

**ESTRATEGIA EDU-COMUNICATIVA PARA LA CULTURA
CIUDADANA Y LA EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE NEIVA**

**Ángela María Falla Arango
Sheyla Stefanía Henao Moreno**

**UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS
PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOCIAL Y PERIODISMO
NEIVA
2.015**

**ESTRATEGIA EDU-COMUNICATIVA PARA LA CULTURA
CIUDADANA Y LA EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE NEIVA**

**Ángela María Falla Arango
Sheyla Stefanía Henao Moreno**

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de comunicadora
Social y Periodista.

**Director
CARLOS ARTURO MONJE ÁLVAREZ
Magister en Comunicación**

**UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS
PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOCIAL Y PERIODISMO
NEIVA, Febrero
2.015**

NOTA DE ACEPTACIÓN

PRESIDENTE DEL JURADO

JURADO

JURADO

Neiva, Marzo 2.015

DEDICATORIA

Este logro es dedicado:

A Dios, por darnos la sabiduría e inteligencia y la fuerza para culminar con éxito esta etapa de nuestras vidas.

A nuestros queridos padres, que con sus enseñanzas y apoyo excepcional, su paciencia y gran amor, contribuyeron de manera incondicional en la culminación de nuestro proyecto.

A nuestros hermanos, que han estado presentes en toda nuestra vida.

A todos aquellos familiares y amigos que de una u otra manera nos apoyaron y creyeron en nosotras.

AGRADECIMIENTOS

Expresamos nuestros agradecimientos a:

El Programa de Comunicación Social y Periodismo de la Universidad Surcolombiana y a sus docentes, por permitir el desarrollo teórico y práctico de nuestras capacidades, por apoyar y prestar toda la orientación básica para lograr la ejecución de nuestro Proyecto de Grado.

Es un orgullo y una gran felicidad, compartir el logro de uno de nuestros sueños recompensando el esfuerzo hecho desde años atrás hasta alcanzar esta meta. Un proyecto arduo y un trayecto que trajo consigo alegrías y tristezas, que trajo además la presencia, compañía y apoyo de personas maravillosas que nos han enseñado a ser cada día mejor y a las cuales agradecemos inmensamente haber conocido.

Al profesor Jaime Polanía, estadístico de la Facultad de Ciencias exactas por su apoyo en la determinación de la muestra de estudio y al profesor Carlos Arturo Monje Antropólogo y Magíster en Comunicación quien en su labor como asesor nos orientó en cada uno de los objetivos propuestos.

“Gracias a Dios, a nuestras familias y a nuestros amigos más cercanos, porque hoy están con nosotras y comparten nuestra alegría”.

TABLA DE CONTENIDO

0. INTRODUCCIÓN.....	- 12 -
1. ANTECEDENTES Y MARCO TEÓRICO	- 15 -
1.1 ANTECEDENTES.....	- 15 -
1.2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS.....	- 21 -
2. METODOLOGÍA.....	- 29 -
2.1 CONTEXTO DEL ESTUDIO.....	- 29 -
2.2 TIPO DE ESTUDIO.....	- 30 -
2.3 COMPONENTE CUANTITATIVO.....	- 30 -
2.3.1 <i>Técnicas e instrumentos de componente cuantitativo</i>	- 30 -
2.4 COMPONENTE CUALITATIVO.....	- 33 -
2.4.1 <i>Técnicas e instrumentos del componente cualitativo</i>	- 33 -
2.5 UNIVERSO Y MUESTRA.....	- 34 -
3. DIAGNÓSTICO COMUNICATIVO Y PROBLEMÁTICAS DE MOVILIDAD EN EL MICRO- CENTRO DE NEIVA.....	- 38 -
3.1 ACTORES.....	- 39 -
3.2 PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL MICROCENTRO DE LA CIUDAD.....	- 42 -
3.3 FACTORES ASOCIADOS A LA PROBLEMÁTICA DE MOBILIDAD DETECTADA.....	- 46 -
3.3.1 <i>Cognoscitivos</i>	- 46 -
3.3.2 <i>Actitudinales</i>	- 55 -
3.3.3 <i>Comportamentales</i>	- 74 -
4. ESTRATEGIAS EDU-COMUNICATIVAS Y PLAN DE ACCIÓN	- 84 -
4.1.1 <i>Matriz DOFA, estrategias propuestas, viabilidad y plan de acción de las estrategias ...</i>	- 84 -
4.1.2 <i>Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas a la seguridad vial en el microcentro de la ciudad, factor comunicativo del peatón.</i>	- 92 -
4.1.3 <i>Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas a la seguridad vial en el microcentro de la ciudad, factor educativo del conductor.</i>	- 97 -
4.1.4 <i>Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas a la seguridad vial en el microcentro de la ciudad, factor comunicativo conductor</i>	- 102 -
5. MODELO DE ESTRATEGIAS A DESARROLLAR.....	- 109 -
5.1 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN:.....	- 109 -
5.2 PARQUE TEMÁTICO MÓVIL.....	- 110 -
CONCLUSIONES	- 113 -
RECOMENDACIONES	- 115 -
BIBLIOGRAFÍA	- 117 -
ANEXOS.....	- 120 -

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. <i>Peatones con prisa crucen la vía.....</i>	- 57 -
Tabla 2. <i>Conducta frente al semáforo en amarillo.....</i>	- 58 -
Tabla 3. <i>Responsabilidad de los conductores.....</i>	- 59 -
Tabla 4. <i>Comportamiento del peatón frente a semáforo.....</i>	- 60 -
Tabla 5. <i>Uso de los paraderos.....</i>	- 61 -
Tabla 6. <i>Tránsito de los peatones.....</i>	- 63 -
Tabla 7. <i>Comportamiento de los conductores frente al semáforo.....</i>	- 64 -
Tabla 8. <i>Los peatones y sus derechos.....</i>	- 65 -
Tabla 9. <i>Causa de los accidentes.....</i>	- 66 -
Tabla 10. <i>El tránsito de los conductores por el carril derecho.....</i>	- 68 -
Tabla 11. <i>Infracciones a las normas de tránsito.....</i>	- 69 -
Tabla 12. <i>Conducta sobre la utilidad de las señales de tránsito.....</i>	- 70 -
Tabla 13. <i>Capacitaciones a los conductores.....</i>	- 71 -
Tabla 14. <i>Conocimientos de los conductores.....</i>	- 72 -
Tabla 15. <i>Historial de infracciones de los conductores.....</i>	- 74 -
Tabla 16. <i>Matriz DOFA factor educativo del peatón.....</i>	- 84 -
Tabla 17. <i>Cruce estratégico del factor educativo del peatón.....</i>	- 86 -
Tabla 18. <i>Plan de acción estrategia 1.....</i>	- 88 -
Tabla 19. <i>Plan de acción estrategia 2.....</i>	- 91 -
Tabla 20. <i>Matriz DOFA factor comunicativo del peatón.....</i>	- 92 -
Tabla 21. <i>Cruce estratégico del factor comunicativo del peatón.....</i>	- 93 -
Tabla 22. <i>Plan de acción estrategia 3.....</i>	- 94 -
Tabla 23. <i>Plan de acción estrategia 4.....</i>	- 97 -
Tabla 24. <i>Matriz DOFA factor educativo del conductor.....</i>	- 97 -
Tabla 25. <i>Cruce estratégico factor educativo del conductor.....</i>	- 98 -
Tabla 26. <i>Plan de acción estrategia 5.....</i>	- 100 -
Tabla 27. <i>Plan de acción estrategia 6.....</i>	- 101 -
Tabla 28. <i>Matriz DOFA factor comunicativo conductor.....</i>	- 103 -
Tabla 29. <i>Cruce estratégico del factor comunicativo del conductor.....</i>	- 104 -
Tabla 30. <i>Plan de acción estrategia 7.....</i>	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 31. <i>Plan de acción de la estrategia 8.....</i>	- 107 -
Tabla 32. <i>Esquema de observación.....</i>	- 120 -
Tabla 33. <i>Datos de matrícula de servicio público.....</i>	- 123 -
Tabla 34. <i>Datos de matrículas de taxis.....</i>	- 123 -

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Modelo de comunicación David Berlo.....	- 23 -
Figura 2. Evaluación de conducta ante el semáforo.....	- 56 -
Figura 3. Calificación de conducta frente al semáforo.....	- 57 -
Figura 4. Evaluación de actitud ante la responsabilidad de conductores.....	- 58 -
Figura 5. Valoración de conducta frente al semáforo.....	- 59 -
Figura 6. Calificación conducta frente a los paraderos.....	- 61 -
Figura 7. Valoración conducta frente a normas para peatones.....	- 62 -
Figura 8. Evaluación de conducta frente al semáforo.....	- 63 -
Figura 9. Valoración de actitud frente a responsabilidades de peatones y conductores.....	- 64 -
Figura 10. Calificación de conducta de posibles causas de accidentes de tránsito.....	- 66 -
Figura 11. Valoración de actitud de normas para el servicio público.....	- 67 -
Figura 12. Evaluación de actitud de sanciones para sanciones pedagógicas.....	- 68 -
Figura 13. Calificación de conducta de obligaciones de los conductores y peatones.....	- 70 -
Figura 14. Evaluación de conducta de conocimientos de los conductores.....	- 71 -
Figura 15. Evaluación de conducta sobre los conocimientos de los conductores.....	- 72 -
Figura 16. Valoración de conducta frente a historial de infracciones.....	- 73 -
Figura 17. Peatones que cruzan de manera indebida.....	- 75 -
Figura 18. Conducta riesgosa de los peatones.....	- 76 -
Figura 19. Conducta imprudente de los peatones.....	- 77 -
Figura 20. Conductores que no usan cinturón de seguridad.....	- 78 -
Figura 21. No uso del cinturón de seguridad.....	- 79 -
Figura 22. Conducta riesgosa de los conductores.....	- 80 -
Figura 23. Conductores del servicio público mal estacionados.....	- 81 -
Figura 24. No uso del carril derecho.....	- 82 -
Figura 25. Conducta riesgosa de los conductores.....	- 83 -

LISTA DE GRÁFICAS

Gráfica 1.	<i>Total de peatones y conductores encuestados por género.....</i>	<i>- 39 -</i>
Gráfica 2.	<i>Estrato socioeconómico de los encuestados.....</i>	<i>- 40 -</i>
Gráfica 3.	<i>Nivel de estudio de los encuestados.....</i>	<i>- 41 -</i>
Gráfica 4.	<i>Conducta a seguir frente a una señal de pare.....</i>	<i>- 47 -</i>
Gráfica 5.	<i>Conducta a seguir con la luz verde del semáforo.....</i>	<i>- 48 -</i>
Gráfica 6.	<i>Luz que indica prevención.....</i>	<i>- 49 -</i>
Gráfica 7.	<i>Lugar indicado para cruzar la calle cuando no hay senda peatonal.....</i>	<i>- 50 -</i>
Gráfica 8.	<i>Distancia permitida para estacionar antes de la cebra.....</i>	<i>- 51 -</i>
Gráfica 9.	<i>Conducta al cruzar una calle sin policía ni semáforo.....</i>	<i>- 52 -</i>
Gráfica 10.	<i>Sanciones por cruzar el semáforo en rojo.....</i>	<i>- 53 -</i>
Gráfica 11.	<i>Sanciones por conducir bajo el efecto de bebidas alcohólicas.....</i>	<i>- 54 -</i>

RESUMEN

Teniendo en cuenta el contexto nacional en temas de cultura ciudadana y movilidad, esta investigación se planteó objetivos claros que permitieran identificar las problemáticas más relevantes y de allí proponer estrategias encaminadas a la posible transformación en las acciones y comportamientos de los habitantes de la ciudad de Neiva. En Colombia es posible hoy mencionar antecedentes de proyectos en materia de cultura ciudadana en ciudades como Bogotá y Medellín, a partir de los cuales se vieron resultados trascendentales en los comportamientos de los ciudadanos hacia el cumplimiento de las normas urbanas desde la autorregulación, reconociendo particularmente la importancia de la pedagogía y la comunicación en los procesos de formación en este campo; por tal razón se espera contribuir al mejoramiento de estos aspectos desde estrategias edu-comunicativas direccionadas a niños, jóvenes y adultos (*teniendo en cuenta que nuestra población de estudio fueron los peatones y conductores del servicio de transporte público que transitan en el microcentro de la ciudad de Neiva*). Durante el desarrollo de la investigación fue posible además, la identificación de necesidades y falencias específicas en los aspectos ya mencionados correspondientes al lugar de estudio y como resultado se logró diseñar y proponer estrategias edu-comunicativas para promover y desarrollar una cultura ciudadana que den como resultado una mejora en el comportamiento de los peatones y conductores de servicio de transporte público.

Dentro del objetivo general se desprenden aspectos y actividades fundamentales que afianzaron el proceso y consolidaron el cumplimiento del mismo, la elaboración del diagnóstico comunicativo, la determinación de las problemáticas de movilidad, el diseño de las estrategias y la propuesta para un plan de acción, son los puntos fundamentales que encontrarán a continuación; todo lo anterior mediante una *“Investigación Mixta”*, que desarrolló metodologías cualitativas y cuantitativas con diferentes herramientas entre las cuales se pueden resaltar la entrevista, la encuesta, observación participante, entre otras, que dieron soporte a cada uno de los datos arrojados y aquí mismo analizados.

Cada una de las estrategias propuestas contemplan su viabilidad y están encaminadas a su aplicación para el mejoramiento en las prácticas de cultura ciudadana de dichos actores, el Centro Temático, las Cátedras para Instituciones Educativas en sus diferentes niveles y la consolidación de Medios de Comunicación enfocados a temáticas de movilidad y seguridad vial, son algunas de las propuestas que encontrarán aquí presentes.

Palabras Clave: Movilidad, Seguridad Vial, Normas de tránsito, Señales de tránsito, Peatones, Conductores, Transporte Público, Estrategias, edu-comunicativo, Cultura ciudadana, Actitudes, Comportamientos, Conocimiento.

ABSTRACT

Given the national context in urban culture and mobility, this research set objectives that identify the most relevant issues and establish strategies aimed at the possible transformation in the actions and behaviors of the inhabitants of the city of Neiva. In Colombia nowadays it is possible to mention projects on civic culture in cities like Bogota and Medellin, from which transcendental results were seen in the behavior of citizens towards meeting urban standards from self-regulation, particularly recognizing the importance of pedagogy and communication in the process. For this reason the authors expect to contribute to the improvement of these aspects from educational and communicative strategies addressed to children, youngsters and adults (given that the population studied were pedestrians and public transportation drivers passing in the downtown of Neiva). During the course of the investigation it was also possible to identify needs and gaps in the aforementioned aspects, relevant to the study site and as a result several strategies were designed and proposed to promote and develop a better civic culture with an improvement in the behavior of pedestrians and drivers of public transport.

From the general objective different aspects and basic activities emerged that strengthened the process and its fulfillment. The development of communicative diagnosis, determination of mobility problems, the designing of strategies and the proposal for an action are find the key points of this study. Everything was developed through a "Joint Research" which developed qualitative and quantitative methodologies with different tools such as interviews, surveys, participant observation, giving support to the produced and analyzed data.

Each of the strategies proposed in the study include their feasibility and are aimed at its application to improve the practices of civic culture, the Thematic Centre, programs for educational institutions at different levels and the consolidation of Media focused on issues of mobility and road safety.

Keywords: Mobility, Road Safety, Traffic Rules, Traffic signs, Pedestrian, Drivers, Transit, Strategies, edu-communication, public Culture, Attitudes, Behaviors, Knowledge.

0. INTRODUCCIÓN

Este proyecto de investigación cobra gran importancia para la ciudad y sus habitantes, ya que en primer lugar permite la identificación y conocimiento de las percepciones, actos y comportamientos de los conductores de transporte público y peatones que transitan el microcentro de la capital Huilense; se enfocó en investigar las principales problemáticas de movilidad en la ciudad y sus causas, siendo este un problema que desde hace varios años ha venido sufriendo la ciudad sin ningún tipo de control o intervención práctica, efectiva y pertinente – dejando a los proyectos y campañas implementados por los entes encargados del municipio, como estrategias cuyos resultados de mejora no son visibles-. En segundo lugar, surge por la necesidad del municipio y sus habitantes de mejorar la movilidad principalmente en el microcentro en aspectos básicos como la educación y la comunicación a través del diseño de estrategias comunicativas enfocadas en la educación cívica y cultural de los ciudadanos desde la corta edad.

Fue de gran importancia alcanzar los objetivos expuestos previamente al desarrollo de la investigación, objetivos que dieron paso a un proceso que permitió establecer como posibles causas o hipótesis a la pregunta de investigación **¿QUÉ ESTRATEGIAS EDU-COMUNICATIVAS DISEÑAR PARA PROMOVER Y DESARROLLAR UNA CULTURA CIUDADANA, QUE MEJORE EL COMPORTAMIENTO DE CONDUCTORES Y PEATONES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MICROCENTRO DE LA CIUDAD?**, aspectos como el hecho de considerar que “Los conductores y peatones no logran entender y hacer caso a las señales de tránsito, como única forma de comunicar sus funciones, deberes y responsabilidades en las vías del microcentro de la ciudad; deducir que dichas señales gráficas o de tránsito junto a las campañas utilizadas para su divulgación y de igual manera para la prevención, se quedan cortas en su labor formadora de verdaderos ciudadanos responsables con capacidad de asumir el rol de peatones y conductores”. Estos aspectos fueron determinantes para poder identificar cómo está organizada la ciudad en materia de movilidad, cómo el microcentro se ve afectado por la falta de conocimiento y cultura ciudadana tanto de peatones como de conductores y de la misma forma dio lugar a establecer criterios que permitieran la evaluación en conjunto de peatones y de los conductores del servicio de transporte de la ciudad de Neiva.

En total fueron 293 personas entre las cuales se encuentran 150 peatones que transitan a diario por el microcentro de la ciudad y 143 conductores que trabajan para las diferentes empresas que brindan el servicio de transporte público, entre las cuales podemos mencionar a Coomotor, Autobuses, Cootranshuila y otras, que hicieron parte fundamental de todo el proceso junto con sus gerentes o representantes legales, de quienes también fue posible recolectar información y aportar datos relevantes para el análisis y para la elaboración de las estrategias más adelante propuestas (estrategias edu-comunicativas para la cultura cuidada y

la educación vial en la ciudad de Neiva), que resultaron una vez realizado el análisis, cuya importancia y relevancia aumento durante la investigación mientras permitía la identificación y conocimiento de las percepciones, actos y comportamientos de los actores.

Esta investigación arrojó las principales problemáticas de movilidad en el microcentro de la ciudad y sus causas, el control por parte de las autoridades hoy parece ineficiente, los mecanismos que actualmente están siendo aplicados desde cada una de las empresas que brindan los servicios y seguimiento a las escuelas de formación que otorgan el primer aval para obtener las licencias de conducción. Actualmente es evidente la necesidad del municipio y sus habitantes por mejorar la movilidad y en este caso se propone el uso de elementos básicos a los cuales la mayoría de los habitantes tienen acceso como lo son la educación (no solamente la formal, sino también la que adquiere todo ser humano al ser parte de un núcleo familiar) y la comunicación, a través del diseño de estrategias comunicativas enfocadas en la educación cívica y cultural de los ciudadanos desde la corta edad.

Investigaciones y proyectos de este tipo reafirman la importancia de la comunicación y sus diversos campos de acción, le permiten a la Universidad representada en una facultad y un programa demostrar que si es posible hacer intervención a los problemas locales, en este caso de movilidad y proponer estrategias que una vez implementadas le aporten al desarrollo social, cultural y desde luego educativo del municipio.

Además del objetivo principal ya mencionado, surgió el desarrollo de otros aspectos considerados como fundamentales durante todo el proceso logrando así la elaboración de un diagnóstico comunicativo que evidencia percepciones, actitudes y comportamientos de conductores y peatones en relación con la movilidad urbana en lugar de estudio de esta investigación, determinó las problemáticas de movilidad y el conocimiento de las normas de tránsito que tienen dichos actores, dando paso a la construcción de estrategias educ-comunicativas acordes a la problemáticas de movilidad establecidas: unas para conductores y otras para peatones; incentivando e interiorizando con la aplicación de estas la cultura y el comportamiento cívico. Todo lo anterior enfocado en una propuesta o plan de acción para su implementación en el municipio.

Como se menciona aquí mismo, investigaciones previas han demostrado que el desarrollo de ésta temática abordada desde aspectos educ-comunicativos es de vital importancia para la creación de estrategias relevantes que permitan generar cambio en las conductas de los habitantes de la ciudad; esta investigación se basa principalmente en aspectos que permitieron determinar que “La Cultura Ciudadana es armonizar ley, moral y cultura, mayor autorregulación de cada persona y mayor regulación mutua interpersonal pacífica” (Mockus A. , 1994 - 1997) como lo menciona el profesor Antanas Mockus en sus estudios de cultura ciudadana y en los resultados de la encuesta realizada en el año 2007 en Neiva (Visionarios,

2006). Lograr que exista armonía entre Ley, moral y cultura, desde las conductas de cada individuo que hace parte de la ciudad (como peatón o conductor), es tal vez uno de los grandes retos en educación cultural para mejorar aspectos entre los cuales se consideran importantes la movilidad y el tránsito como objeto de estudio de la investigación.

El microcentro de la ciudad es una zona altamente transitada por actores como peatones y conductores de vehículos particulares y de servicio público que frecuentemente se ven comprometidos en accidentes de tránsito, que en su gran mayoría dejan como resultado víctimas mortales en la ciudad; estas situaciones se deben particularmente a la falta de educación y cultura ciudadana en las vías. Por ejemplo, se encuentra que los peatones cometen infracciones que no requieren de poseer grandes conocimientos y que en su mayoría son de sentido común y ayudan a prevenir graves accidentes, el no cruzar por la cebra, parar el bus en cualquier lugar y no en los paraderos, no mirar y tener en cuenta los semáforos antes de cruzar las calles, no utilizar los pocos puentes peatonales que tiene la ciudad y otras conductas del mismo tipo, consideradas muy sencillas por la mayoría pero practicadas por pocos generando desorden y contratiempos en las vías. En el caso de los conductores de vehículos de servicio público, no ha sido difícil evidenciar el constante incumplimiento de las leyes de tránsito, cometiendo infracciones como cruzar los semáforos en rojo, recoger pasajeros en cualquier lugar, llevar sobrecupos de pasajeros, no hacer caso a las señales de tránsito y otros aspectos que sumados a las conductas de las personas en calidad de peatones terminan por generar un caos en el micro centro de la ciudad particularmente en las horas consideradas como pico, en las cuales cada persona en el rol determinado tiene necesidades y actitudes particulares que ocasionan grandes dificultades en la movilidad de la ciudad.

1. ANTECEDENTES Y MARCO TEÓRICO

En este capítulo se presentan estudios previos realizados a nivel mundial, nacional y regional sobre el tema de cultura ciudadana y seguridad vial; además se desarrolla desde una perspectiva teórica los conceptos centrales de la investigación: cultura ciudadana, educación vial y estrategia edu-comunicativa.

1.1 ANTECEDENTES.

En algunos países se han realizados investigaciones y estudios sobre los procesos sociales, sobre el comportamiento del individuo sus deberes y derechos, pero algunas de éstas investigaciones ya realizadas se han enfocado en el tema de cultura ciudadana; el comportamiento cívico de los individuos en la sociedad. A continuación se describen algunos de estos estudios a nivel internacional, nacional y local además de proyectos sobre seguridad vial que se han trabajado en algunas ciudades.

En los EE.UU, la fuente de inspiración para políticas públicas de seguridad urbana y una importante fuente de información para contrastar teorías entre los científicos sociales ha sido la sorprendente, sustancial e impredecible reducción en la tasa de criminalidad en Nueva York durante el período del alcalde republicano Rudolph Giuliani, con sus políticas de “tolerancia cero”. La trayectoria política, conceptual e ideológica de las hipótesis que señalan una eventual relación entre el desorden urbano y los indicadores de delincuencia/violencia se entiende mejor si nos remitimos a la historia de las políticas públicas norteamericanas en el área. Como es claro, las teorías sobre la etiología del crimen urbano, y las modalidades de acción desde el gobierno sobre las situaciones existentes, están estrechamente influidas por las ideologías políticas, y difícilmente se abstraen de ellas. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2009)

Por otro lado se resalta igualmente a nivel internacional una experiencia representativa es el trabajo de “Ciudad Educadora” (Alcaldía Mayor de Bogotá., 2007). Este es un proyecto inicialmente concebido en Barcelona, España, pero que hoy en día cuenta con más de 35 países afiliados, cada uno con más de una ciudad trabajando en el tema.

Así, con motivo del I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras en 1990 (Congreso de ciudades educadoras, 1994), el Ayuntamiento acuña la expresión “ciudad educadora” y lo hace desde el convencimiento que la ciudad es educativa por el solo hecho de ser ciudad; es fuente de educación en ella misma, desde múltiples esferas y para todos sus habitantes.

“La ciudad es pues educativa por ser: incuestionable que la planificación urbana, la cultura, los centros educativos, los deportes, las cuestiones medioambientales y de salud, las económicas y presupuestarias, las que se refieren a la movilidad y a la viabilidad, a la seguridad, a los diferentes servicios, las correspondientes a los medios de comunicación, etc., incluyen y generan diversas formas de educación de la ciudadanía.” De esta manera, la ciudad educadora es un nuevo paradigma, un proyecto necesariamente compartido que involucra a todos los departamentos de las administraciones locales, las diversas administraciones y la sociedad civil. La transversalidad y la coordinación, son básicas para dar sentido a las actuaciones que incorporan la educación como un proceso que se da a lo largo de toda la vida. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011)

Esta experiencia de ciudad educadora en España se aplicó en materia de movilidad en varias de las regiones, arrojando como resultado el mejoramiento del uso de las vías, mejorando la convivencia entre los ciudadanos, y además consiguiendo innovar en la aplicación de esta política en más de 35 países del mundo los cuales se congregan en el congreso de ciudades innovadoras, tales como EE UU, España, Australia, Canadá, Alemania, Brasil, entre otros.

En este contexto es posible entonces preguntarse sobre cuántas ciudades tienen un lugar o conjunto de lugares tan precisos y completos que sintetizan su particular “cultura ciudadana”. Y si el tener o no un lugar así dice algo importante de una ciudad y de su cultura. Pensando en las playas de Río de Janeiro, parece justo considerarlas “el centro de la cultura” carioca, un lugar frecuentado a diario, o al menos, siempre presente y accesible para todos los ciudadanos sin excepción, y en donde se cumple el papel que los griegos asignaban al ágora, como el centro de la vida pública, donde los ciudadanos se reunían a dialogar libremente, función fundamental de la democracia y en donde todos pueden comunicarse y hablar entre sí (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2009, págs. 30-32)

Dicha forma de ver la cultura, mucho más participativa permitió generar una revolución urbanística en Brasil de tal modo en el tema de movilidad, se construyó un mega-proyecto de transporte masivo, donde se modernizaron no solo los terrestres, sino los marítimos y aéreos, con participación de la ciudadanía, generando un sistema vial con la ayuda de la ciudadanía a la hora de cuidarlos y mantenerlos en buen estado y dando un uso racional, en un sistema de movilidad de los mejores del mundo.

Cabe resaltar los estudios que se han realizados desde el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (Banco Interamericano de Desarrollo, 2014), uno de estos es el fortalecimiento al sector académico para reducir los siniestros de tránsito en América Latina: Investigaciones y casos de estudios en seguridad vial, en donde por medio del primer concurso de casos de estudio en seguridad vial para en el ámbito universitario en Latinoamérica y el Caribe que se realizó en el 2013, como lo expresa el equipo de trabajo el BID (Banco Interamericano de Desarrollo, 2014):

el objetivo de este concurso era fomentar los procesos académicos de creación, mejora y profundización del conocimiento en seguridad vial, de tal forma que el concurso es el primer paso para la conformación de la Red Latinoamericana de Universidades para la Seguridad vial.

Desde el banco se ha desarrollado actividades para promover, fortalecer, obtener, sistematizar y compartir el conocimiento en áreas clave del desarrollo de infraestructura y servicio de transporté para las ciudades. Retomando de nuevo sobre el primero concurso, según el BID (Banco Interamericano de Desarrollo, 2014): La convocatoria se realizó de manera abierta a todos los investigadores, docentes y alumnos universitarios cuyo objeto de estudio se vincule a la temática de seguridad vial en los 26 países miembros del BID en América Latina y el Caribe. Los trabajos de investigación que se presentaron respondieron a uno o más de los cinco pilares propuestos por la OMS-ONU del decenio para la Seguridad vial. La evaluación de los casos se realizó por un comité académico de la red de Universidades para la Seguridad Vial, un representante de CIFAL Curitiba y representantes de la FIA, la Universidad Johns Hopkins y la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina. Los tres finalistas fueron: El primero, el uso de recursos de Visualización 3D y Simulador de Manejo Virtual para Apoyo a los Estudios sobre Seguridad en Rutas, fue presentado por Ana Paula Camargo Larocca, de la Escola de Engenharia de São Carlos de la Universidad de São Paulo. El segundo, era la investigación sobre las herramientas para el reconocimiento de los factores que causan los accidentes de tráfico: estudio de caso en Brasil, correspondió a Denise Martins Chagas, de la Universidad de Federal do Rio Grande do Sul. El tercero, fue los modelos de localización para el mejoramiento de la atención pre-hospitalaria de accidentes de tránsito en Medellín, fue presentado por Juan Guillermo Villegas Ramírez, de la Universidad de Antioquia, Colombia. En contexto este concurso y cada uno de sus finalistas, afirman la importancia de la interdisciplinariedad de las diferentes áreas sobre todo en el tema de cultura ciudadana y seguridad vial en Latinoamérica.

A nivel nacional, Bogotá es la primera ciudad en hacer un estudio sobre la cultura ciudadana que permitiera identificar las problemáticas más relevantes e implementar estrategias que hicieron posible una transformación en las acciones y comportamientos de los habitantes de la ciudad. El programa denominado "Cultura Ciudadana" (Mockus A. , 2003), permitió generar cambios trascendentales en el comportamiento de los ciudadanos con el cumplimiento de las normas urbanas por vía de la autorregulación como una de las principales vías de acción. Del mismo modo, este programa reconoció la importancia que juega la pedagogía y la comunicación en los procesos de formación en el campo de la cultura ciudadana, ya que estas temáticas pedagógicas en Cultura Ciudadana permitieron generar un cambio desde el proceso de formación como ser humano y como ciudadano que hace parte de una sociedad y del reconocimiento por medio de la comunicación, no solo en la parte mediática con los procesos de difusión sobre los cambios que se fueron generando en la ciudad, si no, en la

comunicación presente en los espacios de interacción; ya que se buscó generar cambios en los actos de comunicación cotidiana por medio de la comunicación como otro campo de acción.

Algunos de los principales objetivos de este programa fueron aumentar el cumplimiento voluntario de normas, promover la comunicación y solidaridad entre los ciudadanos por medio de la promoción del aumento de la capacidad de expresarse e interpretar las expresiones de los demás y resolver conflictos de manera pacífica entre otros (Mockus A. , 2003), objetivos que sin duda alguna permitieron generar cambios desde el comportamiento de las personas incentivando una nueva cultura; que en el caso de la movilidad, está relacionado con el uso del cinturón en el caso de conductores y el uso de la cebrera por parte de peatones.

Por otra parte, desde el 2008 a nivel nacional la corporación Fondo de Prevención Vial (Ministerio de Transporte, 2011- 2016) lidera una campaña a nivel nacional conocida como INTELIGENCIA VIAL; por medio de la cual se ha buscado la solución de algunos de los problemas de movilidad evidenciados en las principales ciudades del país; esta campaña por medio de diversas estrategias busca generar un cambio de cultura vial y que se evidencie en el comportamiento de las personas. Para la implementación de estas campañas, la corporación con la compañía de investigaciones Ipsos Napoleón Franco (MOCKUS, y otros, 2004) han hecho diversos estudios entre los que se encuentran: comportamiento y seguridad vial, puntos críticos de accidentalidad en algunas ciudades y ¿todos los caminantes son peatones? Este último, de gran importancia para la ciudadanía y la investigación que estamos adelantando ya que nos evidencia una caracterización de los comportamientos de los peatones en Colombia.

De igual forma, esta campaña se ha desarrollado por medio de diversas estrategias y etapas que van desde el proceso de reconocimiento en el que se invitaba a las personas a utilizar la inteligencia vial, reconociendo sus errores y las excusas que utilizaban para cometer imprudencias en las calles; en una segunda etapa, se inició una campaña denominada “el poder de la inteligencia vial”, por medio de la cual se estimulaba a las personas en su rol de conductores o peatones a tener el poder de la inteligencia vial y evitar situaciones de riesgos como accidentes y cambiar las calles de su ciudad; en una tercera etapa, se evidenció una campaña conocida como “predica pero no aplica”, por medio de la cual se invitaba a las personas a hacer uso de la inteligencia vial, partiendo de un estudio en donde se evidenciaba que más personas reconocían las imprudencias que cometían pero aun no cambian sus actos y comportamientos en las vías en cualquier medio de transporte; actualmente esta campaña educativa se encuentra en una última etapa titulada somos más, somos mayoría, esta fase se basa en un segundo estudio de comportamiento y seguridad vial, a través de cual por medio de acompañamiento, observación y entrevistas se logró establecer que a nivel nacional el 57% de los ciudadanos ya están haciendo uso de la inteligencia vial e

invita al otro 43% a hacer parte de la mayoría que ya han tomado conciencia. (Ministerio de Transporte, 2011- 2016)

Cabe señalar que en el marco de la ley 1702, se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como entidad autónoma y especializada, responsable de liderar la planificación y ejecución de la política de seguridad vial en Colombia, con la tarea específica de reducir efectivamente las cifras de accidentalidad en el país. En 2011, en el Gobierno del presidente Juan Manuel Santos, se dio la declaración de la seguridad vial como una política de Estado y su inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014. El Ministerio de Transporte presentó, entonces, el primer Plan Nacional de Seguridad Vial en la historia del país, que planteaba metas en reducción de tasas de accidentalidad y un número importante de acciones, enfocadas en la generación de impactos positivos en la accidentalidad y un número importante de acciones, enfocadas en la generación de impactos positivos en accidentalidad. (Presidencia de la República, 2013)

Otra de las ciudades que han realizados estudios e investigaciones para fomentar la cultura ciudadana en los temas de seguridad vial es Medellín que desde la alcaldía y la secretaria de movilidad se ha realizado diferentes proyectos con sus diferentes campañas como por ejemplo el que se desarrolló en el 2013 denominado “proyecto de educación para la movilidad y la vida en Medellín” (Alcaldía de Medellín, 2014-2020) con el objetivo de educar por medio de campañas educativas como juegos didácticos con herramientas pedagógicas para una cultura de comportamiento vial seguro para los niños, también se desarrolló “vive la seguridad vial en tu comuna” y campañas de movilidad sobre la prevención de accidentalidad desarrollada esta en cada una de las comuna de la ciudad.

Desde la Universidad del valle se realizó un artículo científico escrito por la profesora María Teresa Rincón sobre la relación entre las nociones de cultura ciudadana y ciudadanía desde el trabajo social, este artículo presenta un panorama de las nociones de ciudadanía en la historia, pero también hace referencia a la noción de cultura ciudadana desde tres propuestas, a partir de la “experiencia de aplicación de un modelo de cultura ciudadana en Santafé de Bogotá (1995-1997, 2001-2004); Antanas Mockus promotor de la propuesta, quien logro despertar el interés nacional en torno a la temática” (Ricon, 2006) .

Posteriormente la autora describe en su artículo, es el caso de “Cali 2020 ciudad de calidad” Alcaldía (2004); llega a la conclusión que “desde las tres posturas que se ha trabajado en el tema de cultura ciudadana se afirma que las tres propuestas reflejan una tendencia hacia el fortalecimiento de la dimensión relacionada con los deberes ciudadanos, minimizamos las dimensiones correspondientes a derechos y participación, con lo cual se reduce la visión de ciudadanía y se corre el riesgo de promover la formación de un ciudadano activo en sus responsabilidades y pasivo frente a la defensa y aplicación de sus derechos, lo cual resulta peligroso en el

marco de un modelo neoliberal que amenaza la existencia de los derechos sociales” (Ricon, 2006) finalmente hace referentes para que se piense a ciudadanía y cultura ciudadana desde las diferentes profesiones.

En la ciudad de Pasto se realizó una tesis en la especialización de Gerencia Social que ofrece la Escuela Superior de Administración Pública ESAP, estudio realizado por Lesdeiner Gonzalo Revelo Coral, quien desarrollo el tema “como gerencia una estrategia para la construcción de una Cultura ciudadana en el municipio de Pasto sobre la importancia de crear y generar políticas públicas, como una alternativa de definir una unidad ejecutora de acciones estratégicas que asuman la responsabilidad del programa y de su planificación” (Lesdeiner G, 2004).

La investigación llega a la conclusión en la complejidad de las condiciones de las prácticas del sector público, superando el activismo que impide pensar en el mediano y largo plazo. Además, hace referencia desde la disciplina de la Gerencia Social ya que se puede realizar la capacitación de planificar la intervención sobre realidades complejas, analizando los contextos e impulsando estrategias integrales para dinámicas de desarrollo integral dada la emergencia del fenómeno urbano, se compone fundamentalmente el aporte a la idea de estrategias que posibiliten la consolidación de la ciudadanía para que usen, gocen y disfruten los espacios públicos físicos y los representativos o de participación, asimismo, el campo de programas de cultura ciudadana se pretende unificar enfoques y estrategias metodológicas acompañados de procesos de investigación rigurosa que posibiliten soportarlos en su implementación.

Lesdeiner hace referencia a los sondeos ciudadanos, la apertura y recepción de iniciativas, el referéndum sobre aspectos nodales de la marcha pública de la ciudad, sobre sus límites de transformación son fundamentales, se observa tres pilares de la consolidación de programas de cultura ciudadana están pendientes de su gestión: la validación y apropiación colectiva del plan, la red cultural acompañada de un programa agresivo de información y un programa masivo e itinerante de formación ciudadana. En materia de comunicación pública para el desarrollo se deben unificar criterios que posibiliten construir una propuesta que anime la participación, provea elementos de información para el empoderamiento de los actores y posibilite una articulación a procesos formativos sistemáticos y continuos (Lesdeiner G, 2004).

A nivel local, la fundación Terpel en alianza con la Corporación Visionarios por Colombia, conocidos como pioneros a nivel nacional en estudios sobre cultura ciudadana conformada por miembros de la administración del matemático Antanas Mockus, quien ostento el cargo de presidente de la corporación en el año 2006, ejecutando un diagnóstico sobre cultura ciudadana por medio del cual se buscó conocer los hábitos, percepciones, actitudes y comportamientos de los habitantes

de la ciudad en los temas de cultura ciudadana relacionados con la movilidad, el espacio público, la seguridad, la confianza entre otros (Antanas, 2007)

Sumado a lo anterior, este diagnóstico da una perspectiva sobre cómo percibían los ciudadanos de Neiva en el año en que fue realizado el estudio, los conceptos de seguridad, tolerancia, convivencia, ley entre otros; además en este estudio se hace una comparación con la ciudad de Cali, donde también se realizó el diagnóstico.

Además, la secretaria de movilidad de la ciudad ha realizado estudios sobre la accidentalidad y el promedio es de 17 accidentes a diario en la ciudad, en referencia al estudio, los puntos críticos de accidentalidad en la ciudad, evidencian a la avenida Circunvalar con avenida La Toma, el corredor vial con mayor número de lesionados y fallecidos, seguido de la calle octava, avenida Buganviles y la avenida Alberto Galindo, tramos con pequeña incidencia. Igualmente el informe destacó que entre las causas que originan estos episodios, un 40% lo protagonizan los conductores de motos en alto grado de alicoramiento, lo que deja un significativo número de personas lesionadas. Asimismo el 28% de los accidentes lo motivan los peatones durante el paso vial, continuado los choques con carros y a menor escala las bicicletas. Las cifras de accidentalidad tienen a Neiva entre los primeros lugares a nivel país, como una de las urbes con más lesionados viales. (Secretaria de Movilidad de Neiva, 2014)

Finalmente en este capítulo se da a conocer los estudios previos que se han realizado en el país y en la ciudad en los temas de seguridad vial y cultura ciudadana; esto permitió tener un panorama claro de los avances dados sobre los temas a investigar, obteniendo así una postura crítica de lo que se ha hecho y lo falta por hacer en cuanto a cultura ciudadana y seguridad vial de la ciudad se refiere, planteando soluciones a los problemas de movilidad que presenta la ciudad.

1.2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS.

La comunicación entendida por diferentes autores y de manera general como el proceso en el cual dos o más personas interactúan siendo interlocutores de información en un contexto determinado, en el proceso de la comunicación es necesario que exista retroalimentación para superar el simple hecho o la simple actividad de informar. “La relación entre cultura y comunicación es paradójica y a menudo incomprendida en nuestra sociedad contemporánea. No hay cultura socialmente existente que no tenga, unido a ella, un plan de difusión y, por tanto, una comunicación constante ante determinados sectores sociales, por pequeños que estos sean. Así, también es difícil pensar una comunicación que no tenga aspectos creativos y deje de transmitir valores de cultura, de identidad” (Bustamante, 2006); y teniendo en cuenta lo anteriormente descrito, en palabras

propias se establece la comunicación como factor primordial en las prácticas de Cultura Ciudadana en las vías del microcentro, en los diferentes roles asumidos por los ciudadanos. Para ello es importante generar una estrategia comunicativa que permita modificar e incidir en las conductas de los peatones, conductores y usuarios en las carreteras, que logre persuadir y haga que se adopten conductas para que el micro centro de la ciudad sea considerado un lugar más seguro y con menos accidentes.

En palabras de Mario Kaplún, “la verdadera comunicación no está dada por emisor que habla y un receptor que escucha, sino por dos o más seres o comunidades humanas que intercambian y comparten experiencias, conocimientos, sentimientos (aunque sea a distancia a través de medios o canales artificiales). Es a través de ese proceso de intercambio como los seres humanos establecen relaciones entre sí y pasan de la existencia individual aislada a la existencia social comunitaria... ...el proceso de comunicación debe realizarse de modo que dé a todos la oportunidad de ser alternativamente emisores y receptores” (Kaplún M. , 1973), lo que permite entender la comunicación como parte indispensable de los distintos procesos de la vida humana.

Para David Berlo “Los procesos comunicativos no son privativos del ser humano, sino que se producen en todos los seres vivos; por lo tanto, no existe un solo tipo de comunicación, encontramos la comunicación verbal, no verbal, escrita, kinésica, proxémica, auditiva, eléctrica y química”; para Berlo el objetivo fundamental de la comunicación humana es modificar el entorno, el hombre se comunicaría, entonces, con la intención de influir y cambiar a los demás. Su enfoque es de tipo conductista y pretende establecer las bases del proceso ideal de la comunicación, es decir, cómo debería realizarse el proceso comunicativo para que sea realmente efectivo; además plantea el concepto de Fidelidad de la Comunicación, relacionada directamente con el concepto de ruido, introducido por Shanon y Weaver en su Teoría de la Información, la fidelidad hace referencia al impacto que logra tener el comunicador sobre el receptor según su propósito. El ruido afecta a la fidelidad, ya que genera distorsiones en los mensajes enviados, entre menos ruido, más fidelidad o efectividad de la comunicación, existen factores dentro de los componentes de la comunicación que pueden garantizar la fidelidad de la misma:

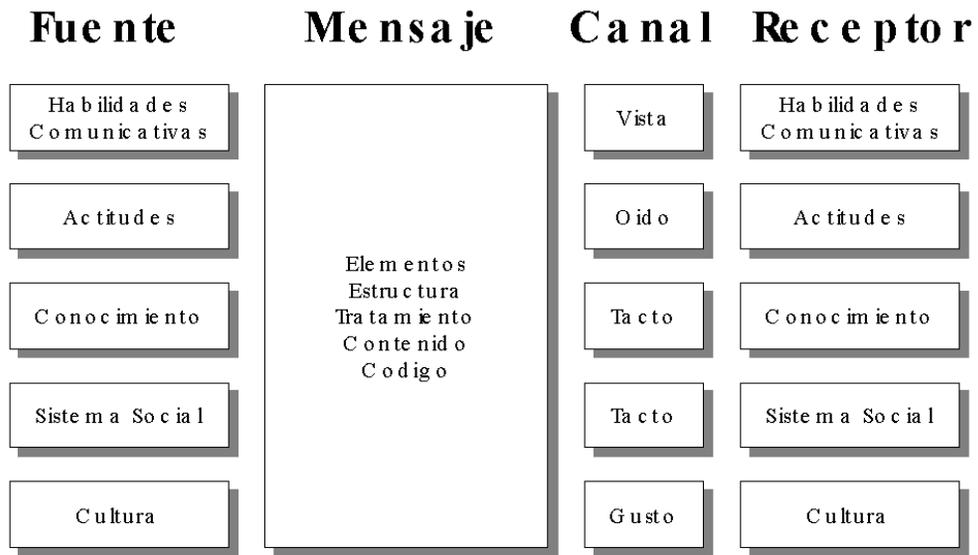


Figura 1. Modelo de comunicación David Berlo.

Y en la importancia de los diferentes tipos de comunicación radica también la variedad de maneras para comunicarse; aplicado particularmente a la comunicación en las vías de la ciudad de Neiva entre conductores y peatones, exactamente en el micro centro de la misma, al considerar importante un estudio que establezca cuál es la eficacia y pertinencia de las señales (comunicación gráfica) y las normas de tránsito que constantemente están en tela de juicio al no ser respetadas, entendidas o aplicadas por los ciudadanos en cada uno de los roles que asume cuando se encuentra en las vías (Peatones – Conductores – Usuarios del servicios públicos). Se refiere también a “Las señales como avisos que informan algo que está a nuestro alrededor o que puede pasar, estas sustituyen por lo general a la palabra escrita por una imagen, o una combinación sintética de ambas. Su significado deriva de convenciones sociales, por lo mismo su interpretación puede variar de una cultura a otra. Un ejemplo son las señales de tránsito” (Berlo, 1990).

La estrategia en su definición global entendida como la implementación de ideas para solucionar un caos o conflictos. Mintzberg señala que el término estrategia ha sido definido de múltiples formas, pero casi siempre resulta común en ellas que es un conjunto consciente y deliberado de orientaciones las cuales determinan decisiones hacia el futuro (Montoya, 2009); en este caso las ideas aportaran a la disminución de la alta accidentalidad desde estrategias pedagógicas para peatones y algunos conductores (servicio público). Una estrategia comunicativa, que permita hacer uso del poder de la comunicación eficaz, en la cual emisor y receptor retroalimenten con el objetivo de generar mayor entendimiento y llegar a mutuos acuerdos, una comunicación que bien aplicada aportará al desarrollo de

una sociedad basada en los valores y el respeto mutuo. Las estrategias o la estrategia comunicativa propuesta como resultado del diagnóstico realizado debe, en cierto modo, tener un enfoque o modelo de comunicación persuasivo, que “puede ser percibido, por tanto, como algo más equilibrado y participativo, ya que, aparentemente, le reconoce un papel relativamente más activo al receptor, a quien se le daría al menos la oportunidad de reaccionar ante el mensaje recibido y tener así alguna influencia, algún peso en la comunicación” (Kaplún M. , Una pedagogía de la comunicación – Énfasis en los efectos., 1998). Lo anterior con el fin de lograr que exista una inclusión y participación permanente de la sociedad civil y en este caso de los neivanos, este modelo de comunicación persuasivo será involucrado en las estrategias comunicativa para fomentar la educación y la cultura ciudadana pensando en el aprovechamiento de su objetivo principal de conseguir efectos; sin embargo en este caso particular, no sería una “aparente” participación, sino una participación constante, es cierto, que el modelo implica “comunicar con la intención de imponer conductas para lograr acatamiento”, que en este caso serían conductas positivas que logren mejorar la comunicación en las vías de la ciudad de Neiva o en el micro centro, a partir de la educación en cultura ciudadana. Estrategia con intención persuasiva que logre resultados positivos en las conductas o comportamientos diarios entre conductores y peatones (en los distintos roles), logrando así una participación constante que dé como resultado el acatamiento de prácticas cotidianas ejemplares que mejoren los procesos sociales del municipio.

Los trabajos de los planeadores o de planeación estratégica en general, proponen un modelo simple que considera el proceso de formación de la estrategia como uno orientado a diseñar ajustes entre fortalezas y oportunidades o a planear mediante un proceso formal detallado soportado por técnicas analíticas, para lograr un ajuste esencial entre amenazas y oportunidades externas y la competencia distintiva interna de la organización, lo que generaría herramientas como el análisis DOFA (Montoya, 2009).

La matriz DOFA como elemento fundamental en la planeación de estrategias, utilizado para lograr el acoplamiento entre las tendencias del medio, las oportunidades y las amenazas, generando estrategias que permitan aprovechar las fortalezas que el medio genera y disminuir el efecto de las debilidades del mismo, estrategias que nos permitan aprovechar las oportunidades y disminuir las amenazas del entorno (Serna, 1997). El cruce estratégico, permite analizar las percepciones, comportamientos y actitudes de conductores y peatones en las vías, las fortalezas de los métodos y normas reguladoras del tránsito, las debilidades que generan los sistemas y el no cumplimiento de dichas normas, las oportunidades de mejora y las amenazas que generan, serán el objetivo a disminuir.

Las estrategias de comunicación sobre seguridad vial, responden a dichos objetivos que son señalados de la siguiente manera: 1) Proporcionar información

sobre leyes nuevas o modificaciones en las mismas; 2) Mejorar los conocimientos o concienciación sobre nuevos sistemas en los vehículos, riesgos, etc., y los comportamientos preventivos apropiados; 3) Cambiar los factores subyacentes conocidos para influir en el comportamiento del usuario en las carreteras; 4) Modificar los comportamientos problemáticos o mantener comportamientos que sean conscientes de la seguridad; 5) Reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes; 6) Informar a los usuarios de las carreteras de que las autoridades han identificado conductas peligrosas en las carreteras y han decidido que su prioridad es reducirlas (Delhomme, 2010). Siendo estos algunos de los objetivos finales de la elaboración e implementación de una estrategia que bien planteada pueda resolver los problemas de comunicación vial en la ciudad.

La estrategia comunicativa, tendrá además influencia en el ámbito de lo público en el municipio, teniendo en cuenta que “La construcción social de lo público requiere pasar del lenguaje privado al lenguaje colectivo, de los bienes privados a los bienes colectivos, de las perspectivas privadas o corporativas a las perspectivas de nación y colectivas. Requiere desarrollar en los ciudadanos formas democráticas de pensar, sentir y actuar” (José Bernardo, 2001), como lo afirma José Bernardo Toro y de esta manera lograr la aplicación de políticas públicas culturales y educativas que permitan el mejoramiento de las prácticas cotidianas reflejadas en los procesos de comunicación en las vías de la ciudad. Que la estrategia comunicativa sea implementada, aplicada, pensada y tenida en cuenta desde lo privado (resultados del Diagnóstico Social con análisis de cada uno de los actores) a lo colectivo, que permita una generalización y aplicación de normas o conductas regulares pensadas en el bienestar de los Neivanos.

En cuanto al sentido dado desde una estrategia para la edu-comunicación, es importante iniciar por “*la educación verdadera como praxis, reflexión y acción del hombre sobre el mundo para transformarlo*” (Freire, 1971) en palabras de Paulo Freire, la educación cuyos elementos bases de su concepción están en el hombre y en el mundo. La educación además, no puede ser una isla que cierre sus puertas a la realidad social, económica y política; está llamada a recoger las expectativas, sentimientos, vivencias y problemas del pueblo. En palabras de este autor “la educación no es un proceso de adaptación del individuo a la sociedad”, lo que reafirma que la educación debe ser el proceso que le permita al hombre actuar como sujeto y no como objeto, que además le permita ser capaz de comprender la realidad existente de la sociedad, reflexionar ante ella y finalmente generar un proceso de cambio; “Solo en la educación puede nacer la verdadera sociedad humana y ningún hombre vive al margen de ella... ..la opción se da entre una “educación” para la “domesticación” alienada y una educación para la libertad (Educación para el “hombre – objeto” o educación para el “hombre – sujeto”). Entendiendo como indispensable en el proceso de educación de las masas, la autorreflexión sobre su propio tiempo y espacio, lo que las llevará a una consecuente profundización de su toma de conciencia y de la cual resultara

finalmente su involucramiento en o inserción en la historia, no como espectadores, sino como actores y autores”.

A continuación, los tres modelos de educación de los que nos habla Mario Kaplún:

1. **Educación que pone el énfasis en los contenidos:** Corresponde a la educación tradicional, basada en la transmisión de conocimientos y valores de una generación a otra, del profesor al alumno, de la élite «instruida» a las masas ignorantes.
2. **Educación que pone el énfasis en los efectos:** Corresponde a la llamada «ingeniería del comportamiento» y consiste esencialmente en «moldear» la conducta de las personas con objetivos previamente establecidos.
3. **Educación que pone el énfasis en el proceso:** Destaca la importancia del proceso de transformación de la persona y las comunidades. No se preocupa tanto de los contenidos que van a ser comunicados ni de los efectos en término de comportamiento, cuanto de la interacción dialéctica entre las personas y su realidad; del desarrollo de sus capacidades intelectuales y de su conciencia social. (Kaplún M. , Una Pedagogía de la Comunicación – Los Tres Modelos de Educación, 1998)

Dentro de los tres modelos de educación expuestos, las estrategias planteadas pretenden causar énfasis en los efectos como lo plantea el segundo modelo de comunicación propuesto por el autor, que logre un nivel de persuasión en los ciudadanos, que eduque desde la reflexión para lograr un cambio en las conductas de los peatones y conductores en el microcentro de la ciudad; sin embargo esto se logra valiéndose de los contenidos y logrando un adecuado proceso. El objetivo es claro y definido teniendo en cuenta la problemática antes expuesta y aporta a la mejora de cada uno de los aspectos que más adelante se evidencias en los resultados del diagnóstico.

El ser humano a lo largo de su existencia ha utilizado distintas formas de expresión para comunicar sus sentimientos, pensamientos y hazañas, inicialmente los modelos o maneras de comunicación y el lenguaje, surgen como una necesidad para interactuar con el otro; después la evolución y el tiempo permite hablar del lenguaje mismo, en su complejidad hoy en día nos presenta distintas formas y modelos de comunicar (lenguas, expresiones, actos, señales, etc.). Esta facultad es de todos los seres vivos que tienen la capacidad de comunicar y compartir información del entorno.

El desarrollo de la investigación tiene como base los conceptos que a continuación se exponen:

Una primera aproximación que permite entender el concepto de comunicación, es a partir de su etimología, comunicar viene del vocablo latino "Communicare", que significa "compartir algo, hacerlo común", y por "Común" entendemos comunidad; o sea, comunicar se refiere a hacer a algo del conocimiento de nuestros semejantes. El proceso de la comunicación está inmerso desde el simple hecho de la existencia y pensar en hacer "comunicación educativa, estamos siempre buscando, de una y otra manera, un resultado formativo. Decimos que producimos nuestros mensajes «para que los destinatarios tomen conciencia de su realidad», o «para suscitar una reflexión», o «para generar una discusión». Concebimos, pues, los medios de comunicación que realizamos como instrumentos para una educación popular como alimentadores de un proceso educativo transformador. A CADA TIPO DE EDUCACIÓN CORRESPONDE UNA DETERMINADA CONCEPCIÓN Y UNA DETERMINADA PRÁCTICA DE LA COMUNICACIÓN" (Kaplún M. , 1998)

Desde una mirada de la sociología, se tiene que "Ningún análisis sociológico puede dispensarse de aprender el carácter más fundamental de la acción social, a saber: su orientación normativa. Se puede considerar este aspecto, afirmando que los hombres se guían por valores, ideas, principios... "La cultura es un elemento que conforma los procesos sociales e integra a las sociedades, y por lo tanto, el término cultura se refiere a "la forma de vida de la sociedad". (TOURAINÉ, 1969)

Se vuelve entonces a el entendimiento de la cultura ciudadana vista como la ley, la moral y la cultura como productos muy sofisticados de la historia que nos dan a los seres humanos la posibilidad de autogobernarnos: la cultura, al sedimentar los ingentes aprendizajes de siglos y milenios de experiencia y sentidos; la moral, al permitir reconocer en el corazón de cada cual el sentimiento de que, si pretendo actuar moralmente, mi acción moral debería también poder ser reconocida como tal por cualquier ser humano; y la ley, al permitir reconocer en ella la forma más legítima de regular de manera explícita, públicamente acordada, y según procedimientos públicamente predefinidos, unos comportamientos muy básicos, ello con el fin de facilitar la convivencia y facilitar la coexistencia de diversas opciones morales y culturales. Construir ciudadanía es aprender a asumir las tensiones entre esos tres sistemas reguladores para aumentar su convergencia por lo menos en lo más básico. (MOCKUS, y otros, 2004) Cultura ciudadana es un común denominador cultural (conformado por creencias, reglas, hábitos, actitudes y comportamientos) que permite convivir y gozar la diversidad cultural propia de la sociedad contemporánea.

Cuando se habla de señales o normas de tránsito, "más que referirse a una unidad lingüística propiamente dicha, aluden al uso de una que ya se estudió: el signo. Las señales son avisos que informan algo que está a nuestro alrededor o que

puede pasar, en estas se sustituyen por lo general a la palabra escrita por una imagen, o una combinación sintética de ambas. Su significado deriva de convenciones sociales, por lo mismo su interpretación puede variar de una cultura a otra. Un por ejemplo son las señales de tránsito o las que encontramos en edificios públicos para indicar en dónde están las distintas áreas del mismo”, (Berlo, 1990) “Las señales o normas de tránsito se utilizan para enseñar a las personas la forma correcta de transitar por las calles. Existen 3 tipos de señales que enseñan prohibición, otras avisan sobre `peligros existentes y otras entregan información importante: Reglamentarias – Preventivas – Informativas”. (Movilidad Humana, 2011) Ellas como reguladoras de varios de los procesos de la movilidad y culpables de varias de las dificultades en el tráfico vehicular de la ciudad, por su mala interpretación o no uso.

“La movilidad urbana engloba una serie de cuestiones que se inscriben en los ámbitos del transporte, el medio ambiente, el desarrollo social y económico, el urbanismo, el empleo y la vivienda, y se centra en el modo de establecer objetivos claros para reducir la contaminación del tráfico, la congestión, los ruidos y los accidentes de tráfico urbano”. (Movilidad urbana. Moverse por la ciudad, 2009) Una adecuada movilidad urbana implementada en el municipio, puede ser el cambio al cual se refiere esta investigación, logrando incluir cada uno de los aspectos que en conjunto van más allá del simple hecho de vivir, actuar y reaccionar frente a situaciones determinadas; permitiendo que el individuo reflexione, piense, valore, cambie de conductas y sea generador de ejemplo para el otro, siendo promotor de buenas conductas en el rol determinado por el momento - peatón o conductor- no importa el rol, importa cómo se asume dicho rol ante la movilidad y el tránsito de nuestra ciudad.

2. METODOLOGÍA

En este capítulo se presenta el método con el que se llevó a cabo las técnicas e instrumentos, además de la muestra y el público objetivo (peatones y conductores del servicio público) de este estudio, se presenta cada una de las partes que conforman la metodología de esta investigación

2.1 CONTEXTO DEL ESTUDIO.

Para el desarrollo de esta investigación, el lugar de estudio fue el micro centro de la ciudad de Neiva, capital Huilense; delimitado de la siguiente manera: entre las carreras 1H y 7ma entre las calles 5 y 12. En esta parte de la ciudad se encuentran la mayor cantidad de entes gubernamentales como lo son la Gobernación del Huila y la Alcandía municipal, la Fiscalía y la DIAN. Es significativo resaltar la importancia que tiene esta zona de la ciudad para el sector financiero ya que se encuentra, la institución mercantil Cámara de Comercio, centros bancarios nacionales como Bancolombia, Banco de Bogotá, Davivienda Banco de Occidente, Banco Popular, Banco Caja Social, Banco Agrario, Colpatria y el Grupo BBVA, entre otros y cooperativas regionales como Utrahuilca y Comfíe.

En cuanto a educación, este sector cuenta con instituciones de educación básica secundaria como el colegio Central de carácter público y tres de carácter privado como La Presentación, el Anglocanadiense y Politécnico de las Américas; en educación superior encontramos una sede de la Universidad Santo Tomás, institutos tecnológicos como el Politécnico Americano, CoorPetrol, el INCAP y el centro de estudios Navarra.

El área productiva está constituida por centros comerciales como los Comuneros, el Metropolitano, Mega Centro y las Américas; un almacén de cadena (almacenes ÉXITO) y grandes Supermercados como el Macrú, Centro Sur, Confamiliar y el YEP; también encontramos locales comerciales donde se encuentra gran variedad de productos y servicios. Sumado a esto vale la pena resaltar, que esta zona ubicada hacia la parte occidental de la capital opita cuenta con la Catedral de la Inmaculada Concepción y la iglesia colonial al igual que el reconocido parque Santander y la Plaza Cívica los Libertadores.

Con lo anterior se deduce que estas son características comerciales propias del microcentro de la ciudad, haciendo que este sector tenga alta movilidad en el tránsito de vehículos particulares, del servicio público y peatones, lo que hace que concurran la mayor cantidad de problemas de movilidad y cultura ciudadana en la ciudad.

Esta investigación se realizó en el micro centro de la ciudad, teniendo como finalidad el diseño de estrategias edu-comunicativas en la formación en cultura ciudadana, para lo cual se determinó un tipo de estudio en particular, que permitió tener un conocimiento real sobre los comportamientos, conocimiento y actitudes de los habitantes de Neiva sobre la movilidad; en este caso la población de estudio fueron los conductores del servicio público y los peatones que transitan en el micro- centro de la ciudad

2.2 TIPO DE ESTUDIO.

La investigación realizada fue de tipo mixta, porque se utilizaron métodos cualitativos (entrevistas y observación participante) y cuantitativos (encuestas), que permitieron establecer las problemáticas de movilidad que se generan en la cotidianidad en el micro centro de la ciudad, se utilizó este tipo de estudio con el fin de lograr resultados eficaces en la investigación propuesta; ya que tanto el método cualitativo y cuantitativo logran una complementación entre sí, a la hora de triangular la información con mayor incremento de la validez en cada uno de los instrumentos.

2.3 COMPONENTE CUANTITATIVO.

Permitió conocer y analizar datos cuantificables sobre la pregunta a investigar, lo que brindo un panorama claro sobre el problema en el que se indagó, por medio de los resultados de las encuestas que se ejecutaron con el objetivo de recoger información primero, sobre el conocimiento que tiene los sujetos de estudio frente a las normas y señales de tránsito y en segundo lugar; a partir de una escala de Likert, determinar las actitudes de conductores y peatones. Esta encuesta se aplicó a los diferentes actores identificados, como lo son: peatones y conductores de servicio público (de las diferentes empresas transportadoras al interior de la ciudad), teniendo en cuenta lo que señala Iván f. Rodrigo Mendizábal “Aborda una determinada realidad desde el punto de vista estadístico o matemático y cuyos resultados pueden permitir la inferencia a todo el universo... Es método tiene como características descriptiva, explicativa y predictiva” (I, 1996).

2.3.1 Técnicas e instrumentos de componente cuantitativo:

Se presentan a continuación cada una de las técnicas e instrumentos utilizados en el trabajo de campo para la recolección de información de la investigación realizada.

Encuestas: En esta investigación como lo desarrolla Iván F. Rodríguez Mendizabal, la encuesta consistió en adquirir información de la muestra elegida enfocados a dos públicos objetivos: peatones y Conductores del servicio público que transitan por el micro centro de la ciudad de Neiva. Estas encuestas se realizaron entre calle 12 con carrera 2 y calle cuarta con carrera 7 con el fin de obtener datos que nos permitió evaluar los conocimientos, con preguntas de selección múltiple

Escala de Likert: Se utilizó la escala en donde se presentan distintas actitudes con enunciados de posibles situaciones (positivas y negativas) con relación al comportamiento que tomaron conductores y peatones respecto al uso de las señales de tránsito y las conductas o prácticas en el micro centro de la ciudad. La escala es la suma de las respuestas de los elementos del cuestionario. Los elementos de tipo Likert van acompañados por una escala visual análoga. Un elemento de tipo Likert es una declaración que se hace a los sujetos para que estos lo evalúen en función de su criterio subjetivo; generalmente se pide a los sujetos que manifiesten su grado de acuerdo o desacuerdo. La escala de Likert es un método de sucesión bipolar que mide tanto el grado positivo, neutral y negativo de cada enunciado.

Se realizó el cuestionario, utilizando un conjunto de preguntas o items acerca de conocimiento que tienen los conductores y peatones del servicio público frente a las normas de tránsito, con una segunda fase utilizando la escala Likert con el objetivo de medir las aptitudes se requirió de hacerlo por medio de una escala de medida, cuando se responde a un elemento de cuestionario elaborado con la técnica de Likert, se realiza especificando el nivel de acuerdo o desacuerdo con una afirmación; la escala es conocida así por Rensis Likert, publicó un informe describiendo el uso de esta, en el año 1932.

a. Construcción: Los parámetros de sus respuestas fueron contestadas por escrito, la ventaja de este cuestionario fue obtener un amplio panorama sobre el conocimiento y las aptitudes que tiene la población del estudio.

Dentro de su proceso de construcción siguió las siguientes fases: a) la construcción (preparación, redacción de ítems, b) prueba piloto (selección de una muestra, aplicación del cuestionario), c) distribución (presentación y difusión).

La construcción: El cuestionario en un principio constó de 28 ítems en la primera parte de conocimiento cada pregunta con cuatro posibilidades de respuesta, la segunda parte de la construcción fue la escala que en un principio tenía 28 ítems.

Datos generales: 5 ítems donde se pedía información general del tipo de actor frente al tema de movilidad (si es conductor o peatón), la edad en años, género, nivel de estudio y el estrato socioeconómico.

Categoría conocimiento a las normas de tránsito: 23 ítems, que nos respondieron sobre el conocimiento del peatón y el conductor frente a las normas de tránsito.

Categoría de conductas de riesgo: Este apartado consta de 28 ítems que definen la dimensión o categoría de las conductas, hemos utilizado la escala de Likert.

Elaboración de la escala:

1. Preparación de los ítems iniciales: Elaboración 28 enunciados inicialmente afirmativos y negativos sobre la actitud del peatón y el conductor del servicio público frente a las conductas riesgosas más frecuentes frente a la movilidad en el micro centro de la ciudad.
2. Administración de los ítems: Se le solicita a los sujetos que expresen su acuerdo o desacuerdo frente a cada ítem de situación de riesgo mediante la escala.
3. Asignación de puntajes a los ítems: Se le asigna un puntaje a cada ítem a fin de clasificarlos según reflejen actitudes positivas o negativas.
4. Asignación de puntuaciones a los sujetos: La puntuación de cada sujeto se obtiene mediante la suma de las puntuaciones de los distintos ítems.
5. Análisis y selección de los ítems: mediante la aplicación de pruebas estadísticas

Puntuación y análisis: Después de completar el cuestionario, cada elemento se puede analizar por separado o, en algunos casos, las respuestas a cada elemento se suman para obtener una puntuación total para un grupo de elementos. Determinación de las puntuaciones dadas a las categorías de los ítems, cada proposición o ítem debe tener opciones de respuestas que muestre el grado o intensidad de actitud en mediación, generalmente el número de opciones son cinco divididas así: totalmente de acuerdo, de acuerdo. Ni Acuerdo – ni desacuerdo, en desacuerdo y totalmente en desacuerdo

El cuestionario final quedo con un total de 38 ítems con las categorías de datos generales, conocimiento a las normas de tránsito y conductas de riesgo.

b. Ensayó piloto: Se realizó esta prueba a 5 personas el 8 de marzo del 2014, a 5 trabajadores de la empresa VARISUR S.A.S.. Se corrigieron los ítems poco fiables y se realizó una segunda prueba piloto el 10 de marzo, con algunos ajustes de ítems y de imagen del cuestionario.

c. Distribución: El cuestionario final se aplicó el 1 de abril al 22 de julio del 2014, a 150 peatones que transitaban por el micro centro de la ciudad y a 143 conductores de transporte público en diferentes puntos estratégicos de la ciudad, se aplicó mediante la autoadministración con la supervisión de las investigadoras, quienes explicaron los objetivos propuestos, el porqué de la aplicabilidad de esta investigación, detalladamente la forma de llenar cada ítem de cada categoría. (Ver *anexo D*)

2.4 COMPONENTE CUALITATIVO.

Este método según Rodrigo Mendizábal “facilitó conocer los comportamientos, actitudes y percepciones del público a estudiar, recolectando y analizando información subjetiva que requiere un análisis” (I, 1996), para este método se utilizó técnicas como la observación y entrevistas a autoridades pertinentes en el tema como lo son las autoridades locales (Secretaria de Tránsito y Movilidad), los directores o gerentes de las empresas transportadoras de servicio público y directores de las escuelas de conducción.

2.4.1 Técnicas e instrumentos del componente cualitativo:

- **Observación Participante:** Permitió evidenciar las prácticas cotidianas de algunos conductores de vehículos de transporte público y peatones en el micro centro de la ciudad, se hizo a partir de una guía o formato de observaciones en los puntos cardinales del lugar de estudio es decir calle 12 hasta la calle 4 entre carrera 2 con carrera 7, se realizó esta técnica durante una semana en horarios de 7:00 a 10:00 a.m. y de 4:00 a 7:00 p.m.; lo que permitió evidenciar el comportamiento de la población de estudio en horas de tránsito “normal” y horas “pico” (*ver anexo A*), consintió en evidenciar la concurrencia de prácticas que afectan negativamente la movilidad en este punto de Neiva y que están directamente relacionadas con la cultura y el civismo.
- **Fotografía:** Esta técnica utilizada en la investigación, permitió evidenciar algunas infracciones de tránsito mediante un diario de campo se evidencia y se deja registro de las prácticas cotidianas de peatones y conductores en el micro centro de la ciudad.
- **Entrevistas:** Se realizó entrevistas a tres grupos específicos con el objetivo de recolectar información a profundidad en el tema, para cada uno de estos grupos se manejó un formato diferente que evaluó aspectos en particular.

Los grupos a los que se realizó la entrevista fueron:

1. **Entrevista a Directores de Empresas que brindan el Servicio de Transporte Público en la ciudad (Colectivos y Taxis):** Teniendo en cuenta que existen siete (7) Empresas de colectivos y once (11) empresas taxis; se estableció la muestra indicada para cada una de ellas y se llevó a cabo entrevistas a los jefes encargados con la intención de establecer los procesos de selección de los conductores que forman parte o que están afiliados a las entidades. *(ver formato de entrevista anexo B)*
2. **Entrevista a Directores o jefes de las autoridades competentes en aspectos de tránsito y movilidad vial:** Para establecer las implicaciones y las medidas legales que competen a las infracciones y a la falta de cultura ciudadana en el micro centro de la ciudad. *(ver formatos de entrevista anexo B)*
3. **Entrevista a Directores o Gerentes de las Escuelas de Conducción:** Teniendo en cuenta que existen siete (7) escuelas de conducción en la ciudad, se definió una muestra que permitió establecer cuáles son los criterios o parámetros que utilizan para la entrega de las licencias de conducción. *(ver formato de entrevista anexo B)*

2.5 UNIVERSO Y MUESTRA.

Muestras que definió la población de peatones y conductores que transitan en el micro centro de la ciudad.

Muestra peatones: Se estableció para muestra de las encuestas de los peatones que transitan en el micro centro de la ciudad, por lo tanto debido a que es una población desconocida e infinita se llevó a cabo un muestreo aleatorio simple, basada la teoría simple, con un nivel de confianza del 95% y un margen del error máximo admisible del 8%.

Fórmula de muestreo aleatorio simple:

$$N = \frac{Z^2 P.Q}{e^2}$$

Z: Desviaciones estándares que dependen de un nivel de confianza en una distribución normal. Para éste estudio se trabajara un nivel de confianza del 95% luego Z es igual a 1.96.

P: Probabilidad o porcentaje de elementos que posee la característica de estudio.

Q: Probabilidad y/o elementos que no posee la característica de estudio.

E: error máximo admisible.

$$n = \frac{(1.96)^2(05)/(05)}{(008)^2}$$

$$n = 150$$

Lo que define un total de 150 encuestas aplicadas a los peatones que transitan en el microcentro de la ciudad de Neiva. La selección de estos elementos se realizó teniendo en cuenta los puntos cardinales claves en la investigación.

Muestra conductores:

Para la muestra de las encuesta a conductores de servicio público que transitan en el micro centro de la ciudad, se utilizó de igual manera la teoría aleatoria simple.

El total del universo es de 2904, entonces se utilizó la fórmula de muestreo aleatorio simple, con un error del 8% y un nivel de confianza del 95%. (Ver anexo C)

$$N = \frac{NZ^2 P.Q}{Ne^2 + Z^2 P.Q}$$
$$Nn = \frac{Nn}{N} (n)$$

n= Colectivos y Taxis

$$nc = \frac{708}{2904} (143) = 35$$
$$nt = \frac{2196}{2904} (143) = 108$$

Lo que precisa un total de treinta y cinco (35) encuestas a conductores de colectivos y ciento ocho (108) a conductores de taxis.

Seguidamente se realizó la muestra para llevar a cabo las entrevistas a los tres públicos objetivos

Entrevista a Directores de Empresas que brindan el Servicio de Transporte Público en la ciudad (Colectivos y Taxis):

Teniendo en cuenta que existen siete (7) Empresas de colectivos y once (11) empresas de taxis, esta población se divide en grupos de acuerdo a los servicios que prestan tanto de transporte público municipales hasta departamentales, lo que convierte a cada grupo en poblaciones homogéneas por que prestan servicios similares, se realizó una entrevista por cada grupo ya que esta población por ser homogénea no es aleatoria. (Ver anexo B)

Tabla 1. Clasificación de las empresas que brindan el servicio de transporte público en el microcentro de la ciudad de Neiva.

Grupo A	Grupo B
Coomotor	Radio Taxis
Cootrnans Huila	Taxi @
Flota huila	Taxis Libres
Autobuses	Coomultax
	Cootrans Ganadero
	Turi Trans
	Transneivano
	Osper

Grupo A: Presta los servicios de transporte público urbanos como lo son de colectivos dentro de la ciudad de Neiva, pero también tiene cobertura en el departamento y el país.

Grupo B: Presta los servicios de taxis en la ciudad.

Teniendo en cuenta estos dos (2) grupos se realizaron tres entrevista una (1) a cada empresa que hace parte de los grupos.

Entrevista a Directores o jefes de las autoridades competentes en aspectos de tránsito y movilidad vial:

Se realizó una entrevista al Secretario Municipal de Tránsito, teniendo en cuenta que es la persona encargada en la ciudad en los aspectos de tránsito, movilidad, seguridad vial; es una persona con autoridad y cargo relevante para realizar la investigación propuesta (Ver formato de entrevista anexos B).

En este caso se llevó acabo la entrevista con el Secretario de Movilidad de la ciudad, ya que fue él en su cargo quien está al tanto de toda la problemática de seguridad vial de la ciudad.

Entrevista a Directores o Gerentes de las Escuelas de Conducción:

Teniendo en cuenta que existen siete (7) escuelas de conducción en la ciudad, es una población homogénea por lo tanto es una muestra no aleatoria se realizó una (1) entrevista a uno de los directores de las siete (7) escuelas existentes en la ciudad (*ver formato de entrevista anexos B*).

La muestra de las entrevistas se llevó acabo de la siguiente manera: Una entrevistas al gerente de una de las siete escuelas de conducción y dos entrevistas a los gerentes que brindan el servicio del transporte público en la ciudad, esta muestra es no aleatoria ya que tanto las escuelas de conducción y las empresas del servicio público se consideran grupos homogéneos de acuerdo a los servicios que prestan, en cuanto a la directores o autoridades competentes en aspectos de movilidad en la ciudad se realizó al Secretario de Movilidad, como lo mencionamos anteriormente, ya que fue la persona idónea para que expresara todo los problemas y proyectos que tienen para la mejora de la seguridad vial en la ciudad.

3. DIAGNÓSTICO COMUNICATIVO Y PROBLEMÁTICAS DE MOVILIDAD EN EL MICRO-CENTRO DE NEIVA

Este capítulo de diagnóstico comunicativo y de problemáticas de movilidad en el micro centro de ciudad de Neiva, contiene el análisis de situaciones reales que afectan la movilidad en el ya mencionado lugar de estudio de la investigación, evidencia problemáticas que surgen desde prácticas cotidianas que reflejan el desconocimiento ante las normas y señales de tránsito y la falta de cultura y/o civismo en las vías; permite identificar sus causas y proponer estrategias educativas con objetivos puntuales, actividades específicas y posibles recursos que le aportarían al fortalecimiento de la cultura ciudadana y a la disminución de las problemáticas aquí mismo planteadas.

En Colombia día a día se conocen hechos noticiosos sobre imprudencia tanto de peatones como de conductores lo que ha ocasionado una problemática relevante no solo en el país sino en el departamento y en la capital Huilense. Ésta investigación establece el nivel de los conocimientos tanto de peatones como de conductores de vehículos de servicio de transporte público que transitan diariamente por este lugar, dicha problemática de cultura y comportamiento cívico está soportada con los diferentes instrumentos que arrojaron cifras reales de éste y otros aspectos como los son las actitudes y los comportamientos de la población de estudio.

Definiendo además lo que en Colombia, el departamento y la ciudad se conoce como el servicio del transporte público, que es prestado por empresas debidamente constituidas y habilitadas por el ministerio de transporte o autoridades competentes, las habilidades reglamentarias que regulan el transporte del servicio público y todo lo relacionado con la garantía de la presentación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la constitución. Así mismo como se conoce en el Código Nacional de Tránsito, lo que llamamos bus o colectivo, es un vehículo destinado al transporte compuesto de personas, debidamente registrado conforme a las normas y características vigentes. Estos autos se identifican por el nombre de la empresa a la cual están afiliados; con una capacidad de 15 a 20 puestos, en el cual el ciudadano o usuario puede acceder al servicio mediante el pago del pasaje.

Aun con las ventajas del uso del transporte público en la ciudad aspectos como la cultura ciudadana y las reiteradas infracciones o multas de tránsito impuestas a los conductores de este tipo, derivan como consecuencias reales una tasa de accidentalidad muy alta, haciendo que los usuarios del servicio exijan confiabilidad, comodidad y seguridad. En este sentido las empresas de transporte público tienen el compromiso de hacerse cargo de los riesgos propios de la prestación del servicio, generando eficiencia en la prestación del servicio,

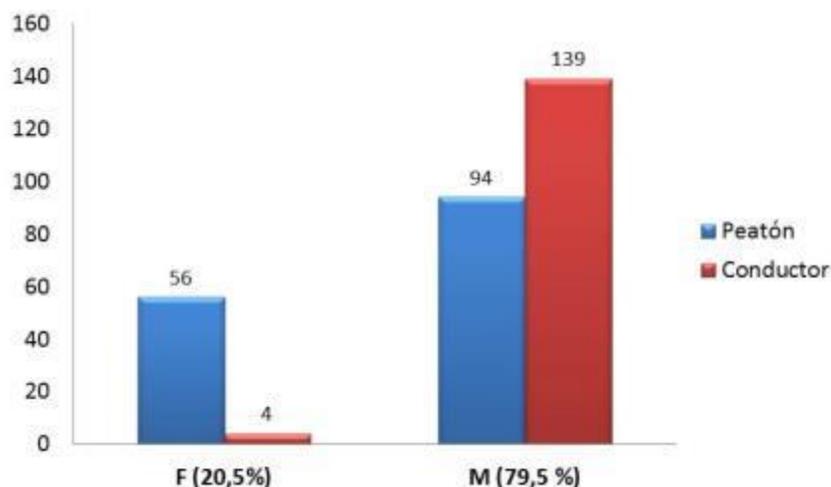
mejorando así consecuentemente la calidad del mismo, y en especial comprometiendo la seguridad de los usuarios.

Con relación al servicio del transporte público aparte de la responsabilidad de las empresas prestadoras del mismo, de los conductores y los pasajeros usuarios, otro actor fundamental para indicar un análisis detallado en todo el tema de movilidad en el micro centro de la ciudad, son los peatones, ya que estos están presentes constantemente en las vía y hacen parte de la cotidianidad de la movilidad en el lugar de estudio de la investigación planteada y realizada.

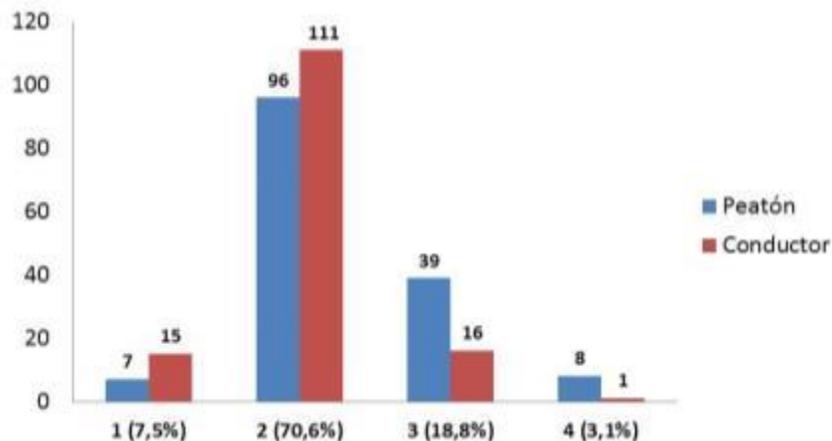
Para este diagnóstico se utilizan los datos provenientes de los instrumentos aplicados (encuesta, escala Likert, entrevistas y observaciones), relacionados con los conocimientos y las actitudes de la población objeto de estudio, los cuales se analizan a continuación, describiendo actores, problemáticas de movilidad y factores asociados.

3.1 ACTORES.

Hace referencia a los conductores y peatones que formaron parte del estudio: 150 peatones y 143 conductores del servicio público, 233 hombres y 60 mujeres encuestados entre las edades de 15 a 65 años, el estrato socioeconómico de la población y nivel de estudio, se pueden analizar en las gráficas 1 y 2 presentadas más adelante; encontrando así que un 51,2% de la población encuestada corresponde a los peatones entre los cuales se obtuvo la participación de un total de 56 mujeres y 94 hombres; mientras que el otro 48,8% corresponde a los conductores del servicio de transporte público (colectivos y taxis) entre los cuales se obtuvo la participación de 4 mujeres y 139 hombres.

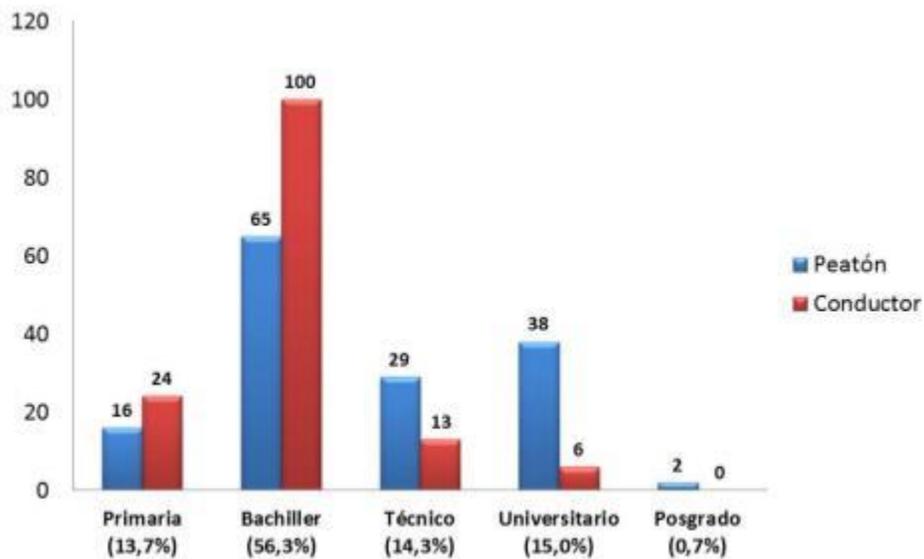


Grafica 1. Total de peatones y conductores encuestados por género.



Grafica 2. Estrato socioeconómico de los encuestados.

Se establece que durante la investigación se logró el acercamiento y estudio de una población heterogénea, cuyas características culturales, sociales y económicas son diferentes al tratarse de personas de diferentes estratos sociales y con diferentes niveles de estudio; dentro de esto se evidencia que el 13,7% tienen una básica primaria, el 56,3% son bachilleres, el 14,3% son tecnólogos, el 15% son universitarios y tan solo el 0,7% han cursado una especialización o maestría (*ver gráfica 3*). El nivel de estudio más recurrente de la mayoría de peatones encuestados corresponde a bachilleres con un total de 65 personas y el menos recurrente corresponde a personas con maestría o especialización con un total de 2 personas; para los conductores encuestados, al igual que en los peatones, el nivel de estudio más recurrente corresponde a bachilleres con un total de 100 personas y el menos recurrente corresponde a universitarios (sin mencionar que no hubo ninguna persona que haya cursado una maestría o especialización).



Grafica 3. Nivel de estudio de los encuestados.

De lo anterior es claro deducir que en el microcentro de la ciudad transitan peatones cuyo conocimiento y capacidades varían de acuerdo a su nivel de estudio; se puede decir que los peatones encuestados fueron personas jóvenes que cursan sus estudios en instituciones educativas de básica primaria y universitaria en sectores cercanos a la zona determinada como microcentro; también es claro que la mayoría de los conductores que participaron de la investigación son personas que en su mayoría sólo han cursado el bachillerato o que aún continúan sus estudios.

Ésta población considerada apropiada para evaluar los conocimientos, actitudes y comportamientos como actores activos en la movilidad del centro de la ciudad, donde hoy es posible afirmar, se presentan la mayor cantidad de infracciones de tránsito, al circular por estas calles gran parte del transporte del servicio público de Neiva. Durante el estudio fue de vital importancia encontrar y evidenciar que existen debilidades en los ya mencionados aspectos, tanto para peatones (que transitan a diario por las sendas peatonales) como para conductores (que llevan bajo su responsabilidad la conducción de un vehículo) teniendo en cuenta como principal base de estudio, las preguntas y casos expuestos en la encuesta y en la escala de Lykert.

Los resultados cuantitativos permiten establecer un panorama entre los dos sujetos, analizando sus conocimientos y sus maneras de actuar frente a la cotidianidad en sus prácticas de cultura ciudadana y civismo en el microcentro de la ciudad, así como también la participación y vinculación con la investigación de

algunas empresas prestadoras del servicio de transporte público como lo son: Coomotor, Coostranshuila y Autobuses S.A.

3.2 PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN EL MICROCENTRO DE LA CIUDAD.

Durante el proceso de diagnóstico, fue de vital importancia la participación de algunas de las personas que representan las empresas del sector de servicio público en este caso un representante de Autobuses S.A. y dos representantes de Coomotor -empresas de larga trayectoria en la región-, quienes dieron respuesta a preguntas encaminadas al proceso de selección de quienes conducen los vehículos que transitan por la ciudad, el proceso de vinculación con la empresa, requisitos indispensables, implementación de programas de capacitación, entre otros aspectos que se analizan por partes a continuación:

Referente al proceso para la selección de los conductores que prestan servicio a la Empresa, cuáles son y en qué consisten. Fue claro establecer los requisitos mínimos exigidos por ambas Empresas, para Coomotor exigen requisitos como un mínimo de edad, antigüedad de expedición de la licencia, selección previa de la hoja de vida por el Comité Operativo, prueba de conducción, prueba psicológica, evaluación del perfil, entrevista con el jefe de recurso humano; una vez admitido, el proceso a seguir es verificar y aplicar exámenes de ingreso, definir si es apto o no para cumplir la labor, revisión en el SIMIT para confirmar el # de multas del aspirante (si ha tenido multa debe estar a paz y salvo previamente como mínimo dos años). En el caso de Autobuses S.A. el procedimiento para la contratación en palabras de la coordinadora de Recurso Humano es “entregar la hoja de vida, la licencia de conducción, fotocopia de la cedula de ciudadanía, el pasado judicial, dos exámenes: examen ocupacional (que es toda la parte psicológica y ocupacional del conductor) y examen sicométrico (que se saca en un centro de reconocimiento de los conductores), luego se solicita una autorización por parte del propietario del vehículo y se pasa a estudiar la hoja de vida con la licencia de conducción entonces miramos infracciones de tránsito y las verificación del pase RUT y en SIMIT las infracciones; ese es el procedimiento como tal que se realiza dos días hábiles la hoja de vida y se le dará respuesta si fue admitido o no”.

Según lo anterior ambas empresas emplean un procedimiento al parecer claro durante el proceso de ingreso a las mismas; sin embargo en el caso de Autobuses S.A. existe la posibilidad de que dichos conductores sean elegidos por los propietarios de los vehículos y es allí donde no queda clara la aplicación y cumplimiento de los requisitos. Aunque puede parecer que exista control para la selección de los conductores que manejan los vehículos del servicio de transporte público, hoy podemos mencionar que existen denuncias locales e incluso a nivel

nacional a conductores con historiales de infracciones reiteradas que ponen en duda dichos procesos de ingreso para trabajar en estas empresas y además ponen en juego la credibilidad de las mismas.

El gerente de Coomotor, Armando Cuellar expresa que están certificados de calidad en los servicios de Navette de lujo y servicio especial, es evidente la importancia de este servicio para la Compañía y aseguran que tanto como para este servicio como para el de transporte de servicio público aplican el mismo procedimiento de selección del personal, por lo anterior consideran que llevan a cabo correctamente esta actividad; afirma que están en la búsqueda de la certificación de calidad para cada uno de sus servicios. Para el gerente de Autobuses S.A. a pesar de que algunos propietarios de vehículos pueden postular sus conductores, siempre se aplica el proceso anteriormente descrito y aseguran que son dos días hábiles en los cuales se da respuesta a los aspirantes.

Teniendo en cuenta estos aspectos es posible decir que según los requisitos que mencionan ambas Empresas, no cabe la posibilidad de que para ellas trabajen conductores que no cumplan con los perfiles y capacidades; como se plantea el panorama hasta el momento, ningún conductor que trabaje para Coomotor o Autobuses S.A. y haya cometido infracciones, hoy posee deudas de este tipo.

En cuanto a capacitaciones para los conductores, las temáticas y la frecuencia con que la empresa las programa, evidenciamos que ambas organizaciones expresan tener vínculos con la Secretaria de movilidad y tránsito, sus aseguradoras e instituciones como el SENA quienes ofrecen de manera gratuita capacitaciones en dichos aspectos, coinciden en que facilitan los espacios e incentivan a los conductores para que participen; en lo que no tienen claridad es en los cronogramas y temáticas establecidas. No se tiene en cuenta una necesidad clara o falencia expresada por el conductor o resultado de estudios permanentes que le apunten a reforzar conocimientos o mejorar conductas.

Frente a este tema, el representante de Coomotor expresa que a partir del mes de Mayo del próximo año, van a consolidar su propia escuela de conducción, lo que considera un aspecto positivo frente a las otras empresas del sur del país que aún no cuentan con ella al interior de la misma. Aseguran tener ya capacitados los instructores, piensan lograr el cubrimiento del 100% de los conductores para asegurar la calidad de la prestación de sus servicios.

Sobre el conocimiento de los programas implementados por la Secretaria de Tránsito en la ciudad, cuyo objetivo tiene para mejorar la movilidad para Coomotor y Autobuses S.A. es de vital importancia el vínculo que poseen con la Secretaria de Movilidad y Tránsito ya que durante el año sus programas los incluyen, ambos coinciden que su aporte es el permitir que existan los espacios dentro de las mismas compañías y motivar a los empleados a participar; sin embargo como se

menciona anteriormente no hay claridad en la programación de dichas capacitaciones.

Para el Secretario de Movilidad y Tránsito de la ciudad Ángel Triana, asegura que para la implementación de todos los programas y proyectos, poseen estadísticas de la situación que afronta el micro centro frente al transporte público, entre estas se menciona la informalidad de los moto taxis frente al servicio de transporte público organizado, expresa que gracias al seguimiento que se realiza actualmente en la ciudad existe un total 35 multas o comparendos para controlar las acciones imprudentes y prohibidas en las vías. Menciona que los comparendos son importantes para garantizar la solvencia y la sostenibilidad de este transporte público; plantea como uno de los principales problemas de la población en general la falta de Cultura Ciudadana.

“Tenemos unos índices de comparendos impuestos por infracciones a las normas de tránsito con los conductores del servicio público tanto individual como colectivo nosotros nos hemos reunidos con los gerentes y hemos ido capacitando tenemos unas capacitaciones muy ambiciosas muy fuerte en los conductores le estamos exigiendo a través de la revisiones que realizamos acá en la secretaria de movilidad revisión del parque automotor del transporte público, colectivo e individual”, mencionó. Demostrando así que existe un control para la Empresas prestadoras del servicio de Transporte público así como al resto de población.

Cuando se indago por el proyecto que trabaja para disminuir las problemáticas del servicio de Transporte Público, se obtuvo como respuesta que es el proyecto a largo plazo que ya está siendo mostrado, una de las estrategias para mejorar la movilidad en la ciudad, *“el proyecto que va servir lógicamente el transporte público organizado que va reducir el tiempo de viajes que va mejoro la prestación del servicio público el proyecto de la central de gestión de tráfico una central gestión de tráfico que nos va a permitir optimizar toda red semafórica de la ciudad que esos semáforos que hoy pasamos en verde y encontramos el otro en rojo que no están sincronizados, va a permitir sincronizar todos los semáforos los 75 cruces semafóricos que tenemos en la ciudad de Neiva; a lo largo de 400, más o menos, semáforos que tenemos en toda la ciudad”*. Ante esto se evidenció que desde la principal accionaria respecto al tema, le apuestan a la reestructuración vial y nuevos proyectos de servicio masivo de transporte público como la única opción para mejorar el caos, pero no tienen en cuenta que antes de ello es necesaria la cultura ciudadana de quienes están en calidad de conductores y peatones en las vías de la ciudad. Se puede evidenciar que actualmente los proyectos de tipo educativos, están dejados en un segundo plano y no son considerados con la relevancia que pueden llegar a tener.

El Coordinador Académico de la Escuela de Conducción Autorrally Andrés Armando Cárdenas, aclaró el panorama de los aspectos tenidos en cuenta por las escuelas de conducción al otorgar las certificaciones correspondientes,

particularmente en su caso expresa que practican dos tipos de prueba, una simulada y otra teórica, una vez practicadas estas dos pruebas, si el instructor lo ve necesario se practica la prueba en un vehículo, teniendo en cuenta este último aspecto se pone en cuestión el hecho de los conocimientos y correctas prácticas de personas a las cuales tan sólo se les aplica el examen simulado; en palabras propias *“muchas veces pasa que en simulador les va mal, pero en el carro les va bien”*; lo que reconfirma que no es posible evaluar con una de las dos pruebas.

Los aspectos que dicen tener en cuenta son: para el examen teórico conocimiento sobre las señales y normas de tránsito, manejo defensivo y primeros auxilios; para la prueba simulada o con vehículo, se evalúa que la persona sepa arrancar parar girar y el comportamiento como tal en la vía, la ubicación que le dé al vehículo en la vía.

El personal encargado de evaluar y otorgar las certificaciones sólo recibe capacitación teórica ya que para ellos es importante que conozca las actualizaciones o modificaciones en los códigos nacionales entre otros temas; suponen que la práctica no es necesaria al ser personas experimentadas en el área tienen conocimiento de la propuesta del estado para mejorar la evaluación previa, teniendo en cuenta que son consideradas incompletas las que manejan las escuelas y por tal razón está en estudio la posibilidad de que estas pruebas se practiquen por las universidades públicas o privadas del país; sin embargo aseguran que hasta el momento se acoplan a las normatividades vigentes para poder evaluar y certificar a quienes buscan sacar su licencia de conducción.

Más adelante encontrarán un análisis detallado de los factores asociados a dicha problemática del cual se determina que:

- *Muchas de las actitudes tomadas por los conductores y peatones en las vías de la ciudad son reflejo de intolerancia frente a quienes no tiene buenas prácticas y cultura ciudadana.*
- *No existe respeto por la integridad propia mientras se siga demostrando indiferencia antes las señales de tránsito (lo que ocasiona al día un gran número de accidentes y maniobras peligrosas para conductores y peatones).*
- *Existe un claro desconocimiento y/o la no aplicación de conductas apropiadas frente a señales como la del PARE o a las luces del SEMÁFORO.*
- *Los conductores demuestran un nivel bajo de conocimiento e interpretación de señales y normas de tránsito en comparación con los peatones.*

- *Los conductores del servicio de transporte público no miden consecuencias a sus acciones y olvidan que ponen en riesgo no sólo su vida, sino también la de sus pasajeros.*
- *A pesar del nivel de conocimiento que según las exigencias de las Empresas prestadoras de transporte de servicio público y las pautas que siguen las escuelas de conducción debieran tener los conductores, existe hoy en día un vacío enorme de conocimientos reflejados en las conductas de conductores que son también en su momento peatones.*
- *En nuestro municipio es posible evidenciar el poco valor que se le da a la vida e integridad física del peatón (pareciera estar en una lucha constante contra el caos vehicular para llegar sanos y salvos a sus destinos).*
- *Algunos conductores y peatones no están a favor de sanciones severas, siguen considerando que la base de todo es el civismo y las buenas prácticas, pero muy pocos se esfuerzan por ponerlo en práctica.*
- *No existe memoria de las miles de personas que han perdido su vida en las vías por la imprudencia y el no respeto a las señales y normas de tránsito.*

3.3 FACTORES ASOCIADOS A LA PROBLEMÁTICA DE MOBILIDAD DETECTADA.

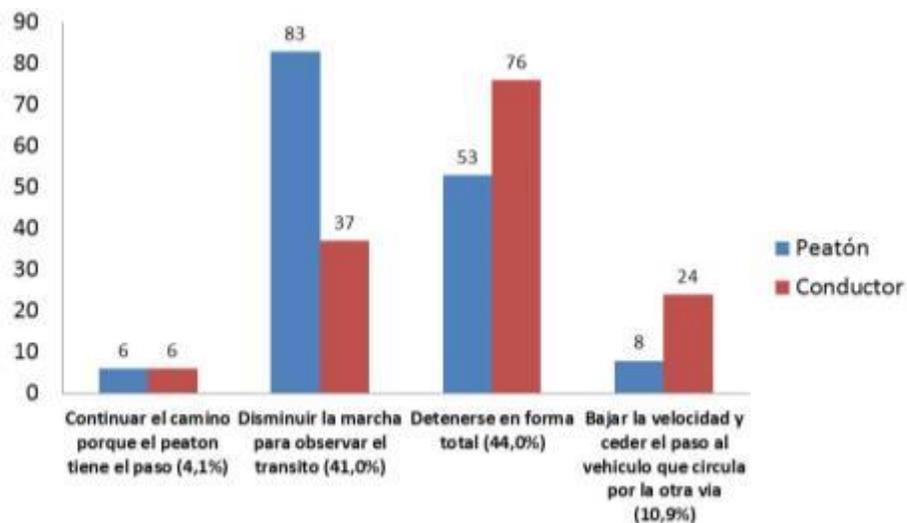
Dentro de los factores analizados se establecen como principales el conocimiento de las señales y normas de tránsito, las actitudes frente a situaciones reales y cotidianas que a diario se evidencian en las vías y finalmente los comportamientos retratados de peatones y conductores en las principales vías de la ciudad:

3.3.1 Cognoscitivos.

Los aspectos cognoscitivos hacen referencia al proceso en el cual el sujeto, en este caso peatones y conductores, captan, asimilan, entienden e interpretan la realidad y lo existente; para esta investigación en particular, se evidencia cómo los actores o sujetos de estudio interpretan el significado de las señales y normas de tránsito en las vías del micro centro de la ciudad y de igual manera cómo ponen en práctica dichos conocimientos –teniendo en cuenta que su aplicación puede traer consecuencias negativas o positivas según sea el caso y/o las señales determinadas-. Cuando se habla de aspectos que involucran los conocimientos, cabe resaltar que el ser humano es capaz de recepcionar la información que

obtiene del entorno y sólo él la modifica para hacer uso debido o indebido de ella según su interpretación, el proceso cognoscitivo involucra aspectos fundamentales que van desde el pensamiento hasta la práctica misma y aplicación de valores y la de buenas o malas conductas, que al final tienen implicaciones, en esta investigación para la movilidad y la cultura ciudadana en el lugar de estudio.

Cuando se preguntó a los encuestados cuál es la conducta a seguir frente a una señal de pare, teniendo en cuenta que la respuesta correcta es “Detenerse en forma total”, se logró evidenciar que para el 44% que corresponde a el total de personas que respondieron asertivamente está clara la acción a seguir en dicha situación, son más los conductores que respondieron correctamente en comparación a los peatones, es claro que existe un alto grado de desconocimiento por parte de la población en general sobre las conductas a seguir en cuanto a normas y señales de tránsito nos referimos. Las otras opciones de respuesta están planteadas para que el peatón o conductor ponga a prueba sus conocimientos a partir de las acciones que realiza en su cotidianidad; dando como resultado en esta pregunta una conducta poco ejemplar por parte del 56% restante que erró en su afirmación; como se evidencia en la *Gráfica 4* a continuación.



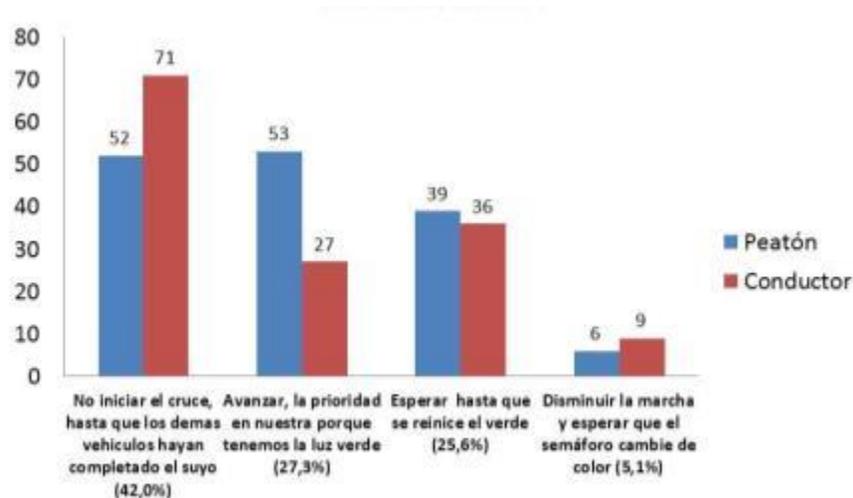
Grafica 4. Conducta a seguir frente a una señal de pare.

Otra pregunta muy similar que permitió evaluar la reacción o conducta ante otra señal de tránsito fue: Si la luz verde del semáforo nos da paso para cruzarla calle y aun avanza algún vehículo, ¿Qué debemos hacer?; la respuesta correcta a esta pregunta dentro de las opciones:

1. No iniciar el cruce, hasta que los demás vehículos hayan completado el suyo

2. Avanzar, la prioridad en nuestra porque tenemos la luz verde
3. Esperar hasta que se reinicie el verde
4. Disminuir la marcha y esperar que el semáforo cambie de color

Por supuesto es la # 1 que determina que no se debe iniciar el cruce hasta que los demás vehículos no hayan terminado el suyo y afirmativa a ella sólo el **42%** de encuestados entre conductores y peatones dieron la respuesta correcta; 123 personas, 52 peatones y 71 conductores fueron quienes al parecer tenían claro su papel a seguir frente a las señales del semáforo, 80 personas que corresponden al **27,3%**, respondieron que la conducta a seguir era avanzar ya que tenían luz verde, sin pensar en las consecuencias que puede traer la imprudencia de los demás conductores o peatones en las vías. Para el resto de personas al parecer no es clara la conducta que deben seguir para respetar las normas y señales de tránsito. (Ver gráfica 5)

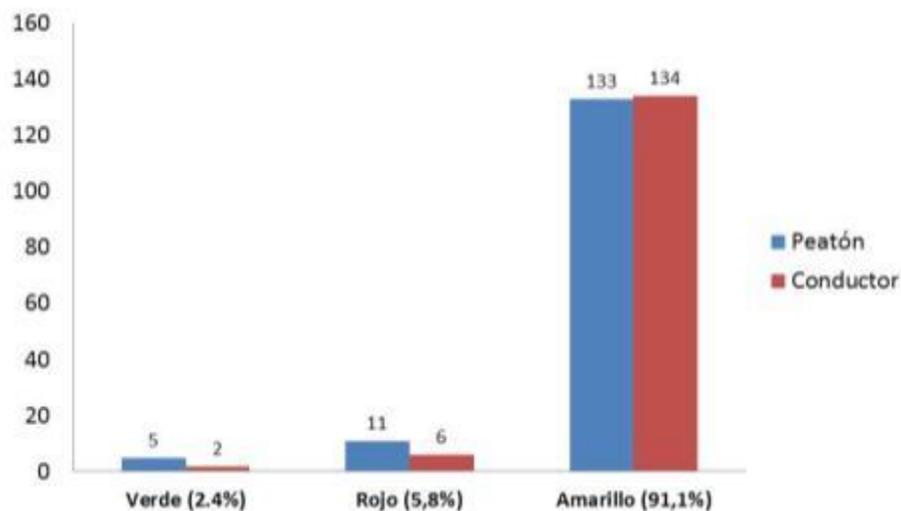


Grafica 5. Conducta a seguir con la luz verde del semáforo.

Muchas de las actitudes tomadas por los conductores y peatones en las vías de la ciudad son reflejo de intolerancia frente a quienes no tiene buenas prácticas y cultura ciudadana; se deja a un lado la integridad propia pensando en que las simples señales de tránsito suponen la actuación correcta de los demás (no se puede avanzar en una vía cuando hay en ella una persona que no ha respetado de igual manera las señales y puede ocasionar un grave accidente).

Existe un claro desconocimiento de la conducta correcta a seguir tanto para conductores y peatones cuando existe una señal de pare o frente a las luces del semáforo; independientemente del actor involucrado.

Como se aprecia en la Gráfica 6 a continuación, para un total de 267 personas que corresponden al 91,1% de los encuestados entre quienes se tiene 133 peatones y 134 conductores consideraron que la luz que indica prevención en el semáforo es la de color amarillo, lo cual evidencia que la mayoría de la población encuestada tiene conocimiento del significado de las luces del semáforo. Sin embargo y a pesar de saber el significado, una de las conductas negativas más características de los conductores es no respetar la luz amarilla como advertencia y arrancar antes de que la luz cambie a verde. Como resultado a lo anterior también se resalta que el trancon de las horas pico se adorna con el sonido de los pitos de carros y motos haciendo de las vías zonas de mayor estrés e intensidad para quienes conducen vehículos y deben cruzar las calles.

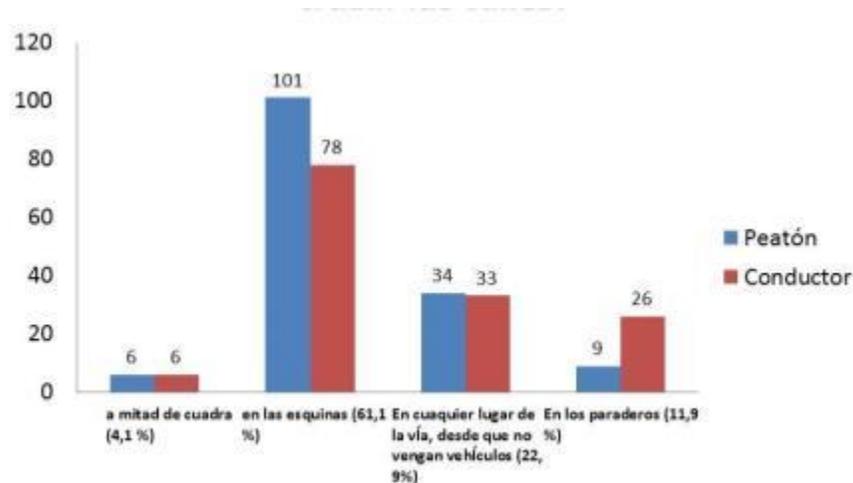


Grafica 6. Luz que indica prevención.

Frente a los trazos discontinuos y dobles continuos demarcados sobre una calzada en forma paralela a su eje (largo), tenemos en el primer caso mencionado un total de 220 personas que corresponden al **75,1%** de los encuestados, entre los cuales encontramos 116 peatones y 104 conductores y se puede decir que la mayoría de la población encuestada tiene conocimiento del significado correspondiente a la señal; frente a los trazos dobles continuos un total de 211 personas, que corresponden al **72%** de los encuestados entre quienes están 110 peatones y 101 conductores, se deduce que al igual que con el caso anterior la mayoría de la población dio una respuesta correcta; sin embargo en ambos casos los peatones demostraron tener un mayor conocimiento en comparación a los conductores, quienes están permanentemente en las vías y son quienes realmente deben demostrar un mayor entendimiento de las señales.

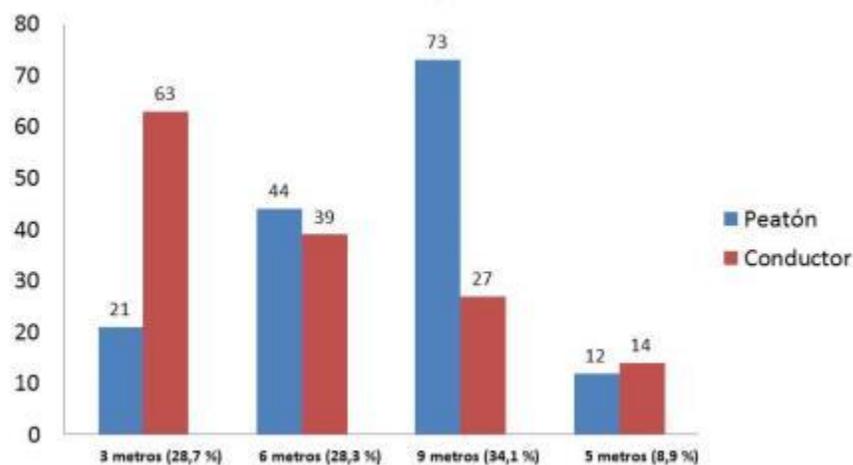
Los conductores al parecer no demuestran tener un conocimiento claro de las señales de tránsito, tienen mayor conocimiento las personas que transitan por el microcentro de la ciudad en calidad de peatones. A pesar de tener claro que algunos de los peatones también son conductores, consideramos esta una situación a tener en cuenta ya que en este estudio en particular se evalúa la conducta de conductores del servicio de transporte público, quienes no sólo ponen en riesgo su vida, sino también la de sus pasajeros.

Otro aspecto indagado como se muestra con la *Gráfica 7* a continuación, fue sobre el lugar adecuado para cruzar una calle cuando no hay una senda peatonal demarcada y a ello se encuentra que sólo el **61,1%** que corresponde a 179 encuestados entre los cuales tenemos, 101 peatones y 78 conductores, acertaron al mencionar que se debe hacer por las esquinas; sin embargo hay un alto porcentaje de personas, en este caso el **22,9%** que corresponde a un total de 67 encuestados, consideran que se debe cruzar por cualquier parte de la vía, aquí está la aclaración de que no se aproximen vehículos y sin embargo, la mayoría de personas lo hacen sin tener en cuenta este aspecto y poniendo en riesgo su vida.



Gráfica 7. Lugar indicado para cruzar la calle cuando no hay senda peatonal.

Frente a la siguiente pregunta que hace referencia a la distancia permitida para estacionarse antes de la cebrada, como se tiene en la *Gráfica 8*, se encontró que un **47,1%** de encuestados que corresponde a un total de 100 personas, acertaron en su respuesta y de estos 73 fueron peatones y 27 conductores; corroborando una vez más, que existe un mayor conocimiento por parte de los peatones que de los mismos conductores, en este caso del servicio de transporte público.



Grafica 8. Distancia permitida para estacionar antes de la cebra.

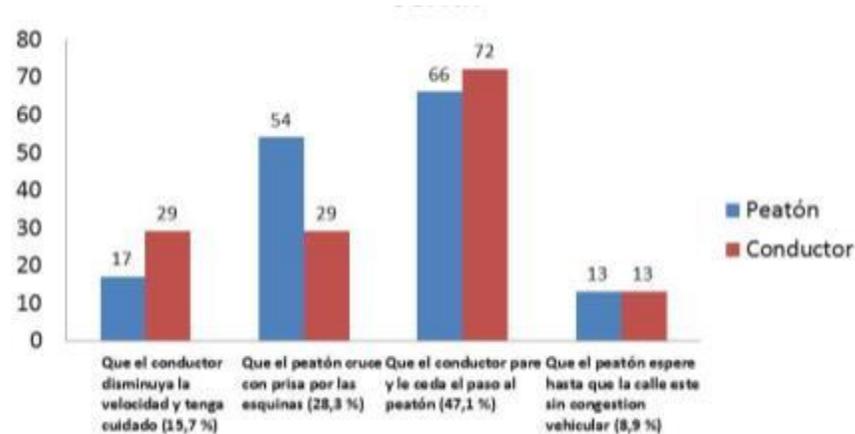
De acuerdo a lo anterior, se demuestra que a pesar del nivel de conocimiento que según las exigencias de las Empresas prestadoras de transporte de servicio público y las pautas que siguen las escuelas de conducción encargadas de certificar las capacidades de los conductores, existe hoy en día un vacío enorme en los conocimientos de los peatones frente a las conductas a seguir frente a las normas de tránsito; al igual que en la mayoría de respuestas anteriores se observa como poseen conocimientos más claros los peatones que los mismos conductores; sin embargo se ve como positivo el hecho de que sean los peatones quienes muestren una mayor tolerancia frente a la movilidad y cultura ciudadana en el microcentro de la ciudad; ya que son estos los actores más afectados en los accidentes de tránsito en las vías.

A la hora de llegar a un cruce de calles sin semáforo ni policía y una persona tiene las intenciones de cruzar, lo correcto sería:

1. Que el conductor disminuya la velocidad y tenga cuidado.
2. Que el peatón cruce con prisa por las esquinas
3. El conductor pare y le ceda el paso al peatón
4. Que el peatón espere hasta que la calle este sin congestión vehicular

Frente a esta conducta en la vía, la mayoría de personas encuestadas con un **57,7%** que corresponde a un total de 138 personas, 66 peatones y 72 conductores, consideran que la conducta a seguir es la opción número 3 (siendo esta la respuesta correcta) y le sigue, con un **29,4%** que corresponde a 83 personas, 54 peatones y 29 conductores la opción número 2 (una acción totalmente incorrecta y que pone en riesgo la vida del peatón en las vías) como se evidencia en la *Gráfica 9*; las anteriores situaciones en la vía permiten evidenciar

el alto grado de desconocimiento y la imprudencia en las practicas tanto de peatones como de conductores, conductas que hoy en día son factores principales en la alta accidentalidad del micro centro de la ciudad.



Grafica 9. Conducta al cruzar una calle sin policía ni semáforo

Es claro además ver cómo en la cultura neivana, la vida del peatón no tiene el significado real, se evidencia que para algunos conductores e incluso por desconocimiento de los mismo peatones que estar en medio del caos vehicular (como por ejemplo en las horas pico) significa estar en una batalla constante por llegar sanos y salvos a sus destinos.

Ante sanciones o faltas graves en la vía:

En este aspecto, se puso en cuestión dos faltas graves que tienen sanciones en las vías:

1. Cruzar el semáforo en rojo
2. Conducir bajo el efecto de bebidas alcohólicas

Ante éstas cada encuestado debía exponer cuál consideraba la mejor sanción que debe aplicarse y ante ello se logró establecer las siguientes opciones.

#1 Multa- inhabilitación- arresto

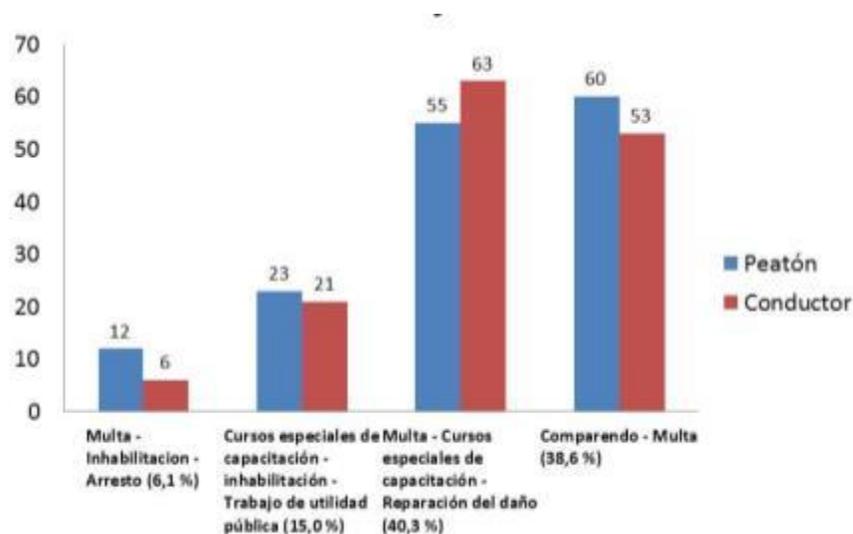
#2 Cursos especiales de capacitación- Inhabilitación - Trabajo de utilidad publica

#3 Multa- cursos especiales de capacitación- Reparación del daño.

#4-1 Comparendo-Multa **(En el caso para el cruce del semáforo en rojo).**

#4-2 Comparendo-Multa-Suspensión de licencia de conducir (En el caso de quienes conducen su vehículo en estado de embriaguez)

Para el caso de la primera infracción como se evidencia en la *Gráfica 10* (Cruzar el semáforo mientras se encuentra en rojo), la mayoría de personas encuestadas correspondientes a un **40,3 %** con un total de 55 peatones y 63 conductores; consideran que la mejor sanción que deben tener quienes infrinjan en esta norma debe ser que obtengan por parte de las autoridades como lo vemos en la opción **#3 Multa- cursos especiales de capacitación- Reparación del daño**; actualmente son numerosos los casos de accidentes en micro centro de la ciudad a causa de la imprudencia de conductores que no respetan las señales y en este caso particular, hacen caso omiso al semáforo y sus indicaciones. Se encontró que después de esta opción, la más opcionada para los encuestados para su aplicación es la opción **#4 Comparendo-Multa** que corresponde a un **40,3 %**.

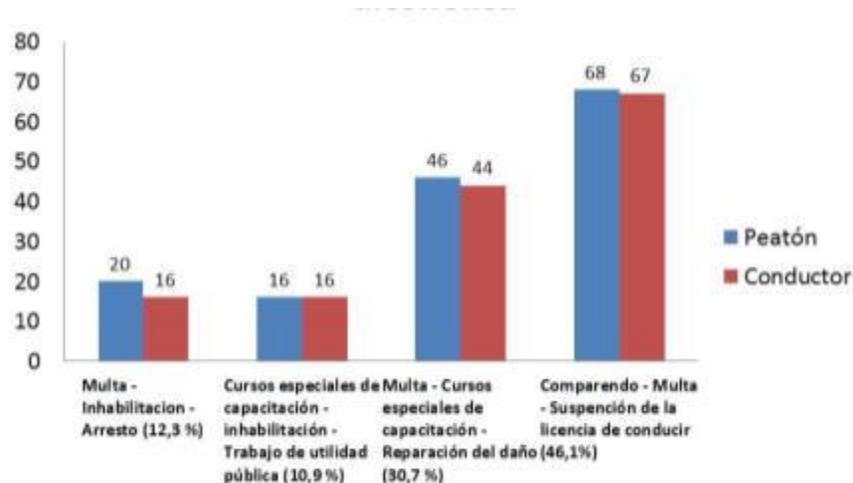


Grafica 10. Sanciones por cruzar el semáforo en rojo.

Frente a esta pregunta fue claro evidenciar cómo los encuestados se cuestionaban sobre el correcto uso de los semáforos en las vías, así como para algunas personas es normal iniciar la marcha mientras se encuentra en color amarillo (acompañado del caos ocasionado por las bocinas de los vehículos que desesperadamente piden abrir camino – como si el ruido agilizara los motores), también se encontraron personas que al parecer por la reacción y la actitud frente a la pregunta consideran que, de las faltas más graves cometidas en las vías, se encuentra ésta entre los primeros lugares. La cuestión aquí es ver cómo siempre conductores y peatones no están a favor de sanciones severas y siguen pensando que la base de todo es el

civismo y las buenas prácticas (pero para ello hay que considerar que aún no es posible ya que ésta solución es hoy en día, la falta más grave que existe en las vías).

Para el caso de la segunda infracción como se evidencia en la *Gráfica 11* (conducir en estado de embriaguez), el **46,1%** que corresponde a total de 68 peatones y 67 conductores consideran que la sanción adecuada en estos casos es la opción **#4 Comparendo-Multa-Suspensión de licencia de conducir**, y seguida a esta opción esta la **#3 Multa- cursos especiales de capacitación- Reparación del daño** con un total de 46 peatones y 44 conductores que corresponden al **30,7%**. La aplicación de sanciones severas para esta infracción que van desde el arresto, la inmovilización, el trabajo y servicio a la comunidad, la reparación de los daños, millonarias multas y finalmente la inhabilitación de la licencia de conducción; hoy en día son polémica en nuestro país y sigue siendo para muchos (incluidos la mayoría de encuestados) una medida injusta que puede ser remplazada por otras. A la fecha han sido ya varias las personas en el país que han tenido que sufrir las consecuencias de conducir cuando han ingerido bebidas alcohólicas; sin embargo sigue el debate entre la claridad de la norma y aplicación en los diferentes casos (según lo evidenciado en el procesos de encuesta).



Grafica 11. Sanciones por conducir bajo el efecto de bebidas alcohólicas.

Aquí se ve que la mayoría de personas aún no son conscientes de las miles de vidas que se han perdido en las vías a manos de personas cuyas consecuencias de sus actos han sido fatales; no se trata de aplicar estas sanciones severas sin razón alguna; se trata de establecer límites para aquellas personas que en su momento actuaron sin medir razón y dejaron pérdidas humanas innumerables que hoy hacen parte de las estadísticas y que dieron paso a la aplicación de dichas sanciones.

3.3.2 Actitudinales.

Los aspectos actitudinales, son las características que poseen las personas, en este caso peatones y conductores de servicio de transporte público, que hacen de su comportamiento satisfactorio o no, dependiendo de sus competencias y la afectación en el entorno; a continuación se exponen situaciones específicas en una escala de Lykert, a las cuales cada uno de los actores se enfrenta diariamente cuando se encuentran en calidad de conductores y/o de peatones en el micro centro de la ciudad.

Aspectos positivos y negativos evidenciados a partir de las conductas reflejadas en la Escala de Lykert:

T.A.: Totalmente de acuerdo
D.A.: De acuerdo
N.N.: Ni acuerdo, ni desacuerdo
E.D.: En desacuerdo
T.D.: Total desacuerdo

La puntuación dada a cada opción de respuesta se dió teniendo en cuenta que para las *RESPUESTAS POCO FAVORABLES (Negativas)*, debe existir una menor calificación y para las respuestas las *RESPUESTAS FAVORABLES (Positivas)* debe tener una mayor calificación:

Si es una conducta NEGATIVA, la calificación para cada opción de respuesta es la siguiente:

T.A.: 1 / D.A.: 2 / N.N.: 3 / E.D.: 4 / T.D.: 5

Si es una conducta POSITIVA, la calificación para cada opción de respuesta es la siguiente:

T.A.: 5 / D.A.: 4 / N.N.: 3 / E.D.: 2 / T.D.: 1

Actitud ante el semáforo

Conducta #1: *Es aceptable que los peatones con prisa crucen la vía a mitad de la calle cuando el semáforo está en amarillo.*

Teniendo en cuenta que ésta conducta es poco favorable (**Negativa**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la

conducta es de **847 puntos**, en la *figura 2* podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.

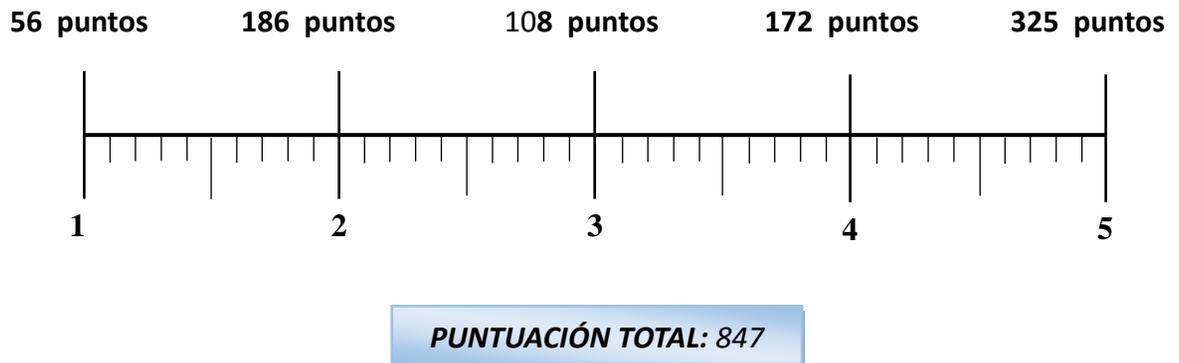


Figura 2. Evaluación de conducta ante el semáforo.

Esta conducta es inevitablemente riesgosa para los peatones en cualquier vía, es una de las principales causas de accidentes de tránsito que involucra a peatones y que ha costado la vida de muchas personas; ante esta conducta se encontró que del 100% de encuestados un total de **50,2%** responden ante esta situación de manera afirmativa con **T.A. y D.A.** que corresponde a una calificación *alta* de **497 puntos**, lo que permite evidenciar la falta de respeto por la integridad física propia y la de cualquier peatón que se encuentre en las vías, el **12,3%** no opinan de manera negativa o positiva con **N.N.** correspondiente a una calificación *baja* de **108 puntos**, no manifiestan una posición exacta ante esta situación, lo que hace pensar que son personas que en su momento harán de ésta una práctica vigente de su cotidianidad; tan sólo el **36,9%** responden con **T.D. y E.D.** que da una calificación *baja* de **242 puntos** a las que son la respuesta o afirmación correcta, evidenciando que un número bajo de personas tienen presente que ésta conducta no debe ser aceptada en ninguna circunstancia y al parecer en su papel de personas cívicas se encuentran en posición de no ejecutarla. (*Vea porcentajes en la tabla 1*)

Tabla 1: Peatones con prisa crucen la vía.

CONDUCTA # 1									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores								
33	23	47	46	18	18	17	26	35	30
19,1 %		31,7 %		12,3 %		14,7 %		22,2 %	

Actitud ante el semáforo

Conducta #2: Cuando el semáforo se encuentra en amarillo los vehículos ya deben estar detenidos a una distancia prudente de la cebra.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es favorable (**Positiva**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **1054 puntos**, en la figura 3 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.

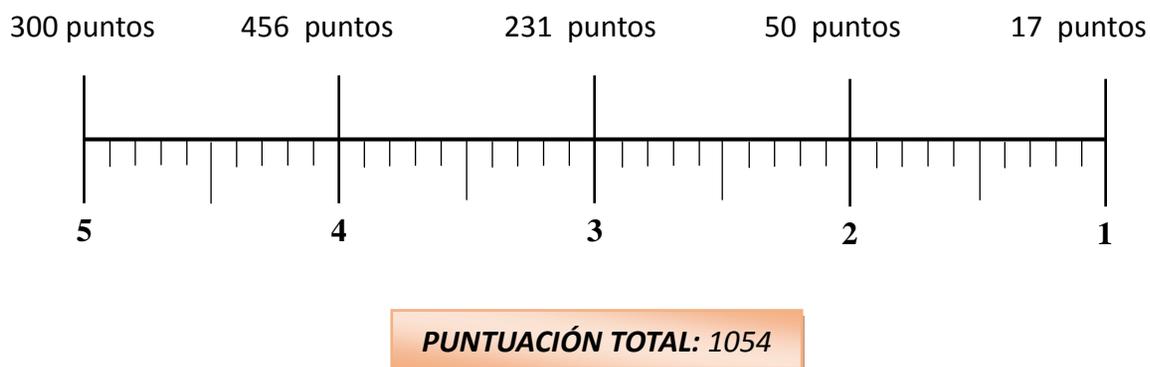


Figura 3. Calificación de conducta frente al semáforo.

Este aspecto que es fundamental para la regulación de la movilidad en las vías del microcentro de la ciudad, es en su mayoría vista como práctica que debe ser aplicada constantemente, a ello un total de **59,4 %** de las personas encuestadas responden **T.A. y D.A.** que corresponde a una calificación alta de **756 puntos** para la respuesta o afirmación correcta; sin embargo es posible encontrar a personas quienes consideran que no es necesario detener su marcha en las vías tan pronto **T.D y E.D.** con un **14,3%** correspondiente a una calificación baja de **67 puntos**; un restante que corresponde al **26,3%** respondieron **N.N.** a la cual corresponde una calificación baja de **231 puntos**, estas personas no plantean su punto de vista, se encuentran en desacuerdo o total desacuerdo ante esta

conducta; en conclusión es claro que un número de personas considerable no opina o no ve en esta práctica la verdadera implicación para la disminución de accidentes en las vías de la ciudad. (Vea porcentajes en la tabla 2)

Tabla 2 : Conducta frente al semáforo en amarillo.

CONDUCTA # 2									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores								
28	32	56	58	37	40	14	11	15	2
20,5 %		38,9 %		26,3 %		8,5 %		5,8 %	

Actitud ante la responsabilidad de los conductores

Conducta #3: Los conductores de servicio público, no son responsables de que sus pasajeros suban y bajen del mismo cuando éste se encuentre totalmente detenido.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es poco favorable (**Negativa**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **843 puntos**, en la figura 4 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.



Figura 4. Evaluación de actitud ante la responsabilidad de conductores.

La seguridad de la vida de los pasajeros del transporte del servicio público es por su puesto una responsabilidad de los conductores, son estos los encargados de asegurarse que cada pasajero suba y baje del vehículo en los lugares establecidos; sin embargo las cifras ante esta conducta muestran que el **42%** afirma de manera herrada estar **T.A. y D.A.** correspondiente a una calificación baja

Ante esta afirmación nuevamente se evalúa la conducta de los peatones frente a su interinidad física en relación con el respeto, en este caso del semáforo, se tiene como resultado que para el **34,1%** que respondieron **T.A. y D.A.** correspondiente a una calificación baja de **190 puntos**, estando en una afirmación incorrecta ya que en ningún caso debe ser puesta en riesgo la vida de los peatones; mientras que el **24,2%** que no pone en tela de juicio su opinión respondiendo **N.N.** con una calificación baja de **213 puntos**, son personas que al parecer no tienen claros los aspectos que garantizan la seguridad vial de los peatones en las vías cuando se es necesario atender a las señales de tránsito; el **41,6%** respondieron **T.D. y E.D.** correspondiendo a una calificación alta de **529 puntos**, son las personas que no aprueban la conducta ya mencionada y consideran que esta conducta no puede ser reiterativa por los peatones en las vías (están en la posición adecuada). A pesar de estos resultados más adelante será posible evidenciar cómo en las principales vías del micro centro son acciones comunes para quienes transitan por él. (Vea porcentajes en la tabla 4)

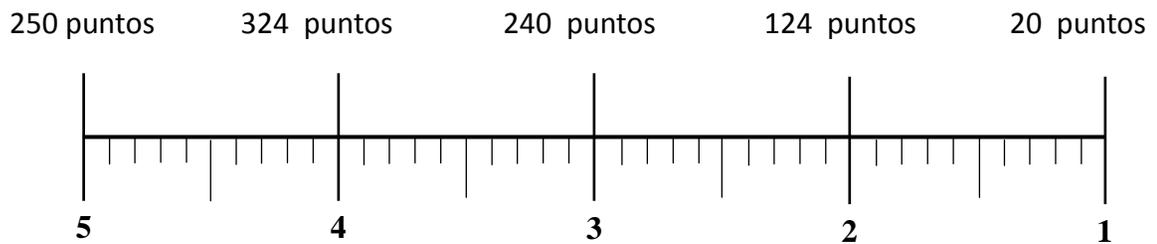
Tabla 4: Comportamiento del peatón frente a semáforo.

CONDUCTA # 4									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
18	12	33	37	44	27	36	45	19	22
10,2 %		23,9 %		24,2 %		27,6 %		14,0 %	

Actitud frente a los sitios indicados para tomar los servicios de transporte público

Conducta # 5: Tanto los peatones como los conductores del transporte público deben parar solamente en los paraderos o sitios demarcados para recoger y dejar pasajeros.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es favorable (**Positiva**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **834 puntos**, en la figura 6 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.



PUNTUACIÓN TOTAL: 834

Figura 6. Calificación conducta frente a los paraderos.

Esta afirmación debiera por supuesto ser afirmativa para la totalidad de encuestados sin embargo se encontraron posiciones que reflejan la conducta de la siguiente manera: el **44,7%** correspondiente a las categorías de **T.A. y D.A.** correspondiente a una calificación alta de **574 puntos**, responden a esta práctica de manera positiva, lo que establece que las personas tienen claridad frente a la responsabilidad de conductores de transporte del servicio público y peatones que pretenden tomar dichos servicios, sin embargo el **27.3%** quienes aseguran estar **N.N.** correspondiente a una calificación considerable de **240 puntos**, aseguran no estar de acuerdo ya que no es posible que esta práctica pueda darse como debe ser, por que en la ciudad y particularmente en el microcentro, no existe una infraestructura adecuada que permita hacer de ésta una responsabilidad de todos; finalmente el **28%** que responden ante esta conducta estar **E.D. y T.D.** correspondiente a una calificación baja de **144 puntos**, son quienes dan una respuesta negativa y siguen considerando que cualquier espacio de la ciudad es adecuada para parar a los vehículos que brindan los servicios de transporte público, sin considerar el desorden que esto genera. Frente a este aspecto fue posible encontrar una opinión reiterativa en varias ocasiones de los conductores de Taxi, quienes consideran que existen paraderos de autobuses, mientras que no existen para este tipo de vehículos. (Vea porcentajes en la tabla 5)

Tabla 5 : Uso de los paraderos.

CONDUCTA # 5									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
20	30	48	33	45	35	30	32	7	13
17,1 %		27,6 %		27,3 %		21,2 %		6,8 %	

Actitud frente a las normas de tránsito para los peatones

Conducta # 6: El tránsito de los peatones debe hacerse por los sitios destinados a tal fin. Cuando requiera cruzar la calle debe respetar las normas y asegurarse de no correr peligro.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es favorable (**Positiva**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **1037 puntos**, en la figura 7 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.

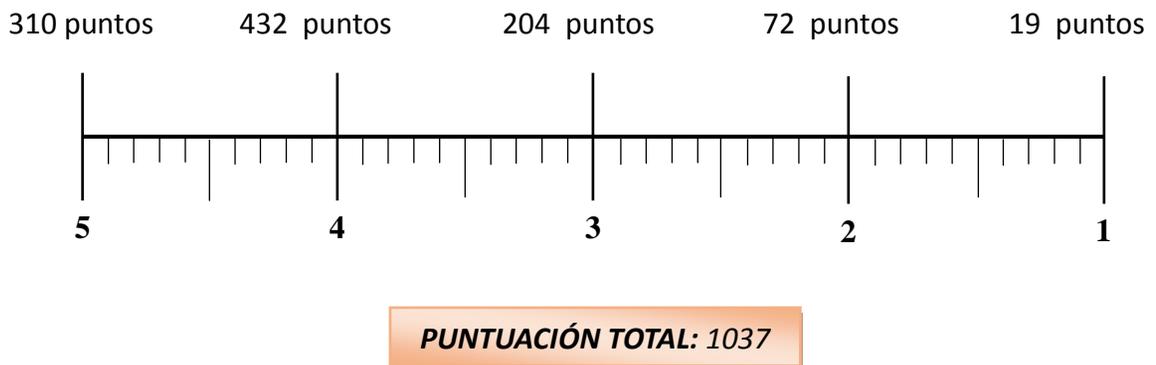


Figura 7. Valoración conducta frente a normas para peatones.

Más del **50%** de la población encuestada estuvo de acuerdo con ésta conducta que es responsabilidad del peatón, consideraron las opciones afirmativas o correctas **T.A. y D.A.** que corresponden a una calificación alta de **742 puntos** dejando en claro según las cifras que se tiene conocimiento de la responsabilidad que deben asumir los individuos en calidad de peatones para el respeto de la movilidad respetando los lugares adecuados para su tránsito, sin embargo un **23,2%** de los encuestados que no dieron su punto de vista **N.N.** correspondiente a una calificación no muy baja de **204 puntos**, expresaron que las calles y espacios determinados para el tránsito de los peatones está siendo invadido por ventas ambulantes e incluso por vehículos como la bicicleta que obligan al peatón a saltar a las vías para poder transitar, esta problemática por su puesto aumenta aún más el riesgo para los peatones de cometer imprudencias y perder su vida en un accidente; con la afirmación anterior también están de acuerdo quienes respondieron de forma negativa **E.D. y T.D.** correspondiente a una calificación baja de **91 puntos**, que de igual manera pone en cuestión la gestión de las autoridades y las medidas tomadas para evitar esta situación. (Vea porcentajes en la tabla 6)

Tabla 6 : Tránsito de los peatones.

CONDUCTA # 6									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
25	37	58	50	34	34	22	14	11	8
21,2 %		36,9 %		23,2 %		12,3 %		6,5 %	

Actitud frente al semáforo

Conducta # 7: Cuando el semáforo está en verde y cambia a amarillo los vehículos deben disminuir la velocidad y detenerse antes de que cambie nuevamente a rojo.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es favorable (**Positiva**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **970 puntos**, en la figura 8 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.



Figura 8. Evaluación de conducta frente al semáforo.

Ante esta conducta, los resultados fueron los esperados, la afirmación positiva de más del **48%** de los encuestados que afirmaron estar **T.A. y D.A.** correspondiente a una calificación alta de **633 puntos**, permiten videnciar que para muchas personas ésta es la conducta ideal que deben tener los conductores, sin embargo un **21,5%** de encuestados no dan su opinión al respecto **N.N.** Correspondiente a una puntuación baja de **189 puntos**, lo que nos hace pensar que no aplican de manera correcta esta acción; mientras el restante de encuestados **30.1%**, responden **E.D. y T.D.** que corresponden a una calificación baja de **148 puntos**,

permite concluir que no actúan de manera correcta cuando el semáforo se encuentra en verde y cambia a amarillo haciendo de esta situación un riesgo para los vehículos que circulan por las demás vías y de cierta manera creando un espacio inseguro para los peatones que se disponen a cruzar la calle. (Vea porcentajes en la tabla 7)

Tabla 7: Comportamiento de los conductores frente al semáforo.

CONDUCTA # 7									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
23	42	38	39	36	27	34	26	19	9
22,2 %		26,3 %		21,5 %		20,5 %		9,6 %	

Actitud frente a las responsabilidades de conductores y peatones

Conducta # 8: La integridad y los derechos de los peatones deben ser respetados por los conductores, siempre y cuando estos también cumplan con las normas que les correspondan.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es poco favorable (**Negativa**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **781 puntos**, en la figura 9 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.

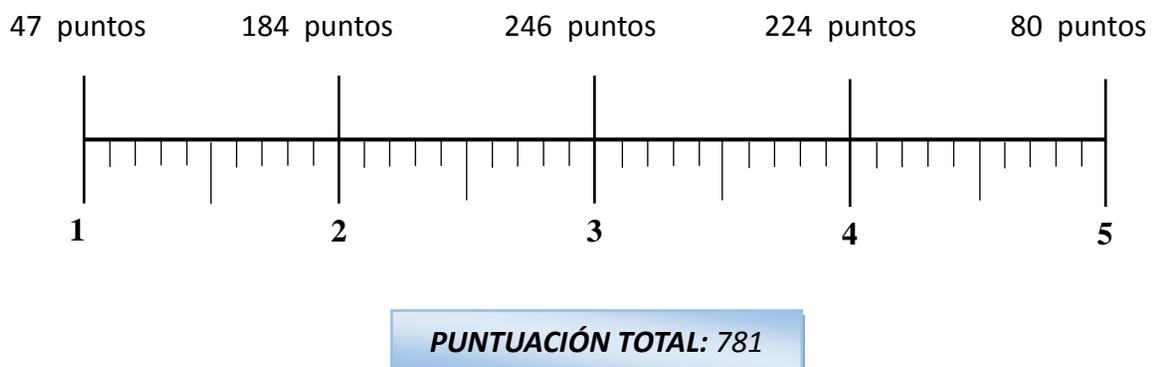


Figura 9. Valoración de actitud frente a responsabilidades de peatones y conductores.

Esta conducta condiciona la manera de actuar propia (independientemente del rol: conductor o peatón) frente a la conducta del otro, por tal razón estar de acuerdo con ella implica una conducta negativa que no es reflejo de civismo y

tolerancia en las calles del microcentro de la ciudad; en este caso, mientras un **47.6%** responden de manera afirmativa con **T.A y D.A.** correspondiente a una calificación no muy baja de **231 puntos**, deja a la vista una conducta negativa sumada al **28.0%** que no opinan al respecto con **N.N.** correspondiente a una calificación considerable de **246 puntos**, es también una conducta o actitud negativa al no evidenciar su posición, hace pensar que en su momento están de acuerdo con ello; mientras tan sólo el **24.6%** de encuestados consideran incorrecta esta posición respondiendo ante ella con **T.D. y E.D.** correspondiente a una calificación no muy alta de **304 puntos**, frente a la cual fue posible encontrar pocas posiciones que establecen la responsabilidad como peatones o conductores –independientemente del rol- en las vías de la ciudad, ya que estos deben dar ejemplo con las acciones y el respeto por la vida de los demás sin esperar a que los demás estén en la misma posición. (Vea porcentajes en la tabla 8)

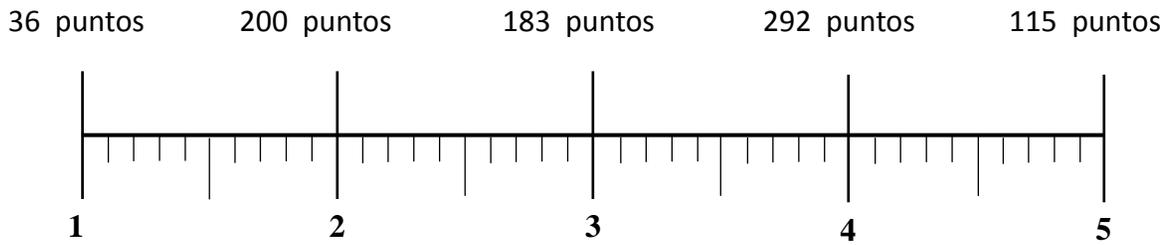
Tabla 8 : Los peatones y sus derechos.

CONDUCTA # 8									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
23	24	38	54	45	37	34	22	10	6
16,0 %		31,4 %		28,0 %		19,1 %		5,5 %	

Actitud frente a las posibles causas de los accidentes de tránsito

Conducta # 9: *Una de las mayores causas de los accidentes de tránsito en horarios pico, es la imprudencia de los peatones que no respetan las normas y señales de tránsito.*

Teniendo en cuenta que ésta conducta es poco favorable (**Negativa**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **826 puntos**, en la figura 10 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.



PUNTUACIÓN TOTAL: 826

Figura 10. Calificación de conducta de posibles causas de accidentes de tránsito.

En este caso, cuando se culpa y se afirma que el peatón tiene una gran implicación en la mayoría de los accidentes de tránsito por sus practicas y su particular imprudencia, se logran diferentes puntos de vista y frente a ello, mientras que el **58,7%** tiene una posición afirmativa con **T.A. y D.A.** correpondinete a una calificación considerable de **236 puntos** ante una actitud negativa, permite evidenciar que la mayoría de los conductores sobre todo, estan de acuerdo y culpan a los peatones de la mayoría de imprudencias sin tener en cuenta que cuando ocurren accidentes, siempre existe una responsabilidad compartida tanto de peatones y de conductores, a esta ultima idea responde el **32,7%** que contestó de manera negativa con **T.D. y E.D.** correpondiente a una calificación alta de **407 puntos**, quienes consideran que existen otras causas además de las imprudencias particulares del peatón; el **20,8%** no expresan su apinión ante esta afirmación **N.N.** correpondiendo a una calificación no muy baja de **183 puntos**, que de igual manera pone en cuestión la responsabilidad e implicaciones reales tanto de conductores como de peatones. (Vea porcentajes en la tabla 9)

Tabla 9: Causa de los accidentes.

CONDUCTA # 9									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
9	27	50	50	40	21	38	35	13	10
12,3 %		34,1 %		20,8 %		24,9 %		7,8 %	

Actitud frente a las normas para el servicio de transporte público

Conducta # 10: Los vehículos de servicio público deben transitar por el carril derecho dispuesto para este fin, a menos que lleven prisa y deban terminar su ruta en el tiempo destinado.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es poco favorable (**Negativa**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **827 puntos**, en la figura 11 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.



Figura 11. Valoración de actitud de normas para el servicio público.

En este caso se justifica una acción que es reiterativa por parte de los conductores del servicio de transporte público, teniendo en cuenta que dichos vehículos pueden transitar por el carril izquierdo también es claro que debieran no obstruir el paso del resto de vehículos utilizando el carril derecho destinado para tal fin; ante la afirmación se encontró que el **42,3%** de encuestados, muestran una posición afirmativa al respecto con **T.A. y D.A.** que tiene una calificación alta de **200 puntos**, siendo ésta claramente una actitud negativa que justifica acciones riesgosas de algunos conductores del servicio de transporte público, ya que el tiempo y el afán por completar las rutas no justifican que los conductores no respeten su carril y además generen desorden en las vías principales del micro centro; mientras tanto un **25,9%** de encuestados no están ni en acuerdo ni en desacuerdo **N.N.** frente a esta conducta correspondiente a una calificación de igual manera alta con **228 puntos**, que sumada a las anteriores afirmaciones ponen en duda los conocimientos y el comportamiento de la mayoría de encuestados independientemente de su rol en las vías; el restante con un equivalente al **31,7%** muestran su desacuerdo con respuesta **T.D. y E.D.** correspondientes a una calificación considerable pero no muy alta de **399 puntos**, estas personas plantean que el carril está dispuesto para ser utilizado de la mejor manera con el objetivo de no generar caos ni obstrucciones en las vías a causa

del afán por terminar las rutas de las diferentes Empresas que tiene la ciudad. (Vea porcentajes en la tabla 10)

Tabla 10: El tránsito de los conductores por el carril derecho.

CONDUCTA # 10									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
20	28	40	36	41	35	35	31	14	13
16,4 %		25,9 %		25,9 %		22,5 %		9,2 %	

Actitud sobre los casos para sanciones pedagógicas

Conducta #11: En muchos de los casos sobre infracciones a las normas de tránsito, como por ejemplo el no conducir con cinturón de seguridad, valdría la pena el uso de las sanciones pedagógicas.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es poco favorable (**Negativa**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **768 puntos**, en la figura 12 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.

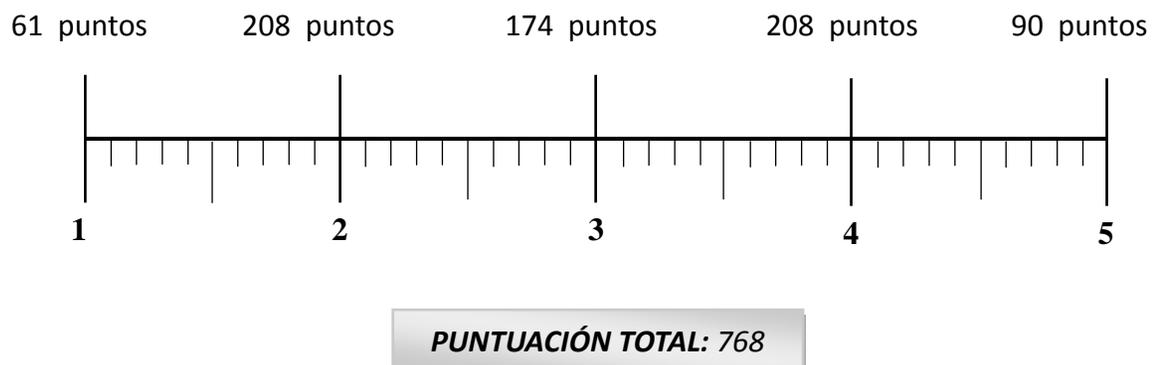


Figura 12. Evaluación de actitud de sanciones para sanciones pedagógicas.

El no conducir con cinturón de seguridad es una de las principales causas de muerte en los accidentes de tránsito ya que es un factor que evita la muerte instantánea de quienes lo utilizan, actualmente existe una multa cuyo valor es determinado por la Secretaría de Movilidad y Transporte, muchas personas no están de acuerdo con esta sanción y consideran que ante esta conducta debiera

sancionarse con comparendos o sanciones pedagógicas; sin embargo se encontró que ésta es una conducta que puede salvar vidas en el momento de un accidente de tránsito y por ello es indispensable que exista una sanción ejemplar para quienes no atienden a la norma; como resultado se obtuvo que más del **50%** de encuestados contestaron **T.A. y D.A.** dando una calificación alta a estas categorías con **269 puntos**, estas personas consideran que debiera existir en este caso sanciones pedagógicas, una cantidad minoritaria son quienes expresan su desacuerdo para con quienes no consideran una sanción merecedora de multa, son un equivalente al 23,8% cuyas respuestas fueron **T.D. y E.D.** correspondiente a una calificación baja de **298 puntos**, que ponen su respuesta a una altura similar de la actitud indebida frente a dicha conducta; son estos últimos quienes afirman que todos los conductores utilizaran el cinturón de seguridad se podrían evitar muchas muertes en los accidentes de tránsito. Es necesario que tanto conductores como peatones comprendan la gravedad que implica el no uso o No respeto por las normas y señales de tránsito. (Vea porcentajes en la tabla 11)

Tabla 11 : Infracciones a las normas de tránsito.

CONDUCTA # 11									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
28	33	52	52	33	25	32	20	5	13
20,8 %		35,5 %		19,8 %		17,7 %		6,1 %	

Actitud frente las obligaciones de conductores y peatones

Conducta #12: Tanto conductores como peatones están obligados a utilizar las señales de tránsito; si existen faltas graves a las normas, deben ser sancionados inmediatamente por las autoridades presentes.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es favorable (**Positiva**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **1018 puntos**, en la figura 13 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.



Figura 13. Calificación de conducta de obligaciones de los conductores y peatones.

En este caso se puede afirmar ante la obligación de peatones y conductores frente a las señales de tránsito, que más del **60%** quienes respondieron positivamente ante esta conducta con **T.A y D.A.** obteniendo una calificación favorable alta de 697 puntos, dando por entendido el hecho de la aplicación de sanciones para quienes cometen faltas graves que ponen en riesgo la vida de conductores y peatones; el **21.8%** no pone en cuestión su opinión **N.N.** corresponde a una calificación baja de **192 puntos**; frente a dicho aspecto y el resto equivalente a un **24,9%** que están en desacuerdo con la afirmación, obtiene una calificación baja de **129 puntos**, son quienes consideran que no es necesario ser sancionado inmediatamente se infringe a una norma de tránsito, y se sigue evidenciando conductas de personas que intentan justificar sus acciones incorrectas en la vía o que siguen restándole importancia a las mismas. (Vea porcentajes en la tabla 12))

Tabla 12 : Conducta sobre la utilidad de las señales de tránsito.

CONDUCTA # 12									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
46	27	36	47	29	35	30	26	9	8
24,9 %		28,3 %		21,8 %		19,1 %		5,8 %	

Actitud frente a los conocimientos de los conductores del servicio de transporte público

Conducta # 13: Los conductores del servicio público deben estar capacitados en: Manejo defensivo - Primeros auxilios - Normas y señales de tránsito.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es favorable (**Positiva**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es

de **1132 puntos**, en la figura 14 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.

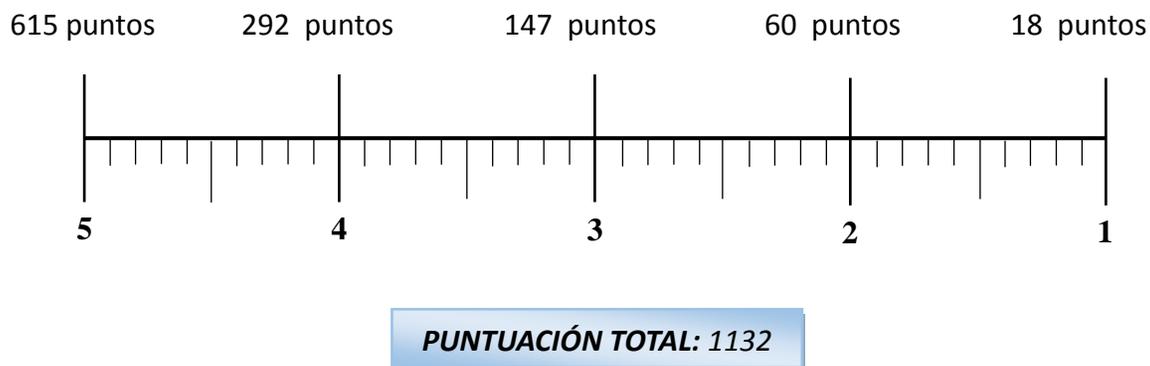


Figura 14. Evaluación de conducta de conocimientos de los conductores.

Al igual que en la conducta anterior se obtuvo una respuesta positiva por parte de los encuestados ya que más del **60%** quienes respondieron **T.A y D.A.** correspondiente a una calificación muy alta de **907 puntos**, estas personas consideran fundamental la formación de los conductores que prestan el servicio de transporte público en la ciudad, están de acuerdo con que deben ser capacitados en los temas ya mencionados, ésta por supuesto es una responsabilidad de las Empresas que brindan el servicio que deben estar en la constante búsqueda de la calidad en la prestación de los servicios; el manejo defensivo, los primeros auxilios y las normas o señales de tránsito son aspectos que deben ser obligatorios en la formación de los conductores que llevan a su cargo la responsabilidad y la vía de sus clientes (pasajeros) y aún más de los peatones que transitan por las calles. (Vea porcentajes en la tabla 13)

Tabla 13: Capacitaciones a los conductores.

CONDUCTA # 13									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
79	44	28	45	20	29	15	15	8	10
42,0 %		24,9 %		16,7 %		10,2 %		6,1 %	

Actitud frente a los conocimientos de los conductores del servicio de transporte público

Conducta # 14: Los conductores de servicio público evitarían accidentes si tienen un amplio conocimiento en: Servicio al cliente - Principios y valores para las buenas prácticas ciudadana.

Teniendo en cuenta que ésta conducta es favorable (**Positiva**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **1084 puntos**, en la figura 15 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.

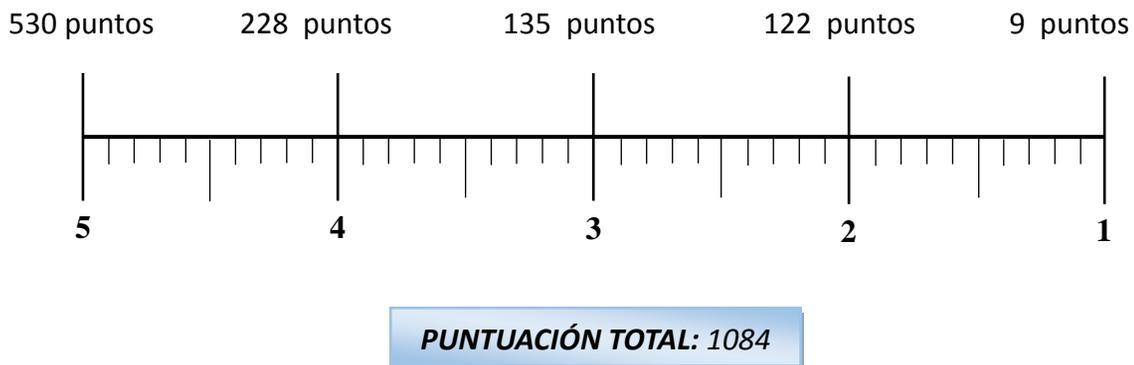


Figura 15. Evaluación de conducta sobre los conocimientos de los conductores.

El evitar accidentes de tránsito es una de las metas de las empresas prestadoras del servicio de transporte público de la ciudad, por esta razón se evidencia que al igual que los aspectos en el punto anterior mencionados más del **60%** de los encuestados cuyas respuestas afirmativas con **T.A. y D.A.** correspondientes a una calificación muy alta de **818 puntos**, permiten nuevamente considerar de vital importancia la actualización y constante mejora en los conocimientos de los conductores del servicio de transporte público, teniendo en cuenta que aspectos como el servicio al cliente y formación en principios y valores, aportan positivamente al civismo y la cultura que debe manejar cada habitante de la ciudad. Es de vital importancia que desde el mismo gobierno también se empleen estrategias para capacitar permanentemente no sólo a conductores sino también a los peatones en estos temas. (Vea porcentajes en la tabla 14)

Tabla 14 : Conocimientos de los conductores.

CONDUCTA # 14									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
68	38	26	46	21	24	32	29	3	6
36,2 %		24,6 %		15,4 %		20,8 %		3,1 %	

Actitud frente a infracciones en conductores del servicio de transporte público

Conducta #15: *Es aceptable que los conductores que tengan un largo historial de infracciones y paguen cumplidamente las multas, sigan trabajando para el servicio de transporte público.*

Teniendo en cuenta que ésta conducta es poco favorable (**Negativa**) una vez realizada la calificación correspondiente tenemos que la calificación total de la conducta es de **912 puntos**, en la figura 16 podrán observar los resultados correspondientes a las puntuaciones de cada opción de respuesta.



Figura 16. Valoración de conducta frente a historial de infracciones.

Finalmente en este punto se quiso indagar sobre la opinión de los encuestados frente a aquellas personas que tienen un largo historial de infracciones y que pagan cumplidamente sus multas, ante ello se encontró que el **32,4%** quienes respondieron **T.A. y D.A.** correspondiente a una calificación baja de **156 puntos**, son quienes aseguran que no importa el historial siempre y cuando los conductores sean cumplidos con sus obligación (es necesario tener en cuenta que existen personas cuyo historial de infracciones es muy alto y sin embargo siguen siendo contratados por empresas que brindan el servicio de transporte público en la ciudad) y no consideran que estas conductas reiterativas de los mismos, puedan ser de alto riesgo para los peatones en las vías; el **26.3%** no da su opinión al respecto **N.N.** correspondiente a una calificación no muy baja de **231 puntos**; el restante **41,3%** de los encuestados quienes se mostraron en **T.D. y E.D.** correspondiente a una calificación alta de 525 puntos, son quienes consideran que no es aceptable que estos conductores brinden sus servicios y pongan en riesgo la vida de sus pasajeros y peatones por sus conductas negativas constantes en las vías –es necesario un mayor control de las autoridades frente al tema-. (Vea porcentajes en la tabla 15)

Tabla 15: Historial de infracciones de los conductores.

CONDUCTA # 15									
T.A.		D.A.		N.N.		E.D.		T.D.	
Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores	Total Peatones	Total Conductores
17	17	22	39	38	39	46	34	27	14
11,6 %		20,8 %		26,3 %		27,3 %		14,0 %	

3.3.3 Comportamentales.

Conductas observadas en conductores y peatones al cruzar y hacer uso de las vías

Durante las jornadas en las cuales se realizó la observación participante, se obtuvo registro fotográfico de peatones y conductores del servicio de transporte público practicando conductas imprudentes y prohibidas en las vías que son causas de la mayoría de accidentes de tránsito en el micro centro de la ciudad.

Situaciones reflejadas en fotografías que van desde peatones que cruzan de manera indebida, peatones que hacen maniobras riesgosas e imprudentes, conductores que no usan el cinturón de seguridad, vehículos del servicio público mal estacionados ocasionando trancones en horas pico, hasta el no uso del carril derecho por los conductores del mismo servicio, junto otras conductas negativas claras que podrán evidenciar a continuación, desde la *figura 17* hasta la *figura 25*:



Figura 177: Peatones que cruzan de manera indebida.



Figura 18. Conducta riesgosa de los peatones.



Figura 19. Conducta imprudente de los peatones.

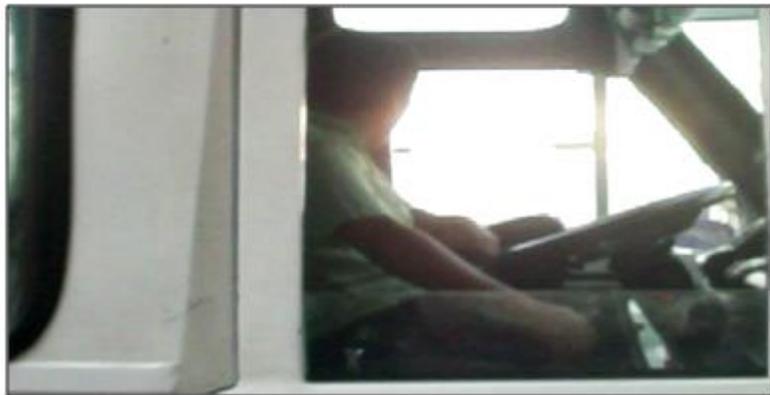


Figura 20. Conductores que no usan cinturón de seguridad.



Figura 21. No uso del cinturón de seguridad.



Figura 22. Conducta riesgosa de los conductores.



Figura 23. Conductores del servicio público mal estacionados.



Figura 24. No uso del carril derecho.



Figura 25. Conducta riesgosa de los conductores.

4. ESTRATEGIAS EDU-COMUNICATIVAS Y PLAN DE ACCIÓN

En este capítulo se presentan los resultados de la investigación, las estrategias edu- comunicativa resultantes de la aplicación de la matriz DOFA, su cruce estratégico, la viabilidad de la estrategia y el plan de acción de cada una de las estrategias propuestas, aclarando así que para la realización de la matriz se caracterizó por factores y por actores. El factor educativo y comunicativo por cada actor es decir; por peatón y conductor del servicio público; contiene todo el proceso de la realización de las estrategias edu comunicativa para fomentar el comportamiento cívico de los peatones y conductores de servicio público, llevando acabo uno de los objetivos relevante de la investigación realizada.

4.1.1 Matriz DOFA, estrategias propuestas, viabilidad y plan de acción de las estrategias.

A continuación se presenta la matriz DOFA, seguidamente el cruce estratégico que dio como resultados las estrategias edu-comunicativas, la viabilidad de cada una de ellas y su plan de acción.

4.1.1.1 Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas a la seguridad vial en el microcentro de la ciudad, factor educativo del peatón.

Se despliega enseguida la matriz DOFA del factor educativo del peatón, dando como resultado dos (2) estrategias educativas del cruce de la matriz.

Tabla 16: Matriz DOFA factor educativo del peatón.

Debilidades	Fortalezas
<p>D1 No hace uso de la senda peatonal. D2 No hace uso de los paraderos que existen en el microcentro de la ciudad. D3 No hay programas educativos enfocados a la cultura ciudadana y seguridad vial.</p>	<p>F1 Los peatones encuestados muestran amplio conocimiento de las señales de tránsito, frente a los conductores encuestados. F2 Posibles vínculos entre instituciones educativas públicas con los programas educativos de la secretaría de movilidad.</p>

Amenazas	Oportunidades
<p>A1 Falta de presencia de policía de tránsito con valores íntegros en lugares estratégicos del microcentro de la ciudad.</p> <p>A2 Alto índice de accidentalidad por imprudencia o conducta riesgosa. en los últimos años el fondo de prevención vial tiene el dato de 105 heridos en accidente de tránsito por imprudencia del peatón y 16 muertos en la ciudad de Neiva</p>	<p>O1 Centros educativos en la ciudad donde se puede capacitar a los peatones.</p> <p>O2 Fondo de prevención vial.</p> <p>O3 Proyecto de Ley 10 del 2010</p>

4.1.1.1.1 Estrategias propuestas factor educativo del peatón.

Se presentan a continuación el cruce del matiz DOFA, que da como resultado las dos (2) estrategias del factor educativo del peatón.

Tabla 17 : Cruce estratégico del factor educativo del peatón.

4.1.1.1.2 Viabilidad de la estrategia.

Enseguida se presenta la posibilidad de realizar la primera estrategia educativa comunicativa del factor educativo del peatón.

<p>F1 Los peatones encuestados muestran amplio conocimiento de las señales de tránsito, frente a los conductores encuestados.</p> <p>F2 Posibles vínculos entre instituciones educativas públicas y con los programas educativos de la secretaría de movilidad.</p> <p>A1 Falta de presencia de policía de tránsito con valores íntegros en lugares estratégicos del microcentro de la ciudad.</p> <p>A2 Alto índice de accidentalidad por imprudencia o conducta riesgosa. En los últimos años el fondo de prevención vial tiene el dato de 105 heridos en accidente de tránsito por imprudencia del peatón y 16 muertos en la ciudad de Neiva.</p>	<p>D1 No hace uso de la senda peatonal.</p> <p>D2 No hace uso de los paraderos de los paraderos que existen en el microcentro de la ciudad.</p> <p>D3 No hay programas educativos enfocados a la cultura ciudadana y seguridad vial.</p> <p>O1 Centros educativos en la ciudad donde se puede capacitar a los peatones.</p> <p>O2 Fondo de prevención vial.</p> <p>O3 Proyecto de Ley 10 del 2010.</p>
Estrategia 1	Estrategia 2
<p>Realizar campañas de sensibilización que involucre a las autoridades y diferentes instituciones educativas (escuelas, colegios y universidades) de tipo público y privado para disminuir el índice de accidentalidad.</p>	<p>Crear un modelo de cátedra con su respectivo módulo educativo de cultura ciudadana y seguridad vial para instituciones educativas de básica primaria, bachillerato y universidades.</p>

ESTRATEGIA 1: Realizar campañas de sensibilización que involucre a las autoridades y diferentes instituciones educativas (escuelas, colegios y universidades) de tipo público y privado para disminuir el índice de accidentalidad.

1. **PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO:** Peatones (estudiantes de las instituciones educativas (privadas – públicas) de la ciudad, autoridades de tránsito.
2. **FACTORES DE RIESGO:** La disponibilidad de tiempo e interés de las instituciones educativas en participar en cada una de las actividades a realizar en las campañas de sensibilización, como los policías de tránsito.
3. **OPORTUNIDADES DE DESARROLLO:**
 - La necesidad de sensibilizar y concientizar a niños y jóvenes del sector educativo en su comportamiento cívico del ciudadano ante la seguridad vial.
 - El presupuesto para estas campañas de sensibilización desde el gobierno con proyectos como el fondo de seguridad vial y como se especifica en algunos de los artículos del proyecto de ley 10 del 2010 donde se habla de la importancia de educar a los ciudadanos desde las escuelas para formar a los futuros ciudadanos en cultura ciudadana y seguridad vial.
4. **COMPETENCIA:** Los proyectos financiados por la alcaldía o la secretaría de tránsito en cultura ciudadana o seguridad vial.
5. **VIABILIDAD:** Es viable en cuanto exista un compromiso con las instituciones del sector educativo tanto privadas como las públicas de la ciudad en participar masivamente en cada una de las actividades de las campañas de sensibilización.

4.1.1.1.3 Plan de acción de la estrategia.

Se presenta enseguida el plan de acción de la primera estrategia educativa del factor educativo del peatón.

ESTRATEGIA 1: "Realizar campañas de sensibilización que involucre a las autoridades y diferentes instituciones educativas (escuelas, colegios y universidades) de tipo público y privado para disminuir el índice de accidentalidad.

Tabla 18 : Plan de acción estrategia 1.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
<p>Promover la cultura ciudadana en los niños, jóvenes y adultos para que tenga un comportamiento adecuado en su papel de peatón en el tema de movilidad y seguridad vial, que conozcan sus derechos y normas como actor principal en movilidad.</p>	<p>Estudiantes de colegios, Universidades, del SENA, y otras instituciones de educación tecnológica de la ciudad.</p> <p>Peatones que transitan por el micro centro de la ciudad, encontramos diferentes poblaciones tanto de edad, estrato socioeconómico y sexo.</p>	<p>1. Talleres didácticos y recreativos para los colegios de primaria en la ciudad de Neiva sobre situaciones de comportamiento riesgoso que tienen algunos peatones.</p> <p>2. ¿Qué tanto conoces sobre las normas y señales de tránsito?</p>	<p>Táctica 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Programar un plan de talleres para todo un año. -Establecer fechas. -Programar las temáticas. -Establecer la metodología a utilizar. -Se llevarán a cabo en los siguientes ítems: normas y deberes del peatón, situaciones riesgosas e imprudencias por parte del peatón. <p>Táctica 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Video con jóvenes universitarios y de instituciones educativas de la ciudad respondan que tanto saben sobre las normas y 	<p>Táctica 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> -salones, aulas múltiples de los colegios de la ciudad de Neiva. -Cámara -Grabadora -Computador -video vid -Cartelera -Marcadores -Asistencia <p>Táctica 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Salones y aulas de las universidades y colegios públicos y privados de la ciudad. -Cámara. -Papelería para capacitaciones. -Computador.

		<p>3. Ubicar casetas de seguridad vial en puntos estratégicos de riesgo en el microcentro de la ciudad donde se brinde un acompañamiento y supervisión de conductas riesgosas del peatón.</p>	<p>señales de tránsito. -Capacitar y formar a los jóvenes en las normas y señales de tránsito. -Elaborar cronograma de capacitaciones.</p> <p>Táctica 3: -Gestionar recursos físicos y financieros con secretaria de tránsito y alcaldía. -Establecer puntos estratégicos para la ubicación de las casetas. -Instalación de las casetas en los puntos.</p>	<p>Táctica 3: -Personal profesional en comunicación o psicología que desarrollen las actividades. - Acompañamiento de las autoridades.</p>
--	--	---	---	---

4.1.1.1.4 Viabilidad de la estrategia.

A continuación se presenta la posibilidad de llevar a cabo la segunda estrategia edu-comunicativa del factor educativo del peatón.

ESTRATEGIA 2: Crear un modelo de cátedra con su respectivo módulo educativo de cultura ciudadana y seguridad vial para instituciones educativas de básica primaria, bachillerato y universidades.

- 1. PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO:** Peatones (estudiantes y docentes de las instituciones educativas (privadas – públicas) de la ciudad.
- 2. FACTORES DE RIESGO:** La falta de compromiso por parte de cada una de las instituciones educativas de la ciudad, para que generen el espacio y el desarrollo de la cátedra en cultura ciudadana y seguridad vial.
- 3. OPORTUNIDADES DE DESARROLLO:** - La necesidad fortalecer las competencias ciudadanas, que se debe realizar desde los niños y jóvenes ya que estos son los futuros ciudadanos logrando así que estos actúen de manera constructiva en la sociedad.
 - La carencia fomentar la convivencia ciudadana a través del conocimiento y la participación de los estudiantes de la ciudad en la normas y señalización de tránsito y el papel del peatón en Colombia.
 - El presupuesto con el que cuenta el fondo de prevención vial, las secretaría de tránsito y educación a que financien y participen en la construcción de ciudadanos íntegros en su comportamiento cívico en seguridad vial en la ciudad Neiva.
- 4. COMPETENCIA:** Los proyectos ya existentes sobre la cátedra de seguridad vial en algunas Universidades del país.
- 5. VIABILIDAD:** Es viable en cuanto preexista acuerdos de realizarse con la secretaria de educación municipal para realizar y ejecutar la cátedra con sus correspondientes módulos.

4.1.1.1.5 Plan de acción de la estrategia.

Se presenta enseguida el plan de acción de la segunda estrategia educ-comunicativa del factor educativo del peatón.

ESTRATEGIA 2: Crear un modelo de cátedra con su respectivo módulo educativo de cultura ciudadana y seguridad vial para instituciones educativas de básica primaria, bachillerato y universidades.

Tabla 19 : Plan de acción estrategia 2.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
	<p>Desarrollar las temáticas que se trabajaran con los estudiantes en la cátedra y cada uno de los módulos que la conforman teniendo en cuenta el Art 11, de la modificación del Art. 51 de la ley 169 del 2012.</p>	<p>Estudiantes de las instituciones educativas de la ciudad.</p>	<p>1.Conformación de la propuesta módulos que conforman la cátedra de seguridad vial.</p> <p>2.Conformación del comité de seguridad vial en las instituciones educativas</p>	<p>Táctica 1: -Elaboración las temáticas a trabajar en cada módulo de la cátedra: seguridad vial, normas y señales de tránsito y el peatón actor fundamental en la movilidad de la ciudad.</p> <p>- Presentación de la asignatura o cátedra a la secretaria de educación municipal e instituciones educativas de la ciudad. -Definir actividades a trabajar en cada temática que conforman los módulos.</p> <p>Táctica 2: -</p>
				<p>Táctica 1: -Computador. - Documentación sobre el proyecto de ley 10 del 2010.</p> <p>Táctica 2: -Difusión por los medios escolares e institucionales</p>

			Convocatoria a profesores y estudiantes. -Elección del comité. - Cronogramas de actividades de comité.	de cada organismo educativo con los que se van a trabajar la cátedra.
--	--	--	--	---

4.1.2 Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas a la seguridad vial en el microcentro de la ciudad, factor comunicativo del peatón.

Se despliega enseguida la matriz DOFA del factor comunicativo del peatón dando como resultados dos (2) estrategias educativas del cruce de la matriz.

Tabla 20: Matriz DOFA factor comunicativo del peatón.

Debilidades	Fortalezas
D1 Mala señalización en las vías para realizar campañas de sensibilización. D2 Falta de espacios para el peatón por las calles en el microcentro de la ciudad.	F1 Personas con mayor acceso a los medios de comunicación. F2 Existen normatividad y señales para los peatones.
Amenazas	Oportunidades
A1 Falta de difusión de información de las campañas o capacitaciones que se brindan a los peatones.	O1 Fondo de Prevención vial O2 Proyecto de ley 10 del 2010

4.1.2.1.1 Estrategias propuestas del factor comunicativo del peatón.

Se presentan a continuación el cruce del matiz DOFA que da como resultado las dos (2) estrategias del factor comunicativo del peatón.

Tabla 21 : Cruce estratégico del factor comunicativo del peatón.

Alternativa FA	Alternativa DO
<p>F1 Personas con mayor acceso a los medios de comunicación.</p> <p>F2 Existen normatividad y señales para los peatones.</p> <p>A1 Falta de difusión de información de las campañas o capacitaciones que se brindan a los peatones.</p>	<p>D1 Mala señalización en las vías para realizar campañas de sensibilización.</p> <p>D2 Falta de espacios para el peatón por las calles en el microcentro de la ciudad.</p> <p>O1 Fondo de Prevención vial</p> <p>O2 Proyecto de ley 10 del 2010</p>
Estrategia 3:	Estrategia 4:
<p>Elaborar y diseñar cartillas didácticas con los deberes y derechos de los peatones respecto a la cultura ciudadana y la inteligencia vial.</p>	<p>Estructurar una propuesta de parque temático móvil, con el objetivo de realizar visitas a las diferentes instituciones educativas de la ciudad.</p>

4.1.2.1.2 Viabilidad de la estrategia.

Enseguida se presenta la posibilidad de realizar la tercera estrategia educativa, del factor comunicativo del peatón.

ESTRATEGIA 3: Elaborar y diseñar cartillas didácticas con los deberes y derechos de los peatones respecto a la cultura ciudadana y la inteligencia vial.

1. **PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO:** Peadones (estudiantes de las instituciones educativas (privadas – públicas) de la ciudad.
2. **FACTORES DE RIESGO:** - Que no exista interés por parte de La comunidad de los peatones por apropiarse y conocer las cartillas.
 - Poco interés por parte de los entes gubernamentales en apoyar y financiar el diseño y elaboración de los productos comunicativos.
3. **OPORTUNIDADES DE DESARROLLO:** - La secretaria de tránsito, instituciones educativas de la ciudad y el sector productivo no cuentan con material didáctico donde se den a conocer los deberes y derechos que tienen como peatón.

- La falta de conocimiento por parte de los peatones sobre la señales y normar de tránsito lo que se bajara el índice de conducta riesgosas.
- Presupuesto en la financiación de las cartillas didácticas por parte del fondo de prevención vial.

4. COMPETENCIA: Proyectos o programas realizados por la alcaldía y la campaña de inteligencia vial.

5. VIABILIDAD: Es viable ya que en la ciudad no se cuenta con este tipo de producto comunicativo especialmente para los peatones lo que ayudara a que baje el índice de accidentalidad por parte de estos, con el fin de fortalecer la cultura y la formación de los ciudadanos como peatones íntegros.

4.1.2.1.3 Plan de acción de la estrategia.

Se presenta enseguida el plan de acción de la tercera estrategia edu-comunicativa del factor comunicativo del peatón.

ESTRATEGIA 3: Elaborar y diseñar cartillas didácticas con los deberes y derechos de los peatones respecto a la cultura ciudadana y la inteligencia vial.

Tabla 22 : Plan de acción estrategia 3.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
Implementar las cartillas didácticas en las instituciones educativas de la ciudad y en algunas empresas del sector productivo con las que	Toda la comunidad Neivana.	1. Diseño y elaboración de las cartillas. 2. Plan pedagógico para el aprendizaje de	Táctica 1: -Establecer un cronograma de actividades para la realización de las cartillas. - elaboración del boceto y machote de la cartillas. Táctica 2: -Realizar cronogramas con visitas a las	Táctica 1: -Computador -Diseñador y diagramador. -Papelería. Táctica 2: -Espacios físicos en las instituciones y

<p>se logre algún tipo de convenio y a la ciudadanía en general.</p>		<p>los deberes y derechos del peatón.</p> <p>3.Campaña de lanzamiento de las cartillas</p>	<p>instituciones y algunas empresas del sector productivo. -se trabajaran las temáticas de normas y señales de tránsito pero la principal será el papel fundamental del peatón con sus deberes y derechos frente a la seguridad vial.</p> <p>Táctica 3: -Convocar a todas las entidades e instituciones a que conozcan el producto comunicativo didáctico que se les dará a los peatones. - Difundir por medios locales sobre las cartillas didácticas que se estarán repartiendo en algunos sitios estratégicos en la ciudad. -Visitas por cada una de las comunas de la ciudad haciendo entrega de las cartillas.</p>	<p>empresas. -Papelería</p> <p>Táctica 3: -Espacios físicos -Asistencia. -Papelería.</p>
--	--	--	--	---

4.1.2.1.4 Viabilidad de la estrategia.

A continuación se presenta la posibilidad de llevar a cabo la cuarta estrategia educativa del factor comunicativo del peatón.

Estrategia 4: “Estructurar una propuesta de parque temático móvil, con el objetivo de realizar visitas a las diferentes instituciones educativas de la ciudad”.

1. **PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO:** Las Instituciones educativas de la ciudad
2. **FACTORES DE RIESGO:** No lograr cubrimiento en todas las instituciones educativas de la ciudad.
3. **OPORTUNIDADES DE DESARROLLO:** Con los altos índices de accidentalidad que presenta la ciudad, esta propuesta es vital para que cada persona asimile su papel frente a la movilidad respetando las normas y conociendo las vías y las señales de tránsito
4. **COMPETENCIA:** La campaña que lidera la gobernación del Huila de parque temático de señalización vial, dejando claro que esta campaña va dirigida a los municipios del departamento.
5. **VIABILIDAD:** La estrategia es viable puesto que Neiva no cuenta con espacios que tenga tecnología que por medio de un circuito se asimile las calles de la ciudad; haciendo uso de las señales de tránsito de acuerdo al papel que este desempeñando el sujeto ya sea en el papel de peatón o conductor, teniendo así espacios metodológicos, innovadores y prácticos para la ciudad

4.1.2.1.5 Plan de acción de la estrategia.

Se presenta enseguida el plan de acción de la cuarta estrategia educativa del factor comunicativo del peatón.

Estrategia 4: “Estructurar una propuesta de parque temático móvil, con el objetivo de realizar visitas a las diferentes instituciones educativas de la ciudad”.

Tabla 23 : Plan de acción estrategia 4.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
Aprovechar los espacios públicos de la ciudad y las instituciones educativas para la difusión de los temas frente a seguridad vial y la cultura ciudadana a partir de metodologías pedagógicas.	Instituciones educativas de la ciudad.	1. Creación de la propuesta del parque temático. 2. Gestionar recursos para el parque temático móvil	Táctica 1: -Selección del grupo de trabajo. -Cronograma de reunión del grupo de trabajo. -Elaboración y propuesta para un plan de trabajo. Táctica 2: - Socializar la propuesta a la alcaldía y secretaria de tránsito. -Buscar convenios con empresas privadas e instituciones públicas.	Táctica 1 y 2: -Recurso humano capacitado. -Papelería. -Computador -Cámara fotográficas

4.1.3 Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas a la seguridad vial en el microcentro de la ciudad, factor educativo del conductor.

Se despliega enseguida la matriz DOFA del factor educativo del conductor dando como resultados dos (2) estrategias educativas del cruce de la matriz.

Tabla 24 : Matriz DOFA factor educativo del conductor.

Debilidades	Fortalezas
<p>D1 Poco conocimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito.</p> <p>D2 No tienen claridad acerca de las señales de tránsito.</p>	<p>F1 Las empresas de transporte público dictan capacitaciones a sus empleados.</p> <p>F2 Disposición de los conductores para participar de las capacitaciones y talleres que se le brindan</p>
Amenazas	Oportunidades
<p>A1 Falta de señalización en las vías del microcentro de la ciudad.</p> <p>A2 Índice de accidentalidad por parte del servicio público en el último año según informes de medicina legal fueron 32 heridos y 3 muertos.</p> <p>A3 Falta de presencia de policía de tránsito con valores íntegros en lugares estratégicos del microcentro de la ciudad.</p>	<p>O1 Convenios de las empresas de transporte público con el SENA y la secretaria de movilidad.</p> <p>O2 Plan nacional de seguridad vial 2011 - 2016</p>

4.1.3.1.1 Estrategias propuestas factor educativo del conductor.

Se presentan a continuación el cruce del matriz DOFA que da como resultado las dos (2) estrategias del factor educativo del conductor.

Tabla 25 : Cruce estratégico factor educativo del conductor.

Alternativa FA	Alternativa DO
<p>F1 Las empresas de transporte público dictan capacitaciones a sus empleados.</p> <p>F2 Disposición de los conductores para participar de las capacitaciones y talleres que se le brindan</p> <p>A1 Falta de señalización en las vías del microcentro de la ciudad.</p> <p>A2 Índice de accidentalidad por parte del servicio público en el último año según informes de medicina legal fueron 32 heridos y 3 muertos.</p> <p>A3 Falta de presencia de policía de tránsito con valores íntegros en lugares</p>	<p>D1 Poco conocimiento por parte de los conductores de las normas de tránsito.</p> <p>D2 No tienen claridad acerca de las señales de tránsito.</p> <p>O1 Convenios de las empresas de transporte público con el SENA y la secretaria de movilidad.</p> <p>O2 Plan nacional de seguridad vial 2011 - 2016</p>

estratégicos del microcentro de la ciudad.	
Estrategia 5	Estrategia 6
Gestionar recursos que garanticen una señalización adecuada en el microcentro de la ciudad, una vez exista la infraestructura es necesario hacer un proceso de acercamiento y aceptación de las normas tránsito.	Elaborar un programa de capacitaciones, talleres y jornadas de sensibilización dirigida a las empresas de servicios de transporte público con temáticas en cultura ciudadana con el objetivo de crear conciencia en los conductores.

4.1.3.1.2 Viabilidad de la estrategia.

Enseguida se presenta la posibilidad de realizar la quinta estrategia educativa del factor educativo del conductor.

ESTRATEGIA 5: “Gestionar recursos que garanticen una señalización adecuada en el microcentro de la ciudad, una vez exista la infraestructura es necesario hacer un proceso de acercamiento y aceptación de las normas tránsito”.

1. **PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO:** Conductores del servicio público de la ciudad de Neiva.
2. **FACTORES DE RIESGO:** Que no exista interés o presupuesto por parte de la secretaria de vías o de tránsito.
3. **OPORTUNIDADES DE DESARROLLO:** Que el sector del transporte público de Neiva conozca, se apropien y hagan un uso correcto de las señales de tránsito, pues bien es cierto que es un elemento fundamental en su oficio.
4. **COMPETENCIA:** El proyecto de la central de gestión de tráfico.
5. **VIABILIDAD:** No es viable, ya que no hay seguridad que la alcaldía desde sus secretarías a cargo de la movilidad y seguridad vial no garanticen los recursos idóneos para la señalización de las calles del micro centro de la ciudad.

4.1.3.1.3 Plan de acción de la estrategia.

Se presenta enseguida el plan de acción de la quinta estrategia educativa del factor educativo del conductor.

ESTRATEGIA 5: Gestionar recursos que garanticen una señalización adecuada en el microcentro de la ciudad, una vez exista la infraestructura es necesario hacer un proceso de acercamiento y aceptación de las normas tránsito.

Tabla 26 : Plan de acción estrategia 5.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
<p>Tramitar convenios o alianzas con secretaria de vías y de tránsito para garantizar una infraestructura adecuada en el micro centro de la ciudad.</p>	<p>Conductores que trabajan para el servicio público de la ciudad</p>	<p>1. Conformación de una junta que gestionen convenios y presupuesto para la señalización adecuada de las calles del microcentro.</p> <p>2. Realizar los acuerdos o los convenios a los que se llegue con las secretarías municipales.</p>	<p>Táctica 1: -Conformación del comité. -Cronogramas de visitas y reuniones para gestionar recursos.</p> <p>Táctica 2: -Visitas a la secretaria de movilidad y de vías. -Realizar actas de cada convenio o acuerdo donde quede plasmado la gestión de los recursos.</p>	<p>Táctica 1 y 2: -Computador -Papelería -Cartas de presentación para las visitas.</p>

4.1.3.1.4 Viabilidad de la estrategia.

A continuación se presenta la posibilidad de llevar a cabo la sexta estrategia educativa del factor educativo del conductor.

ESTRATEGIA 6: “Elaborar un programa de capacitaciones, talleres y jornadas de sensibilización dirigida a las empresas de servicios de transporte público con temáticas en cultura ciudadana con el objetivo de crear conciencia en los conductores”.

1. **PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO:** Conductores de las empresas del servicio público.
2. **FACTORES DE RIESGO:** Que las empresas del transporte público no exijan la participación de sus empleados (conductores).
3. **OPORTUNIDADES DE DESARROLLO:** Desarrollar el sentido de pertenencia y la apropiación de las normas de tránsito de un gran porcentaje de los conductores del servicio público.
4. **COMPETENCIA:** Campañas realizadas por algunas entidades en la ciudad sin ningún efecto en la población.
5. **VIABILIDAD:** La estrategia es viable siempre y cuando los gerentes de las empresas del servicio público exijan las asistencias a cada una de las actividades del programa.

4.1.3.1.5 Plan de acción de la estrategia.

Se presenta enseguida el plan de acción de la sexta estrategia educativa del factor educativo del peatón.

ESTRATEGIA 6: Elaborar un programa de capacitaciones, talleres y jornadas de sensibilización dirigida a las empresas de servicios de transporte público con temáticas en cultura ciudadana con el objetivo de crear conciencia en los conductores.

Tabla 27 : Plan de acción estrategia 6.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
Desarrollar en cada uno de los conductores un	Conductores del servicio	1. Realizar cronograma de cada una de	Táctica 1: -Cronograma con cada empresa para	Táctica 1: -Computador -Teléfono

<p>comportamiento adecuado frente a las normas de tránsito en el micro centro de la ciudad.</p>	<p>público de la ciudad Mirar tabla</p>	<p>las actividades que hacen parte del programa</p> <p>2.Taller: ¿Qué tanto sabes de las señales y normas de tránsito?</p> <p>3.Dramatizado el cinturón de seguridad salva vidas.</p>	<p>sus capacitaciones.</p> <p>-Socialización del cronograma con gerentes. - Gestionar recursos financieros.</p> <p>Táctica 2: -Dinámica juego alcance la estrella. - Video sobre algunas conductas riesgosas de conductores del servicio público de la ciudad.</p> <p>Táctica 3: -Seleccionar sub grupo del grupo de conductores asientes. -Socializar lo que cada grupo dramatizo. -Conclusiones sobre el la importancia del cinturón y su uso.</p>	<p>-Papelería</p> <p>Táctica 2 y 3: Espacios físicos. Video Beam.</p>
---	---	---	--	--

4.1.4 Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas a la seguridad vial en el microcentro de la ciudad, factor comunicativo conductor

Se despliega enseguida la matriz DOFA del factor comunicativo del conductor dando como resultados dos (2) estrategias educativas del cruce de la matriz.

Tabla 28 : Matriz DOFA factor comunicativo conductor.

Debilidades	Fortalezas
<p>D1 No hay medios de difusión sobre las normas y señales de tránsito.</p> <p>D2 No existe medición del impacto que permita establecer la verdadera apropiación de las señales de tránsito por parte del conductor.</p> <p>D4 Las campañas publicitarias se enmarcan en los mismos aspectos sin posibilidad de establecer su aceptación. No se basan en estudios locales.</p>	<p>F1 Existe un vínculo directo entre la empresa y la secretaria de vías que les permite estar informados de la capacitaciones charlas o talleres.</p> <p>F2 Disposición de los gerentes para que los conductores participen en las actividades programadas.</p>
Amenazas	Oportunidades
<p>A1 Existen muchos medios de comunicación dentro de las empresas que no son utilizados para la sensibilización en cultura ciudadana para los empleados.</p> <p>A2 A nivel local no existe interés por parte los medios para generar espacios educativos en temas de cultura ciudadana.</p>	<p>O1 Existe un presupuesto anual para desarrollar éstas actividades.</p> <p>O2 Fondo de prevención vial.</p> <p>O3 Proyecto de ley del 2010.</p>

4.1.4.1.1 Estrategias propuestas factor comunicativo conductor.

Se presentan a continuación el cruce del matiz DOFA que da como resultado las dos (2) estrategias del factor comunicativo del conductor.

Tabla 29 : Cruce estratégico del factor comunicativo del conductor.

Alternativa FA	Alternativa DO
<p>F1 Existe un vínculo directo entre la empresa y la secretaria de vías que les permite estar informados de la capacitaciones charlas o talleres.</p> <p>F2 Disposición de los gerentes para que los conductores participen en las actividades programadas.</p> <p>A1 Existen muchos medios de comunicación dentro de las empresas que no son utilizados para la sensibilización en cultura ciudadana para los empleados.</p> <p>A2 A nivel local no existe el interés por parte los medios para generar espacios educativos en temas de cultura ciudadana.</p>	<p>D1 No hay medios de difusión sobre las normas y señales de tránsito.</p> <p>D2 No existe medición del impacto que permita establecer la verdadera apropiación de las señales de tránsito por parte del conductor.</p> <p>D4 Las campañas publicitarias se enmarcan en los mismos aspectos sin posibilidad de establecer su aceptación. No se basan en estudios locales.</p> <p>O1 Existe un presupuesto anual para desarrollar éstas actividades.</p> <p>O2 Fondo de prevención vial.</p> <p>O3 Proyecto de ley del 2010.</p>
Estrategia 7	Estrategia 8
<p>Elaborar un programas (televisión, radio, web, prensa escrita, redes sociales) que se vinculen con los medios locales ya existentes para tratar temáticas exclusivas de cultura ciudadana y seguridad vial.</p>	<p>Consolidar un medio de difusión con productos didácticos que garanticen una mayor apropiación en las normas y señales de tránsito que motiven a las buenas prácticas de la cultura ciudadana.</p>

4.1.4.1.2 Viabilidad de la estrategia.

Enseguida se presenta la posibilidad de realizar la séptima estrategia educativa comunicativa del factor comunicativo del conductor.

ESTRATEGIA 7: “Elaborar programas (televisión, radio, web, prensa escrita, redes sociales) que se vinculen con los medios locales ya existentes para tratar temáticas exclusivas de cultura ciudadana y seguridad vial”.

1. PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO: Comunidad neivana en general.

2. FACTORES DE RIESGO: No se pueda vincular los medios locales.

3. OPORTUNIDADES DE DESARROLLO: Brindar una adecuada información a la comunidad educativa al momento de asumir su papel como sujeto activo en la movilidad y seguridad vial.

4. COMPETENCIA: Programas o proyectos que se están realizando dese la secretaria de tránsito.

5. VIABILIDAD: La estrategia es viable ya que en la ciudad no existen programas con este objetivo de la importancia de educar a los ciudadanos en su comportamiento cívico.

4.1.4.1.3 Plan de acción de la estrategia.

Se presenta enseguida el plan de acción de la séptima estrategia educativa del factor comunicativo del conductor.

ESTRATEGIA 7: Elaborar un programa (televisión, radio, web, prensa escrita, redes sociales) que se vinculen con los medios locales ya existentes para tratar temáticas exclusivas de cultura ciudadana y seguridad vial.

Tabla 30: Plan de acción estrategia 7.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
Implementar espacios en los medios de comunicación locales para concienciar a los ciudadanos de la importancia de tener una conducta adecuada antes	-La comunidad neivana en general.	1. Programa para escoger el medio adecuado para transmisión.	Táctica 1: -Elección de varios medios principalmente uno y los otros que estén de apoyo esta elección se hará por medio de encuestas a peatones y conductores. -Tabuladas las	Táctica 1 Y 2: -Canales de información. (Prensa, páginas web, radio y televisión.) - Papelería. - Encuestadores. -Papelería

la seguridad vial		2. Realizar el programa y medir su impacto.	encuestas se seleccionará el medio más adecuado según el público y el que sea más usual por ellos. -Los contenidos y temáticas deben ser claros y eficaz ya que estarán dirigidos a diversas personas. Táctica 2: - Disposición del objetivo del programa: alcance, frecuencia e impacto. -Por medio de sondeos medir la calidad y cantidad de la audiencia.	
-------------------	--	---	---	--

4.1.4.1.4 Viabilidad de la estrategia.

Enseguida se presenta la posibilidad de realizar la octava estrategia educativa comunicativa del factor comunicativo del conductor.

ESTRATEGIA 8: “Consolidar un medio de difusión con productos didácticos que garanticen una mayor apropiación en las normas y señales de tránsito que motiven a las buenas prácticas de la cultura ciudadana”.

1. **PÚBLICO AL QUE VA DIRIGIDO:** Conductores del servicio público
2. **FACTORES DE RIESGO:** Que el medio no se pueda consolidar por falta de presupuesto, además de que los peatones y conductores no obtengan sus productos y no se pueda cumplir el objetivo general.

3. OPORTUNIDADES DE DESARROLLO: Compromiso con las empresas del transporte público para realizar difusión de los productos y así los conductores accedan con facilidad a ellos.

4. COMPETENCIA: Los productos como cartillas sobre las normas y señalización de tránsito que han realizado desde algunos proyectos de la alcaldía y la secretaría de tránsito.

5. VIABILIDAD: La estrategia es viable ya que las oportunidades de desarrollo pueden mitigar los factores de riesgo, debido a que existan un compromiso y vínculo fuerte con las empresas del transporte público quienes han mostrado interés por capacitar a sus empleados mejorando así la movilidad en la ciudad.

4.1.4.1.5 Plan de acción de la estrategia.

A continuación se presenta la posibilidad de llevar a cabo la octava estrategia educativa comunicativa del factor comunicativo del conductor.

ESTRATEGIA 8: Consolidar un medio de difusión con productos didácticos que garanticen una mayor apropiación en las normas y señales de tránsito que motiven a las buenas prácticas de la cultura ciudadana.

Tabla 31: Plan de acción de la estrategia 8.

Objetivo	Público	Tácticas	Acciones	Medios y Herramientas
Implementar el medio para difundir los productos didácticos en los conductores del servicio público	Conductores del servicio público.	1. Planificación del medio de difusión. 2. Campaña de lanzamiento	Táctica 1: - Realizar sondeos para saber cuál es el medio más adecuado según el público de los conductores del servicio Público. - Escoger según las preferencias del público el medio adecuado - Realización del producto con su temática. Táctica 2: - Elaboración propuesta - Organizar el primer	Táctica 1: - Papelería. - Computador Táctica 2:

		de los productos didácticos	evento. -convocatoria - Difusión del productico didáctico por el medio consolidado.	-Medio de comunicación
--	--	-----------------------------------	--	---------------------------

5. MODELO DE ESTRATEGIAS A DESARROLLAR

En este capítulo se presenta a manera de modelo dos de las estrategias de mayor viabilidad que surgieron en el capítulo anterior, con la finalidad de que sirvan de referencia a las autoridades viales para la planificación y desarrollo del conjunto de estrategias identificadas.

5.1 PROGRAMA DE CAPACITACIÓN

Talleres y jornadas de sensibilización dirigida a las empresas de servicios de transporte público con temáticas en cultura ciudadana con el objetivo de crear conciencia en los conductores.

Esta estrategia dirigida específicamente a los conductores del servicio público de la ciudad, como lo arrojó el diagnóstico hay una gran cantidad de aspectos por mejorar en el conocimiento que tienen estos conductores sobre las normas de tránsito, además de transformar algunas conductas riesgosas que ellos realizan reiteradamente poniendo en riesgo su propia vida y la de los pasajeros.

Por lo tanto, el programa de capacitaciones tiene como objetivo formar, concientizar y enseñar a los conductores del servicio público, poniendo en práctica las normas de tránsito, de la manera más consciente y adecuada, teniendo en cuenta siempre la relación que tiene este con los peatones, pasajeros y otros conductores, así mismo estas capacitaciones se realizarán con convenios con las empresas que brindan el servicio de transporte público.

Por otro lado, en las jornadas de capacitaciones y talleres con los conductores se tendrá un grupo de los conductores infractores. Como se refleja en el capítulo del diagnóstico en cada empresa se le regula el historial de infracciones a cada uno de los conductores que hacen parte de las empresas que brindan el servicio público en la ciudad, es así como en el grupo de conductores infractores se selecciona a estos conductores de acuerdo a las faltas que cometan sobre las normas de tránsito y se realizan con ellos talleres y jornadas sobre temáticas a la seguridad vial enfatizando al conocimiento y cumplimiento de las normas y señales de tránsito, llevando una evaluación en cada uno de los conductores en su historial de infracción con esto se podría medir el impacto y la efectividad de la estrategia propuesta.

5.2 PARQUE TEMÁTICO MÓVIL

Otra de las estrategias edu-comunicativas que se planteó como producto de toda la investigación realizada es la propuesta de un parque temático móvil para la educación vial. Generado espacios en las instituciones educativas de la ciudad y en las empresas del sector productivo capacitando a cada uno de los ciudadanos por medio de un circuito que asimile a las calles de la ciudad; haciendo uso de las señales de tránsito de acuerdo al papel que este desempeñando frente a la movilidad es decir, como peatón o como conductor haciendo uso de las normas de tránsito como el respeto al semáforo el uso de los paraderos, puentes peatonales o desde el caso del conductor el uso del cinturón de seguridad. Con esta propuesta se busca que cada uno de los ciudadanos sin importar su género y edad reconozca y se apropien de las normas y conductas seguras en el momento de ser actores de la seguridad vial de esta manera reducir los índices de accidentalidad en el micro centro de Neiva.

Se ha investigado propuestas de parques móviles para la seguridad vial y cabe resaltar la que ha realizado el Grupo Empresarial Sancor Seguros quienes tienen un parque temático sobre seguridad vial denominado “Muévete” acompañado de una plataforma virtual muy llamativa para que los niños, padres y profesores hagan uso de ellos, este grupo empresarial realizó un concurso donde como compañía cumplieran con su responsabilidad social empresarial y de este concurso surgió la propuesta del parque que ofrece diferentes actividades educativas entorno a la seguridad vial (Grupo sancorseguros, 2007). Otra propuesta de parque temático sobre seguridad vial que se inauguró en el 2014 en el distrito chalaco de Carmen de la Legua en Lima, esta propuesta fue iniciativa de la dirección general de transporte y comunicaciones que permite educar a los niños en normas y tránsito, esta propuesta y el que se mencionó del grupo Sancor Seguro tiene como público objetivo los infantes, sin embargo en Perú cuenta con varios parques temáticos aunque algunos están deteriorados.

Analizando la problemática entorno a la accidentalidad vial en la ciudad y lo que se dio como resultado de este estudio se encuentra la necesidad de generar el parque temático móvil para la educación vial esta va enfocada a la sensibilización apropiación de las normas y señales de tránsito y prevención de conductas riesgosas, provocando un impacto positivo en la cultura ciudadana de cada individuo que habita en la ciudad de Neiva.

Así mismo esta propuesta es muy práctica, ya que se puede trasladar a cualquier parte de la ciudad, con el propósito de que los ciudadanos aprendan sobre las conductas adecuadas para la movilidad y seguridad vial, con metodologías lúdicas de acuerdo al público que esté utilizando el parque móvil.

Sin embargo el parque móvil favorecerá y fortalecerá la concientización de cada ser humano en cuanto a la prevención vial. Se empezará desde la formación a los niños con visitas a las escuelas, en los centros de estudios superiores para trabajar con los jóvenes y adultos en las empresas del sector productivo. De este modo, la propuesta brinda una serie de dinámicas educativas donde cada persona vivenciara la seguridad vial a través del aprendizaje de los distintos roles de tránsito. También se quiere lograr mediante esta propuesta efectuar prácticas con sentido pedagógico, donde se logre concientizar a las personas de la importancia de la vida, aprendiendo desde la experiencia propia encontrando soluciones a las conductas riesgosas de la seguridad vial fomentando actitudes y conductas obteniendo así ciudadanos responsables de la vía.

En cada una de las instituciones o empresas a las que se visitaran y se realizaran campañas y dinámicas dentro del parque, además de tener el servicio del parque móvil también se podrá encontrar uno con toda la infraestructura vial de la ciudad, donde queda el parque la Rebeca por la Carrera 1D. Es ahí donde se encontrarán las instalaciones del parque temático para la seguridad vial, en convenios realizados con la alcaldía municipal y la secretaria de tránsito se cuenta con profesionales idóneos en cada una de las etapas de las visitas al parque. Las etapas de las visitas son:

- ✓ **Saludo de bienvenida:** Se hace una breve introducción sobre el parque y de las dinámicas a realizar.
- ✓ **Conozcamos las calles:** Se realiza una dinámica donde el ciudadano conozca y se apropie de cada una de las señales de tránsito que se encuentran en las principales vías de la ciudad.
- ✓ **Uso de los paraderos:** Se lleva a cabo una lúdica con el objetivo de que cada ciudadano cuando este en el rol de peatón haga un apropiado uso de los paraderos con los que cuenta la infraestructura vial de la ciudad.
- ✓ **Respeto por la senda peatonal:** Se realizan dinámicas donde el conductor y el peatón utilicen y respeten la senda peatonal, en este caso que el conductor se estacione a la distancia permitida de la senda peatonal y que en el caso del peatón cruce las calles por estas.
- ✓ **Uso del cinturón de seguridad:** Se hacen dramatizados donde se finge diferentes accidentes y la importancia de que no solo el conductor use adecuadamente el cinturón de seguridad si no todos los acompañantes.
- ✓ **Respeto por el semáforo:** se lleva a cabo actividades lúdicas sobre respeto del semáforo tanto el de conductores como el peatonal.

Hemos enumerado algunas de las actividades principales que se realizaran en el parque pero de cada uno de ellas se despliega actividades donde los ciudadanos se apropian y se concientizan del uso y respeto de las señales de tránsito.

Finalmente la propuesta del parque móvil quiere lograr que los ciudadanos reconozcan el lenguaje del tránsito según el rol que tengan en la vía ya sea como pasajero, peatón o conductor, generando hábitos de conductas y comportamientos seguros.

CONCLUSIONES

Durante el desarrollo de la investigación fue posible evidenciar y rescatar la importancia de la educación y de la comunicación en cada uno de los aspectos que componen la cultura ciudadana, particularmente reflejada en las prácticas que garantizan y comprometen la seguridad de peatones y conductores en las diferentes vías del micro centro de la ciudad. De igual manera el poder realizar el diagnóstico que dio como resultado las principales percepciones, actitudes y comportamientos de los ya mencionados actores del estudio, constató las cifras de alta accidentalidad de la ciudad y soporta con datos reales las principales causas de los accidentes de tránsito; dentro de los factores más importantes que se encontraron, están el desconocimiento de la mayoría de normas y señales de tránsito por parte de peatones y en mayores cifras de los conductores, la implementación de diferentes proyectos y campañas educativas cuyo impacto no está midiendo resultados y finalmente la no practica de valores y principios que son reflejo en comportamientos y reacciones cuya falta de tolerancia también es motivo de tragedias en las vías.

Cuando se expusieron ante los encuestados casos y conductas cotidianas que involucran a ambos actores, *es claro el alto desconocimiento de la conducta correcta a seguir frente a normas y señales cuya infracción tiene altas consecuencias, pasar el semáforo en rojo, no realizar el pare en las zonas determinadas, no cruzar las calles por las sendas peatonales “cebras” o por las esquinas, entre muchas otras, son el claro ejemplo de lo que aquí mencionamos.*

Para cada uno de los aspectos encontrados se determinaron estrategias edu-comunicativas que se encaminan a mejorar cada uno de los aspectos negativos encontrados durante el desarrollo de este estudio, el Parque Temático, las Campañas de sensibilización, la implementación de Cátedras en los programas educativos de las Instituciones del municipio, entre otras, hacen parte de la propuesta y son fundamentales para alcanzar los objetivos planteados. Estas estrategias cuyo enfoque y estudio de viabilidad son la base para la constitución de programas edu-comunicativos, una vez implementados en el municipio de Neiva, pueden así como en Bogotá y Medellín generar cambios en la conciencia y en las prácticas ciudadanas de peatones y conductores, generar grandes cambios.

La seguridad vial y la cultura ciudadana son temas hoy en día de gran importancia y como reflejo de ello las grandes ciudades del país implementan proyectos y programas que pretenden disminuir las altas cifras de accidentalidad, también es preocupación de las instituciones de estudio y del sector empresarial; a medida que pasa el tiempo este es un tema que debe ser prioridad de todos y este proyecto es una propuesta para el alcance de objetivos claros que mejoren las conductas de peatones y conductores del servicio de transporte público en las

vías. Las estrategias aquí planteadas permiten hacer énfasis en aspectos desde la educación y la comunicación.

RECOMENDACIONES

1. Crear desde la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas semilleros de investigación sobre los temas de seguridad vial y cultura ciudadana, ya que esta facultad solo cuenta con semilleros de temáticas distintas como por ejemplo: Memoria y Región, Conflicto y subjetividades, Psicología positiva, CRECER, entre otros. A partir de los dos programas académicos que conforman esta facultad se puede desarrollar proyectos investigativos teniendo como objetivo la transformación del comportamiento de los ciudadanos frente a la movilidad.
2. Realizar convenios entre la Universidad Surcolombiana y la secretaria de movilidad de la ciudad para que los estudiantes de comunicación realicen su práctica o su pasantía en esta entidad, teniendo en cuenta las diferentes manifestaciones que realizaron algunos funcionarios sobre la necesidad e importancia del apoyo de estudiantes de “Comunicación Social y Periodismo” en entidades como la Secretaria de Movilidad de la ciudad y Transfederal.
3. Creación de una cátedra sobre seguridad vial y cultura ciudadana para toda la comunidad académica y administrativa teniendo en cuenta la misión de la Universidad Surcolombiana de formar profesionales íntegros, esta cátedra fortalecerá las competencias ciudadanas fomentando así la convivencia ciudadana a través del conocimiento y la participación activa de las normas y señales que estructura la movilidad.
4. Vinculación de los medios institucionales y locales para la difusión de las nuevas normas y leyes de afectación a la movilidad del microcentro de la ciudad, buscando así que esta convergencia de medios den a conocer a toda la comunidad Neivana sobre la actualidad y hechos noticiosos en temas de seguridad vial.
5. Invertir recursos por parte de la administración pública para mejorar la señalización en el micro centro de la ciudad ya que durante la realización del trabajo de campo de la investigación, se evidenció falencias en cuanto a infraestructura adecuada y señalización en las vías que compone el micro centro de la ciudad.
6. Generar proyectos de interventoría para regular la entrega de las licencias de conducción, ya que se comprobó por medio de las entrevistas realizadas a los directores de las escuelas de la ciudad que no existe un

ente que regule todas las pruebas y requisitos para la entrega de la licencia.

7. Generar espacios de sensibilización en cada una de las instituciones educativas y empresas prestadoras del servicio de transporte público para fomentar la cultura ciudadana y el comportamiento cívico, así como reciben estas empresas capacitaciones sobre diferentes temáticas sería importante que también se generen espacios para la formación ciudadana de cada empleador, empleados y estudiantes.
8. Capacitaciones y medidas sancionatorias para los conductores con historial de infracciones que brindan el servicio de transporte público, ya que no hay supervisión por ninguna entidad sobre estos conductores infractores, aunque los directores de las empresas que brindan este servicio tiene unos parámetros definidos cuando los conductores ingresan a laborar, no hay un orden o sanción por parte de estas empresas para los infractores.
9. Este tipo de proyecto de investigación debe tener como objetivo de intervención el incentivar a la comunidad para modificar las conductas riesgosas frente a la movilidad.
10. Es necesario elaborar programas de capacitaciones y educación vial como mecanismos de incorporación progresiva de la problemática de seguridad vial en la vida de cada uno de los ciudadanos.

Bibliografía

- Aguilar Idañez, M. J.-E. (1999). Diagnóstico social. . En M. J.-E. Aguilar Idañez, *Diagnóstico social. Concepto y Metodologías*. Madrid: Instituto de Ciencias Sociales Aplicadas.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2009). Cultura Ciudadana y Gobierno Urbano. (B. M. Caro Amelia, Ed.) *Cultura Ciudadana y Gobierno Urbano. Enfoques y nuevos escenarios.*, 1, 21-27.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2007). Cultura ciudadana y gobierno urbano. *Memorias de la conferencia internacional sobre cultura ciudadana*, 2.
- Alcaldía de Medellín. (2014-2020). *Medellín.gov.co*. Obtenido de http://www.medellin.gov.co/transito/plan_movilidad_segura/plan_movilidad_segura_2013_2020.pdf
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). *Programa Pedagogía Ciudadana Identificación y formulación general*. Recuperado el Marzo de 2014, de <http://www.idep.edu.co/pdf/pedagogia/PROYECTOOPPC.pdf>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). *Movilidad Humana*. Obtenido de <http://www.movilidadbogota.gov.co/?pag=102>
- ANDER-EGG, E. (1996). Diccionario del trabajo social. En E. ANDER- EGG, *Diccionario del trabajo social*. Buenos Aires: Lumen Hvmánitas.
- Antanas, M. (2007). Foro y conclusiones del diagnóstico de cultura ciudadana en Neiva. *Foro y conclusiones del diagnóstico de cultura ciudadana en Neiva*, (págs. 10- 12). Neiva.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (Abril de 2014). <http://www.unitar.org>. Obtenido de <http://www.unitar.org/dcp/sites/unitar.org.dcp/files/files/CIFAL-24-WEB.pdf>
- BERLO, D. (1969). El proceso de la Comunicación. En D. BERLO, *El proceso de la comunicación*. Argentina: El Ateneo.
- Berlo, D. (1990). El Proceso de la Comunicación: Unidad 1. En D. Berlo, *El proceso de la comunicación. Introducción a la teoría y a la práctica*. (pág. 22). Buenos Aires: Librería el ateneo.
- Bustamante, E. (2006). Diversidad en la era digital: la cooperación iberoamericana cultural y comunicativa. *Pensar Iberoamérica, Revista Cultural*. Disponible en <http://www.oei.es/pensariberoamerica>.
- Congreso de ciudades educadoras. (1994). Primer Congreso internacional de ciudades educadoras. *Cartas de ciudades educadoras* (págs. 2-5). Barcelona: Anagrama S.A. Recuperado el 15 de Diciembre de 2014, de Proyecto de filosofía en España.: <http://www.filosofia.org/cod/c1990edu.htm>
- Delhomme, P. (2010). *Campañas de comunicación de seguridad vial*. Unión Europea: Oficina de Publicaciones de La Unión Europea, Luxemburgo.
- Freire, P. (1971). *La Educación como Práctica de la Libertad: Prólogo de Julio Barreiro* (3 ed.). Montevideo: Tierra Nueva.

- FREIRE, P. (1971). *La educación como prácticas de la libertad: Prólogo de Julio Barreiro*. Uruguay: 3a edición Tierra Nueva.
- Grupo sancorseguros. (2007). *gruposancorseguros*. Obtenido de <https://www.gruposancorseguros.com/ar/es/novedades/parque-tematico-mundo-seguro?AspxAutoDetectCookieSupport=1>
- HERNANDEZ Samppreri, R. y. (1999). Los métodos mixtos. Argentina, Lumen. En R. y. HERNANDEZ Samppreri, *Loa métodos mixtos*. Argetina: Lumen.
- I, R. (1996). Métodos y Técnicas. En I. F. RODRIGO Mendizábal, *Metodos y tecnicas de investigacion*. México: Universidad Iberoamericana.
- José Bernardo, T. (2001). *La construcción de lo público, desde la sociedad civil*. Bogotá D. C.
- Kaplún, M. (1973). *La comunicación de masas en América Latina*. Bogota D.C.: Educación Hoy.
- Kaplún, M. (1998). *Una Pedagogía de la Comunicación – Introducción*. Madrid: Ediciones de la Torre.
- Kaplún, M. (1998). *Una Pedagogía de la Comunicación – Los Tres Modelos de Educación*. Madrid: Ediciones de la Torre.
- Kaplún, M. (1998). *Una pedagogía de la comunicación – Énfasis en los efectos*. Madrid: Ediciones de la Torre.
- KAPLÚN, M. (1998). *Una pedagogía de la comunicación- introduccion*. Madrid: Ediciones de la Torre.
- Lesdeiner G, R. C. (2004). Como generar una estrategia para la construcción de una ciudad en el municipio de Pasto. Pasto., Nariño, Colombia.
- Ministerio de Transporte. (2011- 2016). *Plan nacional de seguridad vial de Colombia*. Recuperado el Diciembre de 2014, de file:///C:/Users/pc3/Downloads/PLAN_NACIONAL_DE_SEGURIDAD_VIAL.pdf
- Ministerio de Transporte. (2011- 2016). *Plan nacional de seuridad vial de Colombia*. Recuperado el Diciembre de 2014, de file:///C:/Users/pc3/Downloads/PLAN_NACIONAL_DE_SEGURIDAD_VIAL.pdf
- MOCKUS, A. ((1994-1997)). *Plan de Desarrollo Formar Ciudad*. Bogota .
- Mockus, A. (1994 - 1997). *Plan de desarrollo formar ciudad*. Bogotá, D. C.
- Mockus, A. (2003). Convivencia: Cultura Ciudadana y comunicación. *La Tadeo*(68), 106-110.
- Mockus, A. B. (2004). *Guía práctica de cultura ciudadana: La cultura ciudadana como política pública*. Bogotá D. C.
- MOCKUS, A., Paul, B., LONDOÑO, R., PEÑARANDA, C., Carolina, C., & Efrain, S. (2004). *Guía práctica de cultura ciudadana: La cultura ciudadana como política pública*. Bogotá: Alcaldia de Bogota .
- Montoya, I. (2009). *LA FORMACIÓN DE LA ESTRATEGIA EN MINTZBERG Y LAS POSIBILIDADES DE SU APORTACIÓN PARA EL FUTURO*. Bogotá D.C.

- Presidencia de la República. (20 de Diciembre de 2013). Obtenido de <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201702%20DEL%2027%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf>
- Ricon, M. T. (2006). Cultura Ciudadana, Ciudadanía y trabajo social. *Prospectiva*(11), 55-60.
- Rodrigo Mendizábal, I. (1996). Metodos y técnicas. En I. Rodrigo Mendizábal, *Metodos y técnicas*. (págs. 1-3). Medellín.: reft.
- Secretaria de Movilidad de Neiva. (2014). Obtenido de <http://www.movilidadneiva.gov.co/index.php/categoria/item/318-con-campanas-y-controles-preventivos-se-combate-accidentalidad-en-neiva>
- Serna, H. (1997). *Gerencia Estratégica, Teoría – Metodología – Alineamiento, implementación y mapas estratégicos índices de gestión*. (Décima ed.). Bogotá D.C.: 3er Editores.
- socialista, D. d. (2009). *Movilidad urbana. Moverse por la ciudad*. Madrid.
- Touraine, A. (1969). *Sociología de la Acción*. Barcelona.
- TOURAINÉ, A. A. (1969). *Sociología de la Acción*. Barcelona: Ariel.
- Visionarios, C. (2006). *Análisis preliminar de la encuesta de cultura ciudadana en la ciudad de Neiva*. Neiva.

ANEXOS

Anexo A: Esquema de observación.

ESQUEMA DE OBSERVACIÓN		
Fecha:		
Lugar:		
Ubicación:		
Tiempo de observación:		
Observadora		
Hora	Aspectos a observar	Número de aspectos observados
	Peatón que no cruza la por la cebra o las esquinas, sino en la mitad de la carretera.	
	Peatón que cruza por la cebra corriendo, cuando el semáforo esta en rojo.	
	Peatón que para un taxi o colectivos en lugares inapropiados para que paren.	
	Conductor de colectivos que no transita por su carril.	
	Conductor de taxi y colectivos que se pasan el semáforo en rojo.	
	Conductor que maneja a máxima velocidad.	
	Conductor utiliza el cinturón de seguridad.	

Tabla 32: Esquema de observación

Anexo B. Entrevistas

Guía de entrevistas con personas claves

Nombre entrevistador(a):

Fecha:

Municipio:

Lugar:

Hora de iniciación:

Nombre del entrevistado(a):

Cargo o desempeño que ocupa dentro de la empresa:

Empresa:

Sexo:

Edad:

Nivel educativo:

Correo electrónico:

Temas a indagar:

1.1. Sobre como ingresan los conductores a trabajar en las empresas que brindan el servicio público en el micro centro de la ciudad.

1. Como es la selección de los conductores para que presten el servicio en su empresa?
2. Reciben algún tipo de capacitación sobre comportamiento cívico el conductores que hacen parte de esta empresa? ¿Cuáles? ¿cada cuánto?
3. Conoce los programas que la secretaria de transito tiene para mejorar la movilidad en el micro- centro de Neiva? Como gerente de empresa de transporte del servicio público participa de estos programas o estrategias?

1.2. Secretaria de transito frente a la problemática de movilidad

1. ¿Desde la secretaria de transito de la ciudad que proyectos tienen como finalidad mejorar el transporte público (comunicación conductor- peatón)?
2. ¿Cuáles cree que son las problemitas de movilidad en el micro centro de la ciudad en cuanto al servicio de transporte público?
3. ¿Actualmente que estrategias se están implementando para disminuir la problemáticas ya definidas en cuanto a movilidad en el microcentro de la ciudad?
4. ¿Desde el plan de gobierno municipal, cuales son los proyectos o las líneas de acción q se enfocan en reducir las altas tasas de accidentalidad y mortalidad a causa de las problemáticas en la movilidad y el tránsito de la ciudad?

5. ¿Cuál creen que es la principal razón para que a diario un sin número de peatones y de conductores de servicio público; se vean involucrados en accidentes de tránsito y/o sanciones y multas?.
6. ¿Existe una forma para medir la efectividad de las estrategias implementadas para mejorar la movilidad y evitar accidentes que involucren a peatones y conductores de servicio público en la ciudad?

1.3. Obtención de para el pase a los conductores:

1. ¿Qué tipo de pruebas realizan ustedes como escuelas de conducción para otorgarle el pase a los conductores?
2. ¿Cuáles son los principales aspectos que tienen en cuenta al evaluar los conocimientos básicos que tienen las personas en condición de peatones y que solicitan una licencia de conducción?
3. ¿De qué manera determinan si una persona conoce las normas básicas de tránsito para la obtener el pase?

Anexo C. vehículos matriculados del servicio público en el municipio.

COLECTIVOS	
EMPRESA	CATIDAD
Coomotor	240
Cootrans Neiva	67
Flota Huila	150
Autobuses	91
Cootrans Huila	140
Sogros vega	20

Tabla 33: Datos de matrícula de servicio público

TAXIS	
Radio Taxis	847
Taxi @	546
Taxis Libres	129
Coomultax	252
Cootrans Ganadero	38
Cootrans Neiva	10
Turi Trans	153
Coomotor	5
Transneivano	191
Osper	25
Total	2196

Tabla 34 : Datos de matrículas de taxis

Fuente: Secretaria de movilidad.

Anexo D Encuestas:

ENCUESTAS PARA ESTABLECER LOS CONOCIMIENTOS DE PEATONES Y CONDUCTORES EN RELACIÓN CON LA MOVILIDAD URBANA EN EL MICRO CENTRO DE LA CIUDAD DE NEIVA

El objetivo de este cuestionario es determinar los conocimientos y actitudes de peatones y conductores de vehículos de servicio público en el microcentro de la ciudad, con el propósito de formular una estrategia educativa de cultura ciudadana para el mejoramiento de la movilidad y seguridad vial.

Peatón: ____ Conductor: ____

Edad: _____ sexo: F ____ M ____

Nivel _____ de _____ estudio:

Primaria ____ Bachiller ____ Técnico ____ Universitario ____ Postgrado ____

Estrato socioeconómico: _____

1. Ante una señal de PARE ¿Cuál es la conducta a seguir?
 - a. Continuar el camino por que el peatón tiene el paso.
 - b. Disminuir la marcha para observar el tránsito.
 - c. Detenerse en forma total.
 - d. Bajar la velocidad y ceder el paso al vehículo que circula por la otra vía.

2. Si la luz verde del semáforo nos da paso para cruzar la calle y aun avanza algún vehículo ¿Qué debemos hacer?
 - a. No iniciar el cruce, hasta que los demás vehículos hayan completado el suyo.
 - b. Avanzar, la prioridad es nuestra porque tenemos luz verde.
 - c. Esperar hasta que se reinicie el verde.
 - d. Disminuir la marcha y esperar a que el semáforo cambie de color.

3. Qué luz del semáforo significa prevención, advertencia?
 - a. Verde.
 - b. Rojo.
 - c. Amarillo.

4. Una línea de trazo discontinuo demarcada sobre la calzada en forma paralela a su eje (a lo largo) ¿Qué nos indica?



- a. Que la misma no puede ser traspasada, debiendo conservar su lugar el vehículo que circula contiguo a ella.

- b. Que puede ser traspasada para adelantar a otro vehículo.
- c. El pavimento se encuentra en mal estado de conservación.
- d. Que pueden circular vehículos del transporte público.



5. ¿Qué significa la doble línea continua amarilla?
- a. Es una señalización que se utiliza únicamente para dividir los sentidos de circulación.
 - b. Indica para ambos sentidos de circulación que no debe ser traspasada ni se puede circular sobre ella.
 - c. Significa que solo pueden circular vehículos particulares.
 - d. Indica la división de carriles.
6. Cuando no hay senda peatonal marcada (cebra) en el piso ¿por dónde debemos cruzar las calles?



- a. A mitad de cuadra
 - b. En las esquinas
 - c. En cualquier lugar de la vía, desde que no vengan vehículos.
 - d. En los paraderos.
7. ¿La distancia mínima permitida para estacionar un vehículo antes de un cruce peatonal demarcado tipo cebra, es?
- a. 3 metros.
 - b. 6 metros
 - c. 9metros.
 - d. 5metros.
8. ¿La marca transversal pintada antes de un cruce demarcado cebra, en la que los conductores se detienen para ceder el paso a los peatones se llama?
- a. Línea de parada.
 - b. Línea del ceda el paso
 - c. Línea de arranque
 - d. Todas las anteriores.
9. A la hora de llegar a un cruce de calles sin semáforo ni policía y una persona tiene las intenciones de cruzar, lo correcto sería:
- a. Que el conductor disminuya la velocidad y tenga cuidado.

- b. Que el peatón cruce con prisa por las esquina.
 - c. El conductor pare y le ceda el paso al peatón.
 - d. Que el peatón espere hasta que la calle este sin congestión vehicular.
10. ¿Qué puede suceder si el conductor al iniciar una maniobra no hace señal con anticipación?
- a. Crea distracción en los peatones.
 - b. Crea distracción en los conductores.
 - c. Causa confusión y accidentes de tránsito.
 - d. Nada si la maniobra es rápida y precisa.
11. En zona urbana; ¿Qué distancia debe haber entre vehículos estacionados a lo largo de la acera?
- a. Cuarenta (40) cm entre cada vehículo.
 - b. Cincuenta (50) cm entre cada vehículo.
 - c. Sesenta (60) cm entre cada vehículo.
 - d. Setenta (70) cm entre cada vehículo.
12. ¿Es permitido estacionarse al lado de otro vehículo ya estacionado en paralelo en una vía unidireccional?
- a. Siempre
 - b. Casi siempre
 - c. A veces
 - d. Nunca.
13. Un conductor, debe accionar las luces direccionales de su vehículo para?
- a. Girar a la derecha.
 - b. Girar a la izquierda.
 - c. Todo giro.
 - d. Parar.
14. ¿Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad, cuando conduzco un vehículo?
- a. Solamente en carreteras principales y en la noche.
 - b. Si lleva acompañantes.
 - c. Siempre y en cualquier circunstancia
 - d. Solamente cuando se va de viaje.
15. ¿Qué sanciones se pueden aplicar ante una falta grave de tránsito como las que se presentan en las siguientes situaciones:

Que el conductor se pase el semáforo en rojo:

- a. Multa – inhabilitación – arresto.

- b. Cursos especiales de capacitación – inhabilitación- Trabajo de utilidad pública.
- c. Multa- Cursos especiales de capacitación -Reparación del daño.
- d. Comparendo- multa.

Que el conductor conduzca cuando ha consumido cualquier tipo de bebida alcohólica:

- a. Multa – inhabilitación – arresto.
- b. Cursos especiales de capacitación – inhabilitación Trabajo de utilidad pública.
- c. Multa- Cursos especiales de capacitación- Reparación del daño.
- d. Comparendo-multa- suspensión de la licencia de conducir.

16. Los menores, ¿hasta qué edad deben viajar en los asientos traseros?

- a. Hasta los 7 años.
- b. Hasta los 9 años.
- c. Hasta los 10 años.
- d. Hasta los 6 años.

17. Sabe usted qué significado tiene las señales de tránsito del color rojo.

- a. son de reglamentación.
- b. Preventivas.
- c. Informativas.
- d. Educativas

18. Las señales de prevención o preventivas son de color?

- a. Amarillo tienen la forma de un rombo, con simbología de color negro.
- b. Rojo y tienen palabras y bordes blancos y negros.
- c. Azules con símbolos o imágenes de color negro.
- d. Naranjas con bordes blancos e imágenes de color negro.

<p>Califique cada uno de los siguientes enunciados según su grado de acuerdo o desacuerdo, teniendo en cuenta la escala de la casilla derecha, marcando con una X la casilla correspondiente.</p>	<p>T.A. Totalmente de Acuerdo D.A. De Acuerdo N.N. Ni acuerdo, Ni desacuerdo E.D. En Desacuerdo T.D. Totalmente en Desacuerdo</p>				
1. Es aceptable que los peatones con prisa crucen la vía a mitad de la calle cuando semáforo está en amarillo.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
2. Cuando el semáforo se encuentra en amarillo los vehículos ya deben estar detenidos a una distancia prudente de la cebrá.+	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
3. Los conductores de servicio público, no son responsables de que sus pasajeros suban y bajen del mismo cuando éste se encuentre totalmente detenido.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
4. Cuando el semáforo esta en amarillo los peatones deben cruzar la calle porque disponen de tiempo para cruzar.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
5. Tanto los peatones como los conductores del transporte público deben parar solamente en los paraderos o sitios demarcados para recoger y dejar pasajeros.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
6. El tránsito de los peatones debe hacerse por los sitios destinados a tal fin. Cuando requiera cruzar la calle debe respetar las normas y asegurarse de no correr peligro.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
7. Cuando el semáforo está en verde y cambia a amarillo los vehículos deben disminuir la velocidad y detenerse antes de que cambie nuevamente a rojo.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
8. La integridad y los derechos de los peatones deben ser respetados por los conductores, siempre y cuando éstos también cumplan con las normas que les corresponde.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
9. Una de las mayores causas de los accidentes de tránsito en horarios "Pico", es la imprudencia de los peatones que no respetan las normas y señales de	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.

tránsito.					
10. Los vehículos de servicio público deben transitar por el carril derecho dispuesto para este fin, a menos que lleven prisa y deban terminar su ruta en el tiempo destinado.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
11. En muchos de los casos sobre infracciones a las normas de tránsito, como por ejemplo el no conducir con cinturón de seguridad, valdría la pena el uso de las sanciones pedagógicas.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
12. Tanto conductores como peatones están obligados a utilizar las señales de tránsito; si existen faltas graves a las normas, deben ser sancionados inmediatamente por las autoridades presentes.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
13. Los conductores de servicio público deben estar capacitados en: Manejo defensivo - Primeros auxilios - Normas y señales de tránsito.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
14. Los conductores de servicio público evitarían accidentes si tienen un amplio conocimiento en: Servicio al cliente - Principios y valores para las buenas prácticas de cultura ciudadana.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.
15. Es aceptable que los conductores que tengan un largo historial de infracciones y paguen cumplidamente las multas, sigan trabajando para el servicio de transporte público.	T.A.	D.A.	N.N.	E.D.	T.D.