida que las normas son aplicadas por todos, especialmente como auto-conservación, aunque si es necesario fortalecer las estrategias de socialización hacer de las normas de tránsito un canon cultural de respeto propio y hacia el otro.

Se puede observar un comportamiento aceptable de los conductores frente a los peatones en los puntos estratégicos de mayor interrelación entre estos en la ciudad de Armenia; sin embargo, es vital que dicho comportamiento sea extensivo a todos los puntos de la ciudad más que como medida correctiva o preventiva, como apropiación cultural inherente al ejercicio ciudadano.

Se han reconocido los puntos estratégicos en la ciudad de Armenia donde se presenten mayor interrelación entre conductores y peatones a fin de conocer sus percepciones, los cuales requieren de mayor atención por parte de la Administración Municipal para incentivar programas de capacitación y sensibilización en normas y señales de tránsito.

Si bien existe un nivel de conocimiento que tienen los conductores sobre las normas de tránsito que protegen al peatón en la ciudad de Armenia, es necesario desarrollar

estrategias innovadoras con un discurso que invite a todos los actores a adoptar las normas de tránsito en su diario vivir.

En cuanto a los procesos pedagógicos y culturales, si bien existen indicios que permiten concluir un respeto mínimo por el peatón, las normas de tránsito y la sana convivencia en las vías, es importante fortalecer la cultura ciudadana mediante la articulación institucional y el desarrollo de estrategias que propendan por el respeto a las dinámicas de participación, donde los que habitan y recorren la ciudad adoptan hábitos que forjan cánones culturales a la luz de lo dictado por las normas y la costumbre.

Frente al goce efectivo de derechos y deberes de los peatones y conductores, desde la apropiación de la cultura ciudadana vial, se concluye que la administración municipal ha sido proclive en aunar esfuerzos en esta materia; sin embargo, la pedagogía y formación debe ser permanente, donde todos los actores viales sean permeados con información y hábitos de vida saludable enfocados hacia el respeto de las normas de tránsito, la sana convivencia y la construcción de ciudadanía.

10. Cronograma de actividades

ACTIVIDAD	MES 1	MES 2	MES 3
Revisión Documental, Información general, Datos específicos del proyecto.			
Resumen, Planteamiento del problema, justificación, Objetivo General y Específicos.			
Marco conceptual (Marco Legal)			
Metodología I (tipo de estudio, método, población objetivo, técnicas de recolección de la información, tratamiento de la investigación, instrumentos a utilizar)			
Metodología II (presentación y análisis de resultados de la investigación, conclusiones), Cronograma de actividades, recursos necesarios, resultados o productos esperados.			
Elaboración de Informa Final.			

Tabla 3. Cronograma de Actividades.

11. Recursos necesarios

RECURSO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO
1. Equipo Humano	Estudiante Investigadora: revisión documental, estructuración y socialización de proyecto, diseño de instrumentos, análisis de información recolectada, elaboración informe final.	2.800.000
	Encuestadores (2): recolección de información.	120.000
2. Equipos y Software	Portátil.	150.000
3. Viajes y Salidas de Campo	Transporte y viáticos.	200.000
4. Materiales y suministros	Papelería, digitalización.	80.000
5. Bibliografía	Consulta de libros y documentos en Internet.	50.000
TOTAL		3.400.000

Tabla 4. Recursos necesarios.

12. Bibliografía

Alcaldía de Armenia. (01 de diciembre de 2010). Decreto No. 093 de 2010: “POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA LA DIMENSIÓN FISICO TERRITORIAL DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD EN SU FASE UNO”. Obtenido de Alcaldía de Armenia: <https://www.curaduria2armenia.com/publicaciones/decreto-093-de-2010-plan-maestro-de-movilidad-armenia>

ALCALDÍA DE ARMENIA. (19 de diciembre de 2017). Audiencia Pública Participativa de Rendición de Cuentas Segundo Semestre 2017. Obtenido de https://drive.google.com/file/d/1FxCtHZYRuM10tfw8SsRXNGdKHTVSs_ES/view

ALCALDÍA DE ARMENIA. (2017). Ficha Básica Municipal 2017. Obtenido de Alcaldía de Armenia: https://www.armenia.gov.co/wp-content/uploads/2018/09/FBM_2017.pdf

Asamblea del Quindío. (26 de mayo de 2016). Ordenanza No. 008 de 2016 POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA Y ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO PARA PERIODO 2016 - 2019 "EN DEFENSA DEL BIEN COMÚN". Obtenido de Gaceta Departamental de Quindío No. 146 - Asamblea Departamental del Quindío.: https://quindio.gov.co/home/docs/items/item_101/GACETA_NRO_146_-_ORDENANZA_008_DEL_26_DE_MAYO_DE_2016.pdf

Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política De Colombia . Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>

Concejo de Armenia. (27 de mayo de 2016). Acuerdo No. 065 de 2016: POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE ARMENIA, QUINDÍO, PARA EL PERÍODO 2016 – 2019 “SIGAMOS ADELANTE”.

Obtenido de Concejo Municipal de Armenia - Quindío:

<https://drive.google.com/file/d/0B5GAtypckr0YOGIIMnZJRkFhMDA/view>

CONGRESO. (7 de febrero de 1997). Ley 361 de 1997. Obtenido de Congreso de la República de Colombia:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0361_1997.html

CONGRESO. (6 de junio de 2002). Ley 769 de 2002. Obtenido de Congreso de la República de Colombia:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

CONGRESO. (31 de julio de 2006). Ley 1083 de 2006. Obtenido de Congreso de la República de Colombia:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=20869>

CONGRESO. (2010). Ley 1383 de 2010 "Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.". Obtenido de www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1383_2010.html

CONGRESO. (29 de diciembre de 2011). Ley 1503 de 2011. Obtenido de Congreso de la República de Colombia:

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1503_2011.html

CONGRESO-CHILE. (2009). Ley No. 18.290 de 2009. Ley de Tránsito. Obtenido de Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile.:

<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29708>

CONGRESO-PERÚ. (2010). Ley No. 27181 de 2010 . Obtenido de Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre:

http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf

CORREA, J. (2011). Dilemas morales aplicados a la educación y seguridad vial. Obtenido de Educación y seguridad vial.: <http://www.educacionvial.co/eacutetica-y-dilemas-morales.html>

CORTE CONSTITUCIONAL. (1996). Sentencia T-287 de 1996 (Expediente T-89578). Obtenido de Corte Constitucional - República de Colombia: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1996/T-287-96.htm>

DANE. (s.f.). ESTIMACIONES DE POBLACIÓN 1985 - 2005 Y PROYECCIONES DE POBLACIÓN 2005 - 2020. Obtenido de Departamento Administrativo Nacional de Estadística: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/Municipal_area_1985-2020.xls

FRANCÉS, F. (2010). Técnicas de investigación social para el Trabajador Social. Obtenido de Universidad de Alicante, España.: <https://personal.ua.es/va/francisco-frances/documentos/guia-docent-de-l-assignatura.pdf>

ILLERA, M. d. (2005). Convivencia y Cultura Ciudadana: Dos pilares fundamentales del derecho policivo. Revista de Derecho, Universidad del Norte., 240-259. Obtenido de <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/derecho/article/view/2543/1664>

LINDÓN, A. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. Eure, XXXIII(99), 7-16. Obtenido de <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n99/art02.pdf>

MARTÍN-BARBERO, J. (2001). Culturas/Tecnicidades/Comunicación. Obtenido de Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura.: <http://www.oei.es/cultura2/barbero.htm>

MinAmbiente. (11 de marzo de 2010). Decreto No. 798 de 2010: "Por medio del cual se reglamenta parcialmente la Ley 1083 de 2006.". Obtenido de Ministerio de Ambiente,

Vivienda y Desarrollo Territorial:

http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/decretos/2010/dec_0798_2010.pdf

MinTransporte. (16 de junio de 2003). Decreto No. 1660 de 2003 "Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población engeneral y en especial de las personas con discapacidad". Obtenido de Ministerio de Transporte. República de Colombia.: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=197>

MinTransporte. (6 de diciembre de 2013). Decreto No. 2851 de 2013: "por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones". Obtenido de Ministerio de Transporte:

<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=13093>

PARDO, M. F. (2007). Tesis Doctoral: Territorialidades Cívicas - Espacio Públicos y Cultura Urbana en Bogotá, Colombia. . Obtenido de

<https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/11975/Thesis.pdf?sequence=1>

RODRÍGUEZ, J. (1999). El Palimpsesto de la ciudad. Armenia, Colombia.: Espiral.

SÁNCHEZ, A. L. (1995). Procesos Urbanos Contemporáneos. Bogotá, Colombia.

SENADO Y CÁMARA Bs. As. (2007). Ley 11.430 de 2007 Código de Tránsito.

Obtenido de Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, Argentina.:

http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/leyes/ley_11430.htm

SETTA. (2016). Registro de la accidentalidad en el Municipio de Armenia. Plan Local de Seguridad Vial 2016 - 2021 . Obtenido de Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia:

[https://www.armenia.gov.co/wp-](https://www.armenia.gov.co/wp-content/uploads/2018/01/18/SETTA/PLAN%20LOCAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL%20ARMENIA%20QUINDI%CC%81O%202017.pdf)

[content/uploads/2018/01/18/SETTA/PLAN%20LOCAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL%20ARMENIA%20QUINDI%CC%81O%202017.pdf](https://www.armenia.gov.co/wp-content/uploads/2018/01/18/SETTA/PLAN%20LOCAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL%20ARMENIA%20QUINDI%CC%81O%202017.pdf)

SILVA, A. (1993). Ciudades Imaginadas - La Ciudad como arte. Obtenido de Blogdiario.com - Hispavista: <http://ciudadesimaginadas.blogspot.es/tags/armando/>

SILVA, A. (2006). Imaginarios Urbanos. (Quinta edición). Bogotá, Colombia: Nomos.

SILVA, A. (2012). Los imaginarios como hecho estético. *Semióticas Urbanas*, espacios simbólicos. *Designis(20)*, 9-19. Obtenido de <http://www.designisfels.net/publicaciones/revistas/20.pdf>

TORRES, J. E. (2011). La relación entre calidad habitacional y modos de vida saludable. "Cultura Ciudadana y Gobierno Urbano" Enfoques y nuevos escenarios. Obtenido de Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte - Alcaldía de Bogotá. (Centro de Estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano Regional. Alcaldía de Bogotá - Bogotá Positiva - Universidad Nacional de Colombia): <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/portal/sites/default/files/01/Cultura%20Ciudadana%20y%20Gobierno%20Urbano.pdf>

ULLOA-BRENES, G. (2011). El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural. *RCPs: Revista Costarricense de Psicología.*, 30(45-46), 95-112. Obtenido de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=476748709002>

VILLEGAS de POSADA, M. C. (2011). Si los demás cambiaran... "Cultura Ciudadana y Gobierno Urbano" Enfoques y nuevos escenarios. Obtenido de Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte - Alcaldía de Bogotá. (Centro de Estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano Regional. Alcaldía de Bogotá - Bogotá Positiva - Universidad Nacional de Colombia): <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/portal/sites/default/files/01/Cultura%20Ciudadana%20y%20Gobierno%20Urbano.pdf>

13. Anexos

Técnica de recolección y análisis de la información (Encuesta)

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA
ESCUELA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS - ECJP
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA**

ENCUESTA

Objetivo: Analizar el nivel de aceptación y apropiación de las normas de tránsito que protegen al peatón por parte de los conductores de la ciudad de Armenia (Quindío)

Nota: Los datos suministrados por usted serán únicamente con fines estadísticos y no se verán comprometidos datos personales. Agradecemos su colaboración diligenciando con información verídica cada una de las opciones de respuesta descritas en el presente instrumento de medición.

1. Maneja o ha manejado bajo los efectos de
 - a) Sustancias alucinógenas
 - b) Alcohol
 - c) No consume dichas sustancias
 - d) Al consumir estas sustancias, no maneja.
2. Ha sentido estrés al conducir en la ciudad
 - a) Si
 - b) No
3. Si su respuesta fue si, que ha hecho para minimizar dichos niveles de estrés
 - a) Detener el vehículo
 - b) Acelerar el vehículo
 - c) Expresarse de manera soez hacia otros conductores y/o peatones
 - d) Otro, ¿cuál?
4. ¿Conoce usted las normas de tránsito que protegen al peatón?
 - a) Si
 - b) No
5. ¿Cuál es su actitud al manejar en la ciudad de Armenia frente a situaciones como cambio de color en el semáforo, peatones que no cruzan por las cebras, esquinas o no hacen uso de los puentes peatonales; entre otras?
 - a) Les llama la atención de manera verbal o haciendo uso del claxon
 - b) Acelera para asustarles
 - c) Conduce siempre alerta y con baja velocidad
 - d) No sabe / No responde
6. Considera que en la ciudad de Armenia las señalizaciones de tránsito son:
 - a) Buenas
 - b) Regulares
 - c) Malas
7. Para usted, ¿la autoridad competente del control vehicular realiza periódicamente campañas de socialización de las normas de tránsito que protegen al peatón?
 - a) Si

- b) No
8. Dichas campañas han sido
- a) Buenas
b) Regulares
c) Malas
9. En los últimos 12 meses ha asistido a algún programa de evaluación para conductores
- a) Si
b) No
10. Dicho programa de evaluación ha sido
- a) Satisfactorio
b) Normal
c) Insatisfactorio
11. Qué tipo de influencia ha sentido de parte de los medios de comunicación y la publicidad al manejar un vehículo automotor
- a) Poder
b) Prestigio
c) Miedo
d) Respeto
e) Conservación
f) Otro, ¿cuál?
12. Cual considera que ha sido el papel de la Administración Municipal frente a las normas de tránsito que protegen al peatón en la ciudad de Armenia
- a) Diligente y oportuno
b) Adecuado
c) Precario
d) Nulo

GRACIAS POR SU TIEMPO Y ATENCIÓN