

**ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PEATONAL DE LOS USUARIOS EN
MEDELLÍN CON RELACIÓN AL USO DE LAS CEBRAS, LOS SEMÁFOROS Y
LOS PUENTES PEATONALES 2011- 2012**

VANESSA CHANCÍ ÁNGEL 43.119.295

**UNIVERSIDAD DE MEDELLÍN
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA
COHORTE 04
MEDELLÍN
2012**

**ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO PEATONAL DE LOS USUARIOS EN
MEDELLÍN CON RELACIÓN AL USO DE LAS CEBRAS, LOS SEMÁFOROS Y
LOS PUENTES PEATONALES 2011- 2012.**

VANESSA CHANCÍ ÁNGEL

**Trabajo de grado para optar al título de
Especialista en Gestión Pública**

**Asesor Temático
JACK FRANKLIN GÓMEZ
Administrador de Negocios
Especialista en Mercadeo Gerencial**

**Asesor Metodológico
HAROLD LONDOÑO ARREDONDO
Sociólogo
Máster en Investigación**

**UNIVERSIDAD DE MEDELLÍN
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA
COHORTE 04
MEDELLÍN
2012**

AGRADECIMIENTOS

A Dios y a los ángeles por abrirme camino en cada nuevo reto y permitir que mis deseos, sueños y metas se materialicen.

A mis padres que siempre tienen la palabra correcta en el momento preciso, la mano extendida en el momento indicado, los brazos abiertos para respaldarme, la paciencia, la tranquilidad y la sabiduría para guiarme por la vida resolviendo cualquier problema que me formule, y despejando todas mis hipótesis, dudas y temores.

A mi amiga María Cristina Henao que siempre estuvo ahí pese a la distancia para darme soluciones, para mostrarme que era posible, para llevarme a los datos y para resolver con su exactitud e invaluable amistad mis imprecisiones.

A mis asesores metodológico y temático, que siempre estuvieron prestos a darme claridad, personas transmisoras de conocimiento que comparten de lo que saben sin restricciones, ni condicionamientos, porque creen y valoran la educación como motor transformador de la sociedad.

A las 390 personas que en las calles se detuvieron para dejarse interrogar y conocer sus gustos, preferencias y comportamientos.

A esa voz de aliento, siempre amorosa, cálida, sin reservas, tan llena de sueños y expectativas como yo, por cada palabra, cada abrazo, cada ping, cada llamada, cada mención en twitter y toda la compañía en mis largas jornadas de estudio.

A mi esfuerzo y deseo de ver realizada una meta más.

TABLA DE CONTENIDO

	pag.
RESUMEN.....	18
ABSTRACT.....	18
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	20
1.1 PRESENTACIÓN.....	20
1.2 OBJETIVOS.....	20
1.2.1 Objetivo General.....	20
1.2.2 Objetivos específicos.....	21
1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	21
1.4 JUSTIFICACIÓN.....	23
1.5 VIABILIDAD.....	28
1.6 ESTADO DEL ARTE Y MARCO TEÓRICO.....	28
2. TRABAJO DE CAMPO.....	41
2.1 DELIMITACIÓN TEÓRICA.....	41
2.1.1 Fuentes de información primaria.....	41
2.1.2 Fuentes de Información secundaria.....	41
2.2 DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	41
2.2.1 Centro.....	41
2.2.2 La 80.....	42
2.2.3 El Poblado.....	42
2.3 DELIMITACIÓN TEMPORAL.....	42
2.4 VARIABLES.....	42
2.5 HIPÓTESIS.....	47
2.5.1 Hipótesis: Identificación, formulación y redacción.....	47
2.6 ANÁLISIS DE COHERENCIA.....	56
3. ANÁLISIS DE DATOS.....	61
3.1 DISEÑO MUESTRAL.....	61

3.1.1 Elementos.....	61
3.1.2 Procedimiento Muestral..	61
3.1.3 Tamaño de la Muestra.	61
3.1.4 Alcance..	62
3.2 TIEMPO	62
3.3 INVESTIGACIÓN DE MERCADOS	62
3.3.1 ¿Usted conoce las NORMAS que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?	63
3.3.2 ¿Conoce las siguientes PROHIBICIONES que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?.....	66
3.3.3 ¿Usted conoce los DEBERES que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?	75
3.3.4 ¿Conoce los siguientes deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?	77
3.3.5 ¿Usted conoce los DERECHOS que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?	79
3.3.6 ¿Conoce los siguientes derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?	82
3.3.7 ¿Qué pasa cuando se INFRINGEN las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?.....	85
3.3.8 ¿Para qué sirven los puentes peatonales?	89
3.3.9 ¿Para qué sirven los semáforos peatonales?	93
3.3.10 ¿Para qué sirven las cebras peatonales?	96
3.3.11 ¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones?	99
3.3.12 Evalúe de 1 a 5 la importancia que tiene para usted el uso de los puentes peatonales, los semáforos y las cebras, en donde 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación.	103
3.3.13 ¿Usted alguna vez ha infringido la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?.....	107
3.3.14 ¿Usted cruza por los siguientes lugares?	110

3.3.15 Si usted ve a una persona que no cumple como peatón e irrespeto la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito, usted piensa que esa persona:	113
3.3.16 ¿Si ve a una persona infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito usted le llama la atención al respecto?	116
3.3.17. ¿Le gustaría llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito?.....	119
3.3.18 ¿Cómo cree que reaccionaría usted a la hora de llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito?	122
3.3.19 ¿Cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma?.....	126
3.3.20 Evalúe de 1 a 5 la importancia del rol que cumple cada institución en la sociedad para contribuir a que las personas se comporten como buenos peatones, entendiendo que 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación.	129
3.4 COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS	135
3.4.1 Hipótesis No. 1	135
3.4.2 Hipótesis No. 2.....	136
3.4.3 Hipótesis No. 3.....	137
3.4.4 Hipótesis No. 4.....	137
3.4.5 Hipótesis No. 5.....	138
3.4.6 Hipótesis No. 6.....	138
3.4.7 Hipótesis No. 7.....	138
3.5 INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	138
3.6 ANÁLISIS DE LA NORMA PARA PEATONES: CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.....	144
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	147
BIBLIOGRAFÍA	155
CIBERGRAFÍA.....	156
ANEXOS.....	158

LISTA DE TABLAS

	pag.
Tabla 1. Accidentes de tránsito con número de muertos y número de heridos	38
Tabla 2. Resultados de Conocimiento del Código Nacional de Tránsito total de la muestra.....	64
Tabla 3. Resultados de Conocimiento del Código Nacional de Tránsito por sectores.....	65
Tabla 4. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito.....	67
Tabla 5. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito en el sector de La 80.	69
Tabla 6. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito en el sector de San Diego.....	71
Tabla 7. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito en el sector de San Juan.....	73
Tabla 8. Resultados sobre el conocimiento del peatón de los deberes estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.....	75
Tabla 9. Resultados sobre el conocimiento del peatón de los deberes estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Muestra sectorizada.....	76
Tabla 10. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada uno de los deberes estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.....	78
Tabla 11. Resultados sobre el conocimiento del peatón de sus derechos estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.....	80

Tabla 12. Resultados sobre el conocimiento del peatón de sus derechos estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Muestra sectorizada.....	81
Tabla 13. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada uno de sus derechos estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.	83
Tabla 14. Resultados sobre lo que el peatón cree que sucede al infringir las normas estipuladas por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.	86
Tabla 15. Resultados sobre lo que el peatón cree que sucede al infringir las normas estipuladas por el Código Nacional de Tránsito. Muestra sectorizada.....	88
Tabla 16. Resultados para que sirven los puentes peatonales desde la perspectiva del peatón. Total de la muestra.....	90
Tabla 17. Resultados para que sirven los puentes peatonales desde la perspectiva del peatón. Muestra sectorizada.	91
Tabla 18. Resultados para que sirven los semáforos peatonales desde la perspectiva del peatón. Total de la muestra.	93
Tabla 19. Resultados para que sirven los semáforos peatonales desde la perspectiva del peatón. Muestra sectorizada.....	94
Tabla 20. Resultados para que sirven las cebras peatonales desde la perspectiva del peatón. Total de la muestra.....	97
Tabla 21. Resultados para que sirven las cebras peatonales desde la perspectiva del peatón. Muestra sectorizada.	98
Tabla 22. Resultados sobre el fin de las normas peatonales según el peatón. Total de la muestra.	100
Tabla 23. Resultados sobre el fin de las normas peatonales según el peatón. Muestra sectorizada.....	102
Tabla 24. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a puentes peatonales, semáforos y cebras. Total de la muestra.	103
Tabla 25. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a los puentes peatonales. Muestra sectorizada.	105
Tabla 26. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a los semáforos peatonales. Muestra sectorizada.	105

Tabla 27. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a las cebras. Muestra sectorizada.	106
Tabla 28. Resultados sobre el porcentaje de infracción a las normas peatonales por parte de los peatones. Total de la muestra.	108
Tabla 29. Resultados sobre el porcentaje de infracción a las normas peatonales por parte de los peatones. Muestra sectorizada.	109
Tabla 30. Resultados sobre el porcentaje de uso que dan los peatones a puentes, semáforos y cebras. Total de la muestra.	110
Tabla 31. Resultados sobre el porcentaje de uso que dan los peatones a puentes, semáforos y cebras. Muestra sectorizada.	112
Tabla 32. Resultados sobre la percepción que de un peatón infractor tiene el encuestado. Total de la muestra.	113
Tabla 33. Resultados sobre la percepción que de un peatón infractor tiene el encuestado. Muestra sectorizada.	115
Tabla 34. Resultados sobre si el peatón le llamaría la atención a otro peatón infractor. Total de la muestra.	117
Tabla 35. Resultados sobre si el peatón le llamaría la atención a otro peatón infractor. Muestra sectorizada.	118
Tabla 36. Resultados sobre si al peatón le gustaría llamarle la atención a otro peatón infractor. Total de la muestra.	120
Tabla 37. Resultados sobre si al peatón le gustaría llamarle la atención a otro peatón infractor. Muestra sectorizada.	121
Tabla 38. Resultados sobre la reacción que tendría el peatón al llamarle la atención a otro peatón infractor. Total de la muestra.	123
Tabla 39. Resultados sobre la reacción que tendría el peatón al llamarle la atención a otro peatón infractor. Muestra sectorizada.	125
Tabla 40. Resultados sobre si deberían existir sanciones para los peatones infractores. Total de la muestra.	127
Tabla 41. Resultados sobre si deberían existir sanciones para los peatones infractores. Muestra sectorizada.	128

Tabla 42. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas. Total de la muestra.....	130
Tabla 43. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas, en el sector de La 80.....	132
Tabla 44. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas, en el sector de San Diego.....	133
Tabla 45. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas, en el sector de San Juan.....	134

LISTA DE CUADROS

	pag.
Cuadro 1. Variables: Identificación y clasificación.	42
Cuadro 2. Variables: Indicadores e ítems relacionados.	44
Cuadro 3. Hipótesis: Identificación, formulación y redacción.	47
Cuadro 4. Análisis de Coherencia.....	56

LISTA DE GRÁFICOS

	pag.
Gráfico 1. Distribución porcentual de muertos por accidentes de tránsito en Medellín según condición de la víctima 2003 -2006.	26
Gráfico 2. ¿Usted Conoce las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	64
Gráfico 3. ¿Usted Conoce las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.	66
Gráfico 4. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	68
Gráfico 5. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Sector de La 80.	70
Gráfico 6. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Sector San Diego.	72
Gráfico 7. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Sector San Juan.	74
Gráfico 8. ¿Conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	75
Gráfico 9. ¿Conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.	77
Gráfico 10. ¿Conoce los siguientes deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	79
Gráfico 11. ¿Conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	80
Gráfico 12. ¿Conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.	82

Gráfico 13. ¿Conoce los siguientes derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	85
Gráfico 14. ¿Qué pasa cuando se infringen las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	86
Gráfico 15. ¿Qué pasa cuando se infringen las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.	89
Gráfico 16. ¿Para qué sirven los puentes peatonales? Total de la muestra.	90
Gráfico 17. ¿Para qué sirven los puentes peatonales? Muestra sectorizada.	92
Gráfico 18. ¿Para qué sirven los semáforos peatonales? Total de la muestra.	94
Gráfico 19. ¿Para qué sirven los semáforos peatonales? Muestra sectorizada. ...	95
Gráfico 20. ¿Para qué sirven las cebras peatonales? Total de la muestra.	97
Gráfico 21. ¿Para qué sirven las cebras peatonales? Muestra sectorizada.	99
Gráfico 22. ¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones? Total de la muestra.	100
Gráfico 23. ¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones? Muestra sectorizada.	102
Gráfico 24. Evalúe de 1 a 5 la importancia que tiene para usted el uso de los puentes peatonales, los semáforos y las cebras, en donde 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación. Total de la muestra.	104
Gráfico 25. Evalúe de 1 a 5 la importancia que tiene para usted el uso de los puentes peatonales, los semáforos y las cebras, en donde 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación. Muestra sectorizada.	107
Gráfico 26. ¿Alguna vez ha infringido la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.	108
Gráfico 27. ¿Alguna vez ha infringido la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.	109
Gráfico 28. ¿Usted cruza por los siguientes lugares? Total de la muestra.	111
Gráfico 29. ¿Usted cruza por los siguientes lugares? Muestra sectorizada.	112

Gráfico 30. Si usted ve a una persona que no cumple como peatón e irrespeto la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito, usted piensa que esa persona. . . (Total de la muestra).....	113
Gráfico 31. Si usted ve a una persona que no cumple como peatón e irrespeto la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito, usted piensa que esa persona. . . (Muestra sectorizada)	116
Gráfico 32. ¿Si ve a una persona infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito usted le llama la atención al respecto? Total de la muestra.	117
Gráfico 33. ¿Si ve a una persona infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito usted le llama la atención al respecto? Muestra sectorizada.	119
Gráfico 34. ¿Le gustaría llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Total de la muestra.	120
Gráfico 35. ¿Le gustaría llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Muestra sectorizada.....	122
Gráfico 36. ¿Cómo cree que reaccionaría usted a la hora de llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Total de la muestra.	124
Gráfico 37. ¿Cómo cree que reaccionaría usted a la hora de llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Muestra sectorizada.....	126
Gráfico 38. ¿Cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma? Total de la muestra.	127
Gráfico 39. ¿Cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma? Muestra sectorizada.....	129
Gráfico 40. Evalúe de 1 a 5 la importancia del rol que cumple cada institución en la sociedad para contribuir a que las personas se comporten como buenos peatones, entendiendo que 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación. Total de la muestra.	131

Gráfico 41. Evalúe de 1 a 5 la importancia del rol que cumple cada institución en la sociedad para contribuir a que las personas se comporten como buenos peatones, entendiendo que 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación.

Muestra sectorizada.....135

LISTA DE IMÁGENES

	pag.
Imagen 1. Estructura puentes peatonales.	30
Imagen 2. Las cebras.	31
Imagen 3. Los semáforos.	31

LISTA DE ANEXOS

	pag.
Anexo A. Encuesta.	159
Anexo B. Estudio sobre el comportamiento del peatón	166

RESUMEN

El presente proyecto verifica el comportamiento del habitante de Medellín en su condición de peatón, y como caso de estudio particular la acción de cruzar un puente, el paso por las cebras, y el respeto a los semáforos. El tema se abordó, desde la perspectiva de la norma del Código Nacional de Tránsito y sus acepciones, considerando las diferentes variables que inciden en las actitudes que adopta el peatón frente a las herramientas y estructuras de movilidad que lo invitan a interactuar con los demás actores en las vías. Los sectores de la 80, San Juan y San Diego, son los espacios elegidos para analizar y evaluar el comportamientos del peatón.

El comportamiento está permeado por el conocimiento, comprensión, gustos, preferencias, intención en la acción, acción y repetición de la acción de cara al Código Nacional de Tránsito. Dentro de los hallazgos se evidencia el poco conocimiento de la norma, el poco uso de las estructuras y herramientas peatonales, pero, paradójicamente altos niveles de comprensión frente al fin de la norma, su importancia, lo que busca, y los valores que esta defiende. Sin embargo, el peatón de Medellín se reconoce infractor, pero, está del lado de la sanción y conviene con el deber ser frente a la norma.

Palabras claves: Conductas del peatón, movilidad, seguridad vial, norma.

ABSTRACT

This project verifies the behavior of the habitant of Medellín in its capacity as pedestrian as a case study and action including crossing a bridge, step by zebras, and respect for semaphores. The topic be addressed from the perspective of the standard National Traffic Code and their meanings, considering the different

variables that influence attitudes adopted by the pedestrian against the mobility tools and structures that invite you to interact with other actors on the tracks. The sectors 80, San Juan and San Diego, are the sites chosen to analyze and evaluate the behavior of pedestrians.

The behavior is permeated by knowledge, understanding, likes, preferences, intention on the action, action and action replay facing the National Traffic Code. Within of the findings are evidence a little knowledge of the norm, the low use of structures and pedestrian tools, but paradoxically high levels of understanding against the purpose of the rule, its importance, what you want, and the values it defends. However, the pedestrian of Medellin is recognized offender, but, he is on the side of the penalty and the duty should be against the norm.

KEYWORDS

Pedestrian behavior, mobility, vial security, norm.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 PRESENTACIÓN

Si bien el tema de la seguridad vial, se ha trabajado más desde la infraestructura, la reglamentación, los vehículos y motociclistas, el tema del comportamiento humano o conductas del peatón, es un factor no menos importante sobre el cual se pueden sacar conclusiones relevantes que permitan descubrir la usabilidad de cada una de las estructuras y herramientas brindadas al ciudadano para ejercer su papel de peatón, avanzando hacia la configuración de una cultura ciudadana en las vías, relacionada con aspectos como la prevención, el autocuidado y por ende, la disminución del riesgo y los índices de accidentabilidad.

La trasgresión a la norma, los visos de intolerancia y la posible falta de civismo en las vías y/o carreteras, se convierten en variables de un estudio que pone al descubierto la relación entre los dos principales actores en las vías: conductores y peatones. Actitudes que desconocen los derechos de los demás y buscan anarquizar la circulación, son comunes en el entorno, anteponiendo las situaciones particulares como válidas para imponer conductas ajenas a la norma. Dichas situaciones ponen en riesgo el verdadero progreso de una ciudad con vocación turística y de internacionalización al ofrecer un panorama caótico para el visitante que hace irritante la vida en comunidad.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo General. Verificar el comportamiento del peatón en la ciudad de Medellín. (Centrados en la acción de cruzar un puente peatonal, el paso por las cebras, y el respeto a los semáforos peatonales en el año 2012).¹

¹ Conforme a la norma vigente del Código Nacional de Tránsito.

1.2.2 Objetivos específicos.

- Identificar el conocimiento que tiene el peatón del Código Nacional de Tránsito el cual le otorga derechos y deberes.
- Establecer la comprensión que el peatón tiene de la norma.
- Determinar el cumplimiento de la norma por parte del peatón en la ciudad de Medellín.
- Descubrir la lectura que sobre los puentes peatonales, las cebras y los semáforos hace el usuario en términos de utilidad.
- Evaluar la importancia que para el peatón tienen los puentes, las cebras y los semáforos peatonales.
- Descubrir la capacidad de las personas de corregir a los demás como herramientas de control social tendientes a reforzar el tema de la convivencia, la aceptación de la norma y la construcción de conciencia cívica.
- Identificar la percepción que tiene el peatón sobre la incidencia que tienen el Estado, la familia y la escuela en la educación de las conductas peatonales.

1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Las conductas peatonales exhibidas en la ciudad de Medellín, confrontadas con lo estipulado por el Código Nacional de Tránsito, denotan una trasgresión a la norma que desemboca en hábitos contrarios al deber ser y que corren el riesgo de convertirse en conductas socialmente aceptadas configurando una “cultura

ciudadana” contraria ala esperada desde la esfera de la norma, lo público, la convivencia ciudadana y el respeto por los valores fundamentales.

¿Qué tan ajustado es el comportamiento del peatón de la ciudad de Medellín respecto a la norma establecida por el Código Nacional de Tránsito?

¿Qué grado de conocimiento tiene el peatón de la ciudad de Medellín del Código Nacional de Tránsito sus derechos y deberes?

¿El peatón de Medellín comprende las normas peatonales e identifica el fin de las mismas?

¿El peatón de Medellín cumple y/o acata las normas estipuladas por el Código Nacional de Tránsito?

¿Qué tan útiles resultan ser los puentes, cebras y semáforos peatonales para el usuario peatón?

¿Qué importancia le da el peatón a los puentes, cebras y semáforos peatonales?

¿El ciudadano de Medellín en su calidad de peatón es veedor frente a las conductas incorrectas de los demás peatones? ¿El peatón adopta posiciones de control social corrigiendo a los infractores?

¿Cuál es la percepción del peatón sobre la incidencia que tienen el Estado, la familia y la escuela en las enseñanzas de las conductas peatonales correctas?

1.4 JUSTIFICACIÓN

*“Si para liberarnos a los colombianos
fue necesario un héroe, para disciplinarnos
será indispensable ¡un genio...!”*

Autor desconocido².

Existe una relación muy estrecha entre el grado de desarrollo de un país y el nivel de disciplina social, dado que la indisciplina es un gran obstáculo para el progreso de las comunidades que no encuentran acciones colectivas legítimas que los lleven a actuar bajo la norma bien sea legal, moral y/o social. A mayor indisciplina social, mayor el grado de desarrollo de los pueblos, contrario a lo que se percibe en ciudades desarrolladas donde el civismo de sus habitantes genera una relación directamente proporcional entre disciplina y progreso.

El presente proyecto busca estudiar las conductas de los peatones en la ciudad de Medellín, descubriendo las razones, percepciones, ideas e imaginarios, que inciden en el comportamiento que frente a la norma tiene el ciudadano en su condición de transeúnte, especialmente en la acción de cruzar un puente peatonal, el paso por las cebras y el respeto a los semáforos peatonales en el año 2012.

El tema se abordará, no sólo desde la perspectiva de la norma y sus diferentes acepciones, sino desde las diferentes variables que inciden en la actitud despreocupada y poco cívica del habitante que prefiere cruzar la calle arriesgando su vida a cruzar por los puentes peatonales, las cebras, o ignorando el semáforo peatonal.

² Tomado de columna de opinión Indisciplina, Néstor Restrepo, diario El Tiempo, 18 de enero de 2010.

Aspectos como la infraestructura física, la subutilización de las estructuras, su condición actual, deterioro, abandono y mantenimiento, los usos que la sociedad le ha dado a los puentes, semáforos y cebras, y en definitiva todo aquello que rodea la acción de no utilizar estas herramientas que buscan mejorar la movilidad y dar seguridad al peatón, serán observados para definir la problemática desde la perspectiva de la norma misma y las posibles razones que llevan a su incumplimiento. De esta manera podrán brindarse herramientas a la administración local para que conforme al análisis de los datos que arroje el estudio del comportamiento peatonal en tres puntos nodales: San Juan, La 80 y sector de San Diego, se refuercen conductas de civismo y se disminuya la brecha entre la norma y su práctica.

La observación de los comportamientos que rodean el accionar del peatón, permitirá establecer el divorcio o no entre la ley, la moral y la cultura; tres perspectivas que hablan de la expresión de la voluntad o no del individuo para hacerle frente a la norma y que esbozará las razones por las cuáles cada comportamiento encuentran una justificación. Observar la coherencia o no entre ley, moral y cultura, sin duda, será una tarea que lleve a descubrir la idea que los individuos, en este caso peatones, tienen en cuanto a la ley (Código Nacional de Tránsito), y si ésta, coincide o no con lo que dicta su conciencia, o con lo establecido por la costumbre.

Cabe resaltar además, que el objeto de estudio, guarda estrecha relación con dos derechos fundamentales del hombre: movilidad y seguridad, todo ello enmarcado en la concepción del espacio público para lo que será importante entrar a definir estos aspectos desde la realidad particular.

Actualmente, la defensa del espacio público denota un especial valor civil, pues, no sólo en Medellín sino también en otras ciudades del país, este tema merece

especial atención al ser considerado como uno de los principales promotores de construcción de ciudad y de ciudadanía.

De otro lado, en el marco de la cultura ciudadana, la movilidad, implica un proceso de interacción social. El desplazamiento de bienes, personas, animales y servicios se da y se vive en el espacio público, todo ello acompañado de reglas compartidas en comunidad que pasan a ser patrimonio colectivo. Aspectos como la productividad de las ciudades, la equidad en el acceso a los servicios, la seguridad, la convivencia, y en general la calidad de vida de las personas hacen parte de esta red de interacciones en donde la convivencia, será el ancla que permita el respeto y el ejercicio de los derechos y deberes ciudadanos. Cada ciudadano tiene una percepción sobre el tema de la movilidad y a partir de allí se detectan las problemáticas que en materia de seguridad vial, atañen al común.

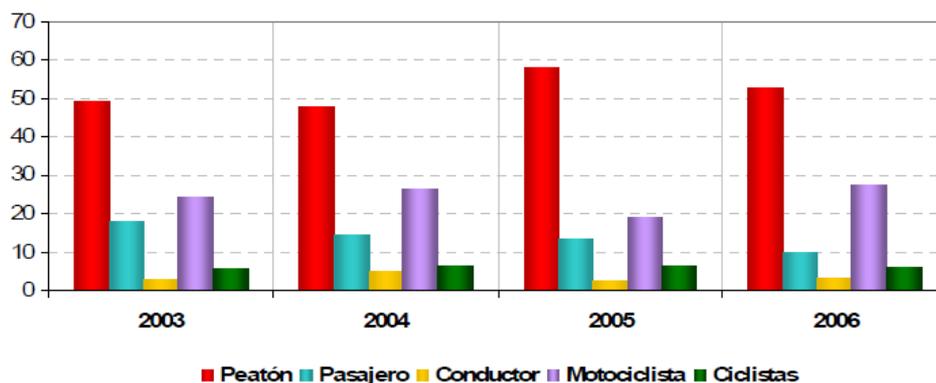
Las cifras arrojadas por el Fondo de Prevención Vial periódicamente, demuestran que el tema de movilidad en las ciudades, se ve alterado por comportamientos poco disciplinados, que trasgreden la norma y que desembocan en el aumento de los índices de accidentalidad alterando la circulación. Cabe anotar, que los peatones, siguen siendo las víctimas más frecuentes de los accidentes de tránsito en Medellín.

Dicha situación representa en la actualidad, un frente de trabajo insoslayable cuando de convivencia ciudadana, cultura, espacio público, movilidad, seguridad, derechos y deberes ciudadanos se refiere, todo ello enmarcado en la esfera de lo público que debe trabajar estos aspectos para configurar las sociedades civiles que se quiere en pro del desarrollo.

En un estudio realizado por el Fondo de Prevención Vial que estableció la distribución porcentual de heridos por accidente de tránsito en Medellín según la condición de la víctima entre los años 2003 y 2006, fue evidente como el peatón

era la víctima número 1 en las vías con porcentajes de casi el 40%. Sin embargo para el año 2006 se destacó una leve mejoría y este porcentaje logró disminuir un poco más de la mitad, aproximadamente el 26%, lo que denotaría un avance en el tema de cara a la conciencia del peatón y de los demás actores en las vías, pero, al contrastarlo con las cifras que arroja el mismo estudio en materia ya no de heridos sino de muertos, la situación es alarmante, pues el peatón aparece como la víctima por excelencia con un promedio del 50% dentro del general, antes que los pasajeros, conductores, motociclistas y ciclistas. ¿Cómo lograr la disminución de este índice en la ciudad? Es por ello que este trabajo pretende monitorear el comportamiento de los peatones en tres puntos nodales de Medellín en el 2012, como muestra representativa, que contribuya a detectar los avances que sobre la conciencia peatonal y el correcto rol asumido por el ciudadano se han venido dando, o de lo contrario continuar brindando herramientas de trabajo en esta línea tras la evidencia de comportamientos que será necesario modificar en pro de una cultura ciudadana orientada al civismo y el acatamiento a la norma.

Gráfico 1. Distribución porcentual de muertos por accidentes de tránsito en Medellín según condición de la víctima 2003 -2006³.



Fuente: Fondo de Prevención Vial

Fuente: Fondo de Prevención Vial.

³ Encuesta de cultura ciudadana en la ciudad de Medellín. Análisis preliminar de los resultados de la encuesta de cultura ciudadana realizada en la ciudad de Medellín en julio de 2007. Septiembre de 2007. Corpo Visionarios.

En el año 2007, la Corporación Visionarios realizó para la Fundación Terpel y la Secretaría de Cultura Ciudadana de la Alcaldía de Medellín, una encuesta sobre cultura ciudadana que aplicó en julio del mismo año, abordando temas como la movilidad y la accidentalidad vial en la ciudad, evidenciando diferentes problemáticas, comportamientos y percepciones del ciudadano, que se convertirán en un punto de partida interesante que permitirá avanzar sobre el particular objeto de estudio, para concluir si existen avances en el tema de la cultura peatonal considerando que este estudio junto con el realizado por el Fondo de Prevención Vial en febrero de 2011 sobre Comportamiento peatonal en Colombia, sientan un precedente que es importante monitorear a raíz de las campañas mediáticas que se han emprendido tanto a nivel local como nacional con miras a modificar los comportamientos del transeúnte.

A través del desarrollo de este proyecto, se hace posible la aplicación de los conceptos y teorías aprehendidos en la especialización como:

- **Marketing de ciudad**, necesario para llevar a cabo campañas entre los ciudadanos que “vendan” la idea de seguridad, convivencia y disfrute del espacio público, observando reglas de convivencia ciudadana.
- **Planeación Prospectiva**, brindando herramientas que permitan la construcción de diferentes escenarios futuros y posibles para enfrentar la problemática.
- **Principios generales del Derecho**, dónde se hacen evidentes los derechos y deberes del ciudadano.

Desde la perspectiva de lo público se conformará el bagaje conceptual para avanzar en este proyecto, haciendo énfasis en la atención a las particularidades y externalidades de las comunidades para tener visiones acertadas del entorno que

permitan a los planes de desarrollo local y sectorial, trabajar en productos que impacten la sociedad positivamente.

1.5 VIABILIDAD

El presente proyecto, goza de viabilidad en la medida en que responderá a un trabajo de investigación realizado en la ciudad desde diferentes frentes y ópticas: la legal, la de la administración pública y sus secretarías involucradas y la percepción del ciudadano, a través de un trabajo de campo y observación de los comportamientos sociales, propio de las disciplinas humanísticas y para el caso particular de la profesión que se acredita: Comunicador Social Periodista.

1.6 ESTADO DEL ARTE Y MARCO TEÓRICO

Si se parte de la idea de que el ser humano es social por naturaleza⁴, y es esto lo que lo lleva a relacionarse constantemente y vivir en comunidad, las sociedades modernas son entonces la respuesta a esta necesidad, la cual aunque no ha cambiado a lo largo de la historia para poder conservarse ha necesitado del establecimiento de códigos, leyes y/o normas, ya sean desde el derecho natural, inherente a la condición humana, el derecho formal e incluso la moral, la ética y la convivencia, con el fin de orientar la conducta y las relaciones humanas y evitar que estas alteren el status quo y los contratos previamente establecidos por el ser humano en las diferentes formas de sociedades que establece.

Pensar en sociedades sin normas o manuales de conducta sería casi que pensar en las sociedades antiguas con seres humanos en pequeñas hordas, sin mayores señales de organización interna, ni respeto por las libertades individuales y los derechos colectivos, sin organizaciones administrativas definidas, desarrollo tecnológico, sistemas de movilidad viables y de comunicaciones, entre otros. Sin embargo, la existencia de estas normas o manuales, por más aceptación o

⁴ Aristóteles.

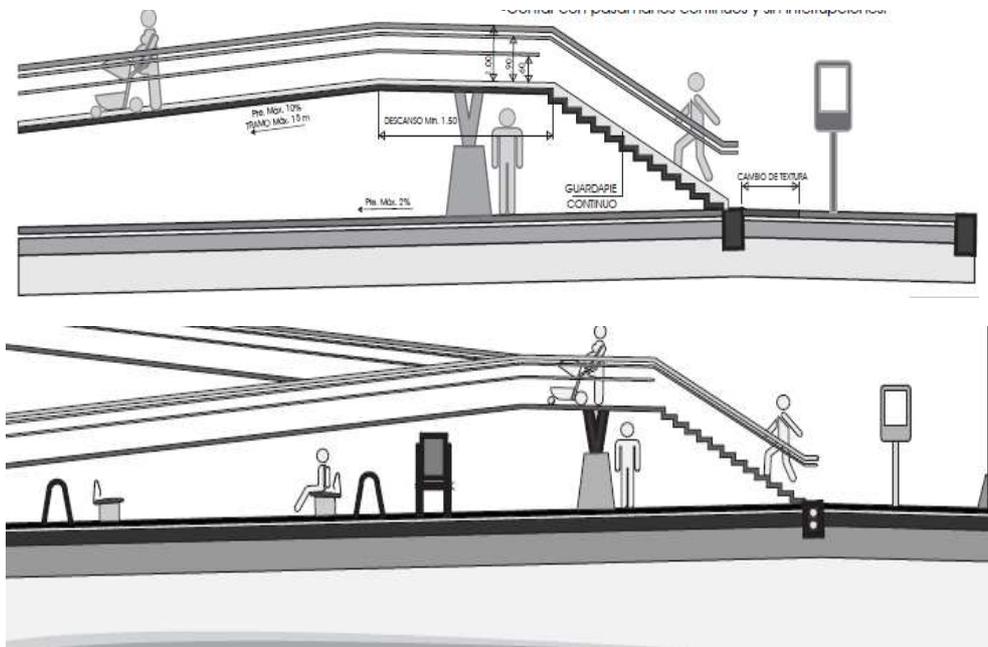
consenso general que generen no aseguran la conservación y cumplimiento de las mismas por parte de todos los seres humanos, ni siquiera si de ello depende la seguridad y protección de los intereses personales o el núcleo familiar, sobre los intereses colectivos y/o privados. Lo cual se refleja en diferentes aspectos y esferas de las relaciones que establece el ser humano desde lo social y doméstico y lo público. Una de ellas la cual es relevante para este trabajo es la relación que establece o la manera como el ser humano se comporta frente a la movilidad, movilidad entendida desde las diferentes acciones que tiene como peatón para movilizarse en los espacios públicos, las herramientas que se dan desde el Estado para el buen desarrollo de la misma y la libertad natural que el ser humano posee para cumplir o no cumplir con su auto cuidado y las normas legales que establece el sistema para el tema y sus sanciones.

Para poder abordar el tema de estudio de este trabajo es necesario limitar primero el campo de investigación, ya que las conductas del peatón son tantas y tan variadas, que se requiere delimitarlas para su revisión juiciosa; se trabajará entonces con: la acción de cruzar un puente peatonal, el paso por las cebras y el respeto a los semáforos peatonales, en tres puntos nodales de la ciudad de Medellín: El Poblado (Comuna 14), la Carrera Ochenta (Comuna 16) y el Centro (Comuna 10).

Técnicamente se entenderá como puente peatonal: “El puente peatonal o, como construcción cerrada, Skyway permite el paso de peatones sobre vías de tráfico. Se pueden construir en diferentes tipos de materiales. Desde el punto de vista de planificación de transporte, la gran ventaja de estas estructuras es que facilitan el tráfico peatonal y ayudan a evitar el tráfico vehicular”⁵, deben tener una pendiente del 10%, con tramos de máximo 18 escalones y deben permitir el paso de sillas de ruedas, con el fin de no limitar la movilidad, con barandas a un metro mínimo de altura, con señalización sencilla y legible.

⁵ IDU.GOV. [on line] Disponible en: www.idu.gov.co/espaciopublico

Imagen 1. Estructura puentes peatonales.



Fuente: Tomado de guía práctica de la movilidad peatonal urbana.

Las cebras “como indica su definición, son franjas que indican que por ahí está permitido el paso a peatones. En otros países el uso de estos pasos es obligatorio, y el no cumplir esta norma conduce al arresto y una multa por parte de las autoridades”⁶, se pueden hacer del ancho que el tráfico lo requiera, comenzando con un ancho mínimo de 2.0 m.

⁶ TRÁNSITO FLORIDA BLANCA. [on line] Disponible en: www.transitofloridablanca.gov.co. Campaña de valores, pasos cebras, Secretaría de Transporte y Transito de Florida Blanca.

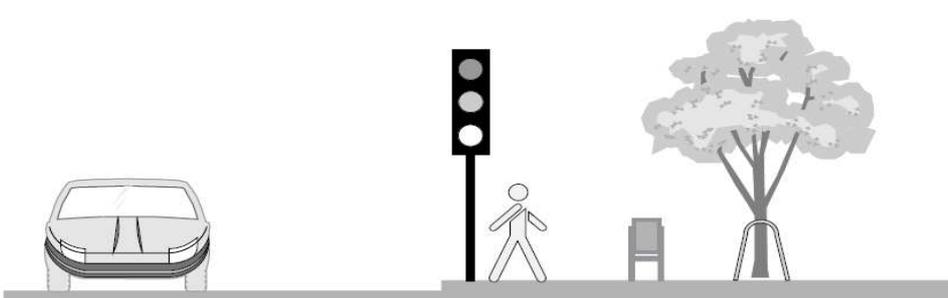
Imagen 2. Las cebras.



Fuente: Tomado de guía práctica de la movilidad peatonal urbana.

Los semáforos se dividen en tres clases, vehiculares, peatonales y direccionales, según el uso que tengan, El peatonal “Se hallan instalados en combinación con los vehiculares y tienen por objeto regular el paso de los peatones en intersecciones con alto volumen de tráfico”⁷, donde generalmente aparece una silueta de color que indica si se puede o no se puede pasar, muy parecido a los vehiculares que tienen tres colores, rojo, amarillo y verde y que también indican a los peatones si los vehículos están o no cruzando por dicho sector y estos pueden cruzar con seguridad. En la actualidad según información de la Secretaría de Transporte y Transito de Medellín se cuenta con 566 semáforos operando.

Imagen 3. Los semáforos peatonales.



Fuente: Tomado de guía práctica de la movilidad peatonal urbana.

⁷ Tomado de El semáforo y sus funciones, sin autor, diario El tiempo, Julio 5 de 1996.

Y trabajar temas como la normatividad existente, partiendo de la Constitución Política Colombiana considerada ley de leyes, ley entendida como norma jurídica que prohíbe o permite, frente a la cual se debe obediencia. Dentro de la Constitución se hace referencia a la movilidad en general en el artículo 24 así: "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el Territorio Nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y a residenciar en Colombia". E igualmente establece una serie de derechos y deberes de todos los ciudadanos colombianos, en los capítulos del 1 al 5, que limitan u orientan lo que debe ser el actuar de los mismos, no solo en temas de movilidad, sino a su vez en todo lo relacionado con su desarrollo en comunidad y con las libertades y prohibiciones que su desarrollo representa. Adicionalmente no debe dejarse a un lado el Código de Transito o Ley 769 del 6 de agosto de 2002, la cual regula de manera exclusiva el tema de movilidad y tránsito terrestre en Colombia, donde en su artículo 2 establece las definiciones que considera relevantes para dicha norma, para el caso en estudio, interesan las siguientes:

- **Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía.
- **Paso peatonal a nivel:** Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.
- **Paso peatonal a desnivel:** Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.
- **Paso peatonal a nivel:** Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.
- **Semáforo:** Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas. Cuya clasificación se encuentra en el artículo 117.

Igualmente debe darse una mirada a las campañas que se han realizado tanto a nivel nacional como local, por la Secretaría de Transporte y Tránsito de Medellín a lo largo de las últimas administraciones desde la del ex Alcalde Sergio Fajardo Valderrama, hasta hoy, con el fin de cumplir no solo con las metas de los diferentes planes de desarrollo, sino también buscado darle respuestas a la ciudadanía frente a los problemas sociales que se derivan en este caso de todo lo relacionado con la movilidad, que hace que el tema sea necesario tratarse desde la agenda pública, administración tras administración. Y por último, más no menos importante, mirar la conducta humana frente a estas acciones y en algunos casos omisiones, las cuales serán tenidas en cuenta desde la perspectiva del peatón como un aporte al tema de la movilidad y la seguridad vial en la ciudad y un factor importante en todo lo relacionado con el auto cuidado y la responsabilidad que se tiene desde la persona misma. Donde la vieja disputa entre derecho y moral cobra un nuevo significado para este escenario en particular ya que hay muchas posiciones en las cuales el tema de la seguridad vial está directamente relacionado con el comportamiento moral del individuo o lo que muchos prefieren llamar conciencia, la cual establece lo correcto o incorrecto moralmente, más allá del comportamiento legalmente correcto. Lo cual deja un amplio margen de subjetividad en el actuar en este caso del peatón, el cual según sus parámetros podrá hacer lo moral o legalmente correcto frente al uso de los puentes, cebras y semáforos, con el fin de preservar su vida y seguridad.

Si bien como lo plantea el político y académico Colombiano Gerardo Molina, uno de los grandes pilares por no decir el más importante de la Democracia Moderna⁸ y que hace de ésta una de las formas de régimen político más utilizadas actualmente en el mundo, es la posibilidad real que tiene el individuo de ser libre, libre para expresar sus ideas y definir su manera de actuar en la sociedad, ya sea acorde o en contravía a las normas previamente establecidas, lo que nunca se ve es que detrás de este sentimiento o imaginario colectivo de libertad hay una serie

⁸.MOLINA, Gerardo. Proceso y destino de la libertad. Bogotá: Litografía Villegas, 1955. 275 p.

de actores con poder social, económico, religioso y cultural, que buscan limitarla con el fin de lograr sociedades más armónicas, convivencia pacífica y protección al ciudadano por un lado e intereses particulares de pequeños grupos de poder por el otro. Aunque desde la Constitución Política de cada sociedad, carta de navegación legal de la misma se establecen libertades, derechos y deberes a los seres humanos, el cumplimiento de estos acuerdos en la práctica presenta una serie de inconvenientes relacionados con los diferentes niveles culturales, sociales, económicos e incluso religiosos que tiene cada individuo y cada grupo familiar, sin contar con el hecho de que también influye la esfera de poder en que se desarrollan sus relaciones tanto públicas como privadas y la sociedad donde se encuentra.

El cambio que introduce en las sociedades la vida corriente genera huellas imborrables para el desarrollo de las mismas, pues aparece el papel político de la democracia como manifestación de la igualdad de los hombres, igualdad que está presente en todas sus esferas, y es en esta aparición de la vida corriente que aparece un núcleo base de identidad moderna que tiene tres niveles interconectados, el primero es la ética de la vida corriente, donde cada individuo puede dirigir su vida bajo los nuevos marcos morales establecidos y aceptados, la segunda la filosofía de la libertad para el individuo auto determinarse y ser autor responsable de sí mismo, de sus actos y sus relaciones y el tercero la racionalidad desvinculada que es la manera como el hombre opera frente al mundo y todo lo que esto conlleva, siendo los tres niveles libertad del ser humano escogerlos, permanecer en ellos o cambiarlos.

A medida que se genera desarrollo a cualquier nivel en la sociedad, crece también la tecnología, la infraestructura y en este caso en particular la manera y los medios que se utilizaron para movilizarse – sistemas de movilidad - y la manera como ésta se desarrolla desde los vehículos, los conductores, las motocicletas y el peatón, siendo este último el que se encuentra en mayor desventaja frente a los tres

anteriores, por lo cual desde el Estado se piensa constantemente en la protección del mismo mediante herramientas tecnológicas, infraestructura y campañas que buscan generar cultura y preservar la vía del peatón en las diferentes ciudades y espacios públicos, buscando que desde la costumbre se haga la ley y viceversa. Sin pensarse en el derecho del más fuerte, si no, en la fuerza del derecho, sin violencia, arbitrariedades y libertades compartidas. Ya que la libertad sin derecho es una anarquía y destruye la libertad y no se da la justicia al servicio de todos. El derecho no debe ser el poder de unos pocos, si no la expresión del interés común – consenso –, donde este puede ser observado por cualquier actor del sistema. Lo cual sin embargo, no soluciona el problema de fondo, la poca cultura de autocuidado y respeto por la vida propia y del otro, lo cual lleva al ser humano a actitudes irresponsables e irracionales, que generan accidentes evitables y problemas de movilidad y convivencia constantes en sectores con características críticas, que agravan aún más la situación.

Si bien, se puede contar con inversión en infraestructura, campañas pedagógicas, recursos económicos para modernización, voluntad política, etc. De manera amplia en un Municipio como Medellín, no hay que dejar a un lado que por tratarse de un comportamiento humano, es difícil definir unos parámetros fijos, ya que aunque el peatón puede tener conocimiento de toda esta información, en especial de las campañas pedagógicas las cuales generalmente son divulgadas por medios masivos, es quien en última instancia decide o determina de forma individual su utilización, ya sea de manera correcta o incorrecta. Antes de la utilización de un puente, cebra o semáforo el peatón debe realizar una selección consciente sobre su uso o no, algo parecido a lo que hacen las personas a la hora de comprar un bien o servicio, no es una decisión inconsciente o involuntaria del peatón, teniendo en cuenta que si bien hay peatones menores de edad, niños o adultos mayores que podrían decidir de manera inconsciente o inducido por un tercero, en su mayoría van con un peatón mayor, que decide sobre la utilización o no de estas herramientas.

Podría pensarse entonces que si bien el peatón conoce la información, la comprensión de la misma y su relación con la seguridad y el auto cuidado no son del todo claras ni se da bajo los mismos parámetros por parte de todos los peatones e igualmente hay un tema cultural de transgredir la norma, o buscar la solución que genere menos tiempo y más comodidad, lo cual lleva muchas veces al peatón a utilizar las herramientas que se le brindan desde la movilidad para su seguridad varias veces, mas no de manera permanente, es decir, se utiliza un puente peatonal para cruzar la calle, mas este uso no asegura su utilización al momento de esta persona devolverse por la misma ruta, igualmente no hay que desconocer que hay un grupo de peatones que si deciden utilizar estas herramientas de manera permanente como medida de seguridad, responsabilidad y auto cuidado, lo que debe llevar entonces a analizar que hace que un peatón se ubique en una decisión u otra y si el sector afecta o no afecta la escogencia de la misma.

➤ FONDO DE PREVENCIÓN VIAL

Para los sistemas de movilidad, el Estado es el principal responsable del desarrollo de la infraestructura, la tecnología y las comunicaciones que den respuesta a las necesidades cambiantes de la sociedad, sin embargo, es importante contar con la vinculación de la empresa privada en algunos proyectos o programas con el fin de unir esfuerzos en la protección y generación de cultura de auto cuidado y responsabilidad vial como es el caso en Colombia del Fondo de Prevención Vial⁹, creado con la ley 100 de 1993, operando desde el año 1995 y con el 3% de recursos económicos provenientes de la compra del SOAT, de la mano de los diferentes organismos de transporte a nivel nacional y municipal, considerado hoy en día como punto de referencia en seguridad vial no solo a nivel nacional, sino también internacional.

⁹ FONPREVIAL. [on line] Disponible en: www.fonprevial.gov.co

Una de las campañas más recordadas para sensibilizar al peatón y los demás actores en las vías, adelantada por el Fondo de Prevención Vial, fue la de las **Estrellas Negras**. Pintando una estrella de este color sobre la vía en los lugares donde ha muerto un peatón generalmente por imprudencia del mismo, se llamaba la atención sobre la cercanía de los puentes peatonales que no fueron cruzados, los semáforos que no fueron respetados y las cebras que no fueron utilizadas. Así se buscaba generar conciencia y cultura ciudadana en puntos críticos, al igual que generar un impacto visual para peatones y conductores. Si bien se logró reducir los índices de accidentalidad en estos puntos, la campaña por su alto costo debió ser suspendida y hasta la fecha no se ha visto una campaña similar en el país, ya que presupuestalmente es muy difícil para el gobierno de turno sostener este tipo de ideas dada las múltiples necesidades sociales insatisfechas que tiene el país, que en orden de prioridades, están muy por encima de las de movilidad y hacen que este tipo de iniciativas sean vistas como innecesarias frente a la realidad del país.

Por su parte, la campaña de la **Inteligencia Vial** como una nueva apuesta a la reducción de muertes y accidentes de peatones imprudentes en el país, a pesar de llevar cierto tiempo circulando por diferentes medios y en las ciudades importantes del país en su 6 etapa, no ha logrado posicionarse y concientizar a las personas de la importancia de la misma, logrando lo que su slogan persigue: que tanto peatones como conductores, actúen con inteligencia vial.

También, el Fondo de Prevención Vial realizó en el año 2011 un estudio sobre la caracterización del comportamiento de los peatones en el país, dado el problema que la accidentalidad de los mismos representa para la Administración Pública y la necesidad de que este tema esté constantemente en la agenda pública con el fin de no bajar la guardia y poder salvar vidas, mediante la toma de conciencia de las actuaciones y acciones que se desarrollaron como peatones. (Ver Anexo B). Dentro del estudio se buscó determinar cuál es el rol de los peatones dentro de la movilidad, cuáles son sus comportamientos, sus emociones, la manera como es

capaz de evaluar el riesgo y tomar conciencia, ya que como dice el estudio todos en algún momento somos peatones, incluso cuando se cuenta con carro particular y se hace uso del transporte público. Si bien la mayoría de personas que participaron de este estudio sienten que son buenos peatones las cifras de accidentes y muertes que podrían haber sido evitadas demuestran todo lo contrario, se evidencian fallas a nivel institucional con problemas de infraestructura y capacidad física instalada, continuidad en los proyectos y campañas, pero también un muy bajo interés por el auto cuidado, factor determinante a la hora de reducir las cifras de accidentalidad vial, ya que la prevención empieza por el ser humano mismo.

Tabla 1. Accidentes con número de muertos y número de heridos.

TIPO	MUERTOS	HERIDOS
Bicicleta	31	221
Motocicleta	295	2191
Peatón	284	1589

Fuente: Medicina legal año 2010

➤ **SECRETARIA DE TRANSPORTE Y TRANSITO DE MEDELLÍN.**

A nivel municipal son las Secretarías de Tránsito los entes encargados de todo lo relacionado con la movilidad y seguridad de los peatones, los vehículos y las motocicletas, igualmente de las campañas, proyectos y acciones correctivas que busquen mejorar la movilidad, evitar la accidentalidad y generar **cultura social** alrededor de uno de los temas que genera mayor número de personas fallecidas mes a mes en el país, sin discriminación de edad, sexo o nivel socioeconómico.

Para la Secretaría de Transporte y Tránsito de Medellín es altamente preocupante las cifras de crecimiento del parque automotor, sumado a la irresponsabilidad de

peatones y conductores en las diferentes calles del Municipio que han incrementado las cifras de muerte por causas de movilidad, si bien desde el proyecto de educación y seguridad vial para el periodo 2009 – 2012 que la administración del entonces alcalde Alonso Salazar presentó al Departamento Nacional de Planeación, se trabaja el tema de los valores viales dentro de la comunidad como objetivo principal en dicho sector, realmente es de los proyectos más difíciles de cumplir ya que generar y conservar la cultura ciudadana es un tema de trabajo constante que muchas veces se ve afectado por el tema presupuestal y los diferentes cambios de administración. Trabajar en pro de la cultura vial es un tema del día a día, de trabajo y compromiso constante tanto de los organismos de transporte, como de la comunidad, los peatones, los conductores, hasta los colegios, universidades y empresas privadas. Ya que de una u otra manera todos tienen influencia dentro del problema y pueden ser parte activa de las soluciones.

Ya en Medellín se trabajó por poner más atractivos los puentes peatonales en puntos críticos de la ciudad mediante pinturas llamativas como la cebra del puente peatonal ubicado al costado accidente del Centro Comercial San Diego, lo cual no redundo en baja de los niveles de accidentalidad en dicho punto, ni mayor uso del puente peatonal, siendo mas evidente aun años después cuando se habilita un cruce vehicular por dicho sector que posibilita a los peatones cruzar la vía durante el cambio de semáforo.

Si bien la Secretaría realiza año a año una campaña de movilidad que busca sensibilizar la ciudadanía en los aspectos que se han mencionado a lo largo de este trabajo, auto cuidado y respeto en las vías, dicha campaña no ha logrado una reducción considerable en las cifras de peatones fallecidos y accidentalidad vial. Si bien antes se pensaba en la poca adecuación de los andenes como un factor adicional a la falta de cultura e invasión de dichos espacios como razones importantes para su baja utilización, desde la Administración Municipal se

emprendieron acciones en esta línea y hoy en día la ciudad cuenta con espacios apropiados que buscan mejorar la movilidad y seguridad de los peatones, lo cual debe ir de la mano de un trabajo de concientización sobre la importancia de su uso, ya que la simple obra de infraestructura no garantiza su uso efectivo. Para el tema de las cebras desde la Secretaría se plateaban dos problemas importantes en su debida utilización, primero la invasión por parte del parque automotor y segundo el desconocimiento por parte del peatón de la importancia de dichos espacios, si bien el primer problema se ha ido resolviendo en gran medida gracias a la implementación del sistema de foto multas, el segundo no ha sido posible solucionarse en un 100% dado que hay sectores donde los peatones cruzan por cualquier parte sin importar el riesgo que esto significa para su vidas, por el afán de cruzar y la pereza de caminar hasta una cebra o un semáforo peatonal, siendo estos últimos vistos incluso como innecesarios, sin sentido, demorados por algunos conductores de la ciudad, quienes no tienen ningún inconveniente en pasárselos aún estando en rojo.

Controlar entonces las conductas del ser humano y en este caso en particular del peatón, si bien son un problema que desde la Administración Pública se ha visibilizado y se ha intentado trabajar para corregirlo, por tratarse de conductas humanas, donde opera la libertad de cada uno de auto determinarse y actuar, es muy difícil encontrar una campaña, proyecto o herramienta que de solución de fondo al problema, hay que seguir trabajando día a día por generar cultura y respeto en las vías, desde los colegios y la academia en general sentando bases de auto cuidado y movilidad responsable, sin embargo, se corre el riesgo que a medida que la sociedad evolucione y lo hagan igualmente sus valores e imaginarios colectivos, estas campañas no sean entonces las respuestas necesarias para dicho problema y sea necesario cada vez más generar mas normatividad y mas sanciones ante la imposibilidad del ser humano de auto regularse sin necesidad de la coacción o la privación de sus libertades individuales.

2. TRABAJO DE CAMPO

2.1 DELIMITACIÓN TEÓRICA

2.1.1 Fuentes de información primaria. Información originada por la investigación y la aplicación de la encuesta a los peatones de Medellín, en los sectores de La 80, San Diego y San Juan, con preguntas cerradas referentes a sus hábitos y comportamientos como peatón. (Ver Anexo A).

2.1.2 Fuentes de Información Secundaria. Se consideró la opinión de funcionarios de la Secretaría de Transporte y Tránsito de la ciudad de Medellín, revisión de literatura (Código Nacional de Tránsito, Constitución Política de Colombia, otros sugeridos en las referencias bibliográficas), datos históricos, otras investigaciones realizadas sobre cultura ciudadana y caracterización de peatones.

2.2 DELIMITACIÓN ESPACIAL

Tres puntos nodales de la ciudad donde es posible observar las conductas peatonales descritas. Puntos de alta congestión en puntos estratégicos de la ciudad: El Centro, el sector de La 80 y el Poblado sector San Diego.

2.2.1 Centro. Carrera 57 (Avenida El ferrocarril) con calle 44 (San Juan)

- **Aspectos observables:** Glorieta y cruce de peatones por los semáforos peatonales, puente peatonal, y cebras.

2.2.2 La 80. Carrera 80 con calle 18A

- **Aspectos observables:** Puente peatonal del Instituto San Carlos, cebras y respeto del semáforo.

2.2.3 El Poblado. Carrera 43A con calle 34

- **Aspectos observables:** Puente peatonal San Diego, Almacentro (puente la cebra), respeto del semáforo y las cebras.

2.3 DELIMITACIÓN TEMPORAL

El presente trabajo se realizó entre septiembre de 2011 y septiembre de 2012.

2.4 VARIABLES

Cuadro 1. Variables: Identificación y clasificación.

N°	VARIABLES PRINCIPALES	CLASIFICACIÓN (variables principales)	VARIABLES SECUNDARIAS
v1	Comportamiento peatonal	Dependiente principal	La Norma.
v2	Conocimiento normativo del Código Nacional de Tránsito	Independiente principal	Nivel educativo promedio. Nivel educativo de las personas que infringen la norma.
v3	Comprensión de la norma	Independiente principal	Nivel socioeconómico del peatón.

N°	VARIABLES PRINCIPALES	CLASIFICACIÓN (variables principales)	VARIABLES SECUNDARIAS
V4	Movilidad del peatón en las vías: su uso en las estructuras	Independiente principal	Indicador de muertes por imprudencia.
V5	Importancia peatonal a los puentes, cebras y semáforos peatonales.	Independiente principal	Valor dado a la vida.
V6	Control social: capacidad para corregir al otro.	Independiente principal	Seguridad percibida por el peatón en su entorno de locomoción.
V7	Cumplimiento normativo	Interviniente principal	Edad del peatón.
V8	El rol educativo	Interviniente principal	Género del peatón.
V9			Descuido provocado por el ritmo acelerado del mundo de hoy. (Tener la cabeza ocupada)
V10			Migraciones desde las periferias. Asentamientos de “nuevos” ciudadanos con ideas más rurales y menos urbanas.
V11			Nivel poblacional.
V12			Estilos de vida.
V13			Vocación turística de la ciudad.
V14			Tamaño de presupuestos gubernamentales.

N°	VARIABLES PRINCIPALES	CLASIFICACIÓN (variables principales)	VARIABLES SECUNDARIAS
V15			La tecnología al servicio de la norma. (Evolución de requisitos y necesidades del consumidor de vías y/o peatón)
V16			Congestionamientos de tráfico vehicular.
	TOTAL VARIABLES PRINCIPALES: 8		TOTAL VARIABLES SECUNDARIAS: 16. El volumen de las hipótesis secundarias será sugerido para posteriores trabajos de investigación luego de la graduación.

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 2. Variables: Indicadores e ítems relacionados.

N°	VARIABLES PRINCIPALES	INDICADORES	ITEMS RELACIONADOS
VI	Comportamiento peatonal		
V2	Conocimiento normativo del Código Nacional de Tránsito	Conocimiento normativo	¿Conoce la norma?
		Prohibiciones	¿Conoce las prohibiciones del Código Nacional de Tránsito?
		Deberes	¿Conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito?

N°	VARIABLES PRINCIPALES	INDICADORES	ITEMS RELACIONADOS
		Derechos	¿Conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito?
		Infracciones	¿Qué pasa cuando se infringe la norma?
V3	Comprensión de la norma	Fines y aplicabilidad	¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones?
		Imaginario colectivo	¿Qué piensa de un peatón infractor?
V4	Movilidad del peatón en las vías: su uso en las estructuras	Utilización	¿Para qué sirven los puentes peatonales según el peatón?
			¿Para qué sirven los semáforos peatonales según el peatón?
			¿Para qué sirven las cebras peatonales según el peatón?
V5	Importancia peatonal a los puentes, cebras y semáforos peatonales.	Significaciones	La importancia que el peatón da a los semáforos peatonales.
			La importancia que el peatón da a los puentes peatonales.
			La importancia que el peatón da a las cebras peatonales.
V6	Control social: capacidad para corregir al otro.	Posiciones adquiridas	¿Si ve a un peatón infractor le llama la atención?
			¿Le gustaría llamarle la atención a un peatón infractor?

N°	VARIABLES PRINCIPALES	INDICADORES	ITEMS RELACIONADOS
			<p>¿Cómo reaccionaría a la hora de llamarle la atención a un peatón infractor?</p> <p>¿Cree que deberían existir sanciones para los infractores?</p>
V7	Cumplimiento normativo	Infracciones	¿Usted alguna vez ha infringido la norma?
		Usos	¿Usted cruza por los puentes peatonales?
			¿Usted cruza por los semáforos peatonales?
			¿Usted cruza por las cebras peatonales?
V8	El rol educativo	Nivel de formación	<p>Importancia que el peatón le da a la educación desde el seno familiar.</p> <p>Importancia que el peatón le da a la educación desde las entidades gubernamentales responsables.</p> <p>Importancia que el peatón le da a la educación esclar en este campo.</p>

Fuente: Elaboración propia.

2.5 HIPÓTESIS

2.5.1 Hipótesis: Identificación, formulación y redacción. De acuerdo al número de variables principales, se procede a identificar el número de hipótesis que se plantearán de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\#H = \#V (\#V-1)/2$$

Esta fórmula aplicada al presente trabajo de investigación, arroja que le número de hipótesis a desarrollar son: 28.

$$\#H = 8VP(8-1)/2$$

$$\#H = 8VP(7)/2$$

$$\#H = 56/2$$

#H = 28 hipótesis principales

Cuadro 3. Hipótesis: Identificación, formulación y redacción.

IDENTIFICACIÓN	FORMULACIÓN		REDACCIÓN
H1	V1 COMPORTAMIENTO	V2 CONOCIMIENTO NORMATIVO	El Comportamiento correcto del peatón depende en un alto porcentaje del conocimiento que este tiene de la norma.
H2	V1 COMPORTAMIENTO	V3 COMPRENSIÓN DE LA NORMA	El Comportamiento del peatón corresponde en un alto porcentaje a lo que él comprende la norma. A mayor comprensión de la

IDENTIFICACIÓN	FORMULACIÓN		REDACCIÓN
			misma, mayores serán los comportamientos peatonales correctos.
H3	V1 COMPORTAMIENTO	V4 MOVILIDAD:USO DE LAS ESTRUCTURAS	El Comportamiento del peatón depende en un alto porcentaje de lo útiles que resultan ser para él las estructuras como puentes, cebras y semáforos peatonales. En la medida en que aumenta el uso de las estructuras, mejor es el comportamiento que se observa del peatón.
H4	V1 COMPORTAMIENTO	V5 IMPORTANCIA PEATONAL A PUENTES,SEMÁFOROS Y CEBRAS	El comportamiento correcto del peatón depende en un alto porcentaje de la importancia que esta da a los puentes, cebras y semáforos peatonales.
H5	V1 COMPORTAMIENTO	V6 CONTROL SOCIAL: CAPACIDAD DE CORREGIR LA OTRO	Los comportamientos del peatón no están influenciados por la acción de otros peatones que asumen un papel de veedores tendientes a corregir

IDENTIFICACIÓN	FORMULACIÓN		REDACCIÓN
			a los demás. No existe control social del comportamiento peatonal.
H6	V1 COMPORTAMIENTO	V7 CUMPLIMIENTO NORMATIVO	A mayor cumplimiento de la norma, mayor es la observancia de los comportamientos correctos de los peatones.
H7	V1 COMPORTAMIENTO	V8 EL ROL EDUCATIVO	El rol educativo del peatón depende en proporción directa de los factores implicados institucionalmente.
H8	V2 CONOCIMIENTO NORMATIVO	V3 COMPRENSIÓN DE LA NORMA	Que el peatón conozca la norma no significa que la comprenda.
H9	V2 CONOCIMIENTO NORMATIVO	V4 MOVILIDAD:USO DE LAS ESTRUCTURAS	El conocimiento de la norma no aumenta el uso que se da a los puentes, cebras y semáforos peatonales. Puede conocerse la norma y no usar las estructuras.
H10	V2 CONOCIMIENTO NORMATIVO	V5 IMPORTANCIA PEATONAL A PUENTES,SEMÁFOROS Y CEBRAS	No hay relación directa entre el conocimiento de la norma y la

IDENTIFICACIÓN	FORMULACIÓN		REDACCIÓN
			importancia que el peatón concede a los puentes, cebras y semáforos peatonales.
H11	V2 CONOCIMIENTO NORMATIVO	V6 CONTROL SOCIAL: CAPACIDAD DE CORREGIR LA OTRO	Entre más se conoce la norma, mayor es el control social que ejerce el propio peatón sobre la misma haciéndola respetar.
H12	V2 CONOCIMIENTO NORMATIVO	V7 CUMPLIMIENTO NORMATIVO	Aunque el peatón conoce la norma no la cumple.
H13	V2 CONOCIMIENTO NORMATIVO	V8 EL ROL EDUCATIVO	El conocimiento normativo depende en gran proporción del rol educativo que ejercen los factores implicados institucionalmente.
H14	V3 COMPRENSIÓN DE LA NORMA	V4 MOVILIDAD:USO DE LAS ESTRUCTURAS	El uso de puentes, cebras y semáforos peatonales, aumenta en la medida en que se comprende la norma.
H15	V3 COMPRENSIÓN DE LA NORMA	V5 IMPORTANCIA PEATONAL A PUENTES,SEMÁFOROS Y CEBRAS	La comprensión de la norma incide directamente en la importancia que el peatón da a los puentes, cebras y

IDENTIFICACIÓN	FORMULACIÓN		REDACCIÓN
			semáforos peatonales.
H16	V3 COMPRENSIÓN DE LA NORMA	V6 CONTROL SOCIAL: CAPACIDAD DE CORREGIR LA OTRO	Si se comprende la norma el deseo de corregir a los demás aumenta.
H17	V3 COMPRENSIÓN DE LA NORMA	V7 CUMPLIMIENTO NORMATIVO	Mientras más se comprende la norma más se cumple.
H18	V3 COMPRENSIÓN DE LA NORMA	V8 EL ROL EDUCATIVO	La comprensión de la norma depende en gran proporción del rol educativo que ejercen los factores implicados institucionalmente.
H19	V4 MOVILIDAD:USO DE LAS ESTRUCTURAS	V5 IMPORTANCIA PEATONAL A PUENTES,SEMÁFOROS Y CEBRAS	Cuanto más se usan los puentes, los semáforos y las cebras, mayor es la importancia que se da a las mismas.
H20	V4 MOVILIDAD:USO DE LAS ESTRUCTURAS	V6 CONTROL SOCIAL: CAPACIDAD DE CORREGIR LA OTRO	El control social que un usuario interesado ejerce sobre otro que infringe la norma es inversamente proporcional a la intención del primero sobre el comportamiento del segundo.

IDENTIFICACIÓN	FORMULACIÓN		REDACCIÓN
H21	V4 MOVILIDAD:USO DE LAS ESTRUCTURAS	V7 CUMPLIMIENTO NORMATIVO	El uso de puentes, cebras y semáforos peatonales, es directamente proporcional al cumplimiento de la norma.
H22	V4 MOVILIDAD:USO DE LAS ESTRUCTURAS	V8 EL ROL EDUCATIVO	El uso dado a las estructuras depende en gran proporción del rol educativo que ejercen los factores implicados institucionalmente.
H23	V5 IMPORTANCIA PEATONAL A PUENTES,SEMÁFOROS Y CEBRAS	V6 CONTROL SOCIAL: CAPACIDAD DE CORREGIR LA OTRO	En la medida en que más importancia concede el peatón a los puentes, semáforos y cebras, mayor es el control social que este mismo ejerce sobre los demás peatones.
H24	V5 IMPORTANCIA PEATONAL A PUENTES,SEMÁFOROS Y CEBRAS	V7 CUMPLIMIENTO NORMATIVO	Cuando se cumple la norma se da mayor importancia a los puentes, cebras y semáforos peatonales
H25	V5 IMPORTANCIA PEATONAL A PUENTES,SEMÁFOROS Y CEBRAS	V8 EL ROL EDUCATIVO	La importancia dada a puentes, semáforos y cebras, depende en gran proporción del rol educativo que ejercen los factores

IDENTIFICACIÓN	FORMULACIÓN		REDACCIÓN
			implicados institucionalmente.
H26	V6 CONTROL SOCIAL: CAPACIDAD DE CORREGIR LA OTRO	V7 CUMPLIMIENTO NORMATIVO	El cumplimiento de la norma aumenta cuando se ejercen herramientas de control social. (Los demás me corrigen)
H27	V6 CONTROL SOCIAL: CAPACIDAD DE CORREGIR LA OTRO	V8 EL ROL EDUCATIVO	El control social, depende en gran proporción del rol educativo que ejercen los factores implicados institucionalmente.
H28	V7 CUMPLIMIENTO NORMATIVO	V8 EL ROL EDUCATIVO	El cumplimiento de la norma depende en gran proporción del rol educativo que ejercen los factores implicados institucionalmente.

Fuente: Elaboración propia.

Las hipótesis seleccionadas para el presente trabajo de investigación fueron las siguientes:

➤ **HIPÓTESIS PRINCIPALES DE PRIMER NIVEL**

- **Hipótesis No. 1 (origen de la identificación H1):** El Comportamiento correcto del peatón depende en un alto porcentaje del conocimiento que este tiene de la norma.
- **Hipótesis No. 2 (origen de la identificación H2):** El Comportamiento del peatón corresponde en un alto porcentaje a lo que él comprende de la norma. A mayor comprensión de la misma, mayores serán los comportamientos peatonales correctos.
- **Hipótesis No. 3 (origen de la identificación H3):** El Comportamiento del peatón depende en un alto porcentaje de lo útiles que resultan ser para él las estructuras como puentes, cebras y semáforos peatonales. En la medida en que aumenta el uso de las estructuras, mejor es el comportamiento que se observa del peatón.
- **Hipótesis No. 4 (origen de la identificación H4):** El comportamiento correcto del peatón depende en un alto porcentaje de la importancia que este da a los puentes, cebras y semáforos peatonales.
- **Hipótesis No. 5 (origen de la identificación H10):** No hay relación directa entre el conocimiento de la norma y la importancia que el peatón concede a los puentes, cebras y semáforos peatonales.

- **Hipótesis No. 6 (origen de la identificación H12):** Aunque el peatón conoce la norma no la cumple.
- **Hipótesis No. 7 (origen de la identificación H16):** Si se comprende la norma el deseo de corregir a los demás aumenta.

➤ **HIPÓTESIS SECUNDARAS DE PRIMER NIVEL**

Después de seleccionar siete hipótesis principales de primer nivel del conjunto de 28 hipótesis formuladas, son 21 las hipótesis que ocupan el lugar secundario de primer nivel. Éstas podrán verse en el cuadro N°3, de identificación, formulación y redacción de hipótesis (H5, H6, H7, H8, H9, H11, H13, H14, H15, H17, H18, H19, H20, H21, H22, H23, H24, H25, H26, H27, H28), y se aplicarán en futuros trabajos de investigación para profundizar en el tema.

2.6 ANÁLISIS DE COHERENCIA

Cuadro 4. Análisis de Coherencia.

OBJETIVOS	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA (Preguntas de investigación)	VARIABLES	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES	INDICADOR	PREGUNTAS DEL INSTRUMENTO QUE RESUELVEN EL PLANTEAMIENTO	RESPUESTA DE COMPORTAMIENTO
Verificar el comportamiento del peatón en la ciudad de Medellín (centrados en la acción de cruzar un puente peatonal, el paso por las cebras, y el respeto a los semáforos peatonales en el año 2012, CONFORME A LA NORMA VIGENTE DEL Código Nacional de Tránsito)	¿Qué tan ajustado es el comportamiento del peatón de la ciudad de Medellín respecto a la norma establecida por el Código Nacional de Tránsito?	V1: Comportamiento peatonal.	Dependiente principal			
Identificar el conocimiento que	¿Qué grado de conocimiento tiene el	V2 : Conocimiento normativo del	Independientes principales.	Conocimiento normativo	¿Conoce la norma?	CONOCIMIENTO. Qué tanto el

OBJETIVOS	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA (Preguntas de investigación)	VARIABLES	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES	INDICADOR	PREGUNTAS DEL INSTRUMENTO QUE RESUELVEN EL PLANTEAMIENTO	RESPUESTA DE COMPORTAMIENTO
tiene el peatón del Código Nacional de Tránsito el cual le otorga derechos y deberes.	peatón de la ciudad de Medellín del Código Nacional de Tránsito y sus derechos y deberes?	Código Nacional de Tránsito		Prohibiciones	¿Conoce las prohibiciones del Código Nacional de Tránsito?	consumidor o usuario conoce el producto los servicios, sus características, en qué consiste.
				Deberes	¿Conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito?	
				Derechos	¿Conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito?	
				Infracciones	¿Qué pasa cuando se infringe la norma?	
Establecer la comprensión que el peatón tiene de la norma.	¿El peatón de Medellín comprende las normas peatonales e identifica el fin de las mismas?	V3 :Comprensión de la norma	Independientes principales.	Fines y aplicabilidad	¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones?	COMPRESIÓN. Comprende cómo de utiliza el producto o servicio, cómo funciona, para qué sirve.
				Imaginario colectivo	¿Qué piensa de un peatón infractor?	
Determinar el cumplimiento de la	¿El peatón de Medellín cumple y/o	V7: Cumplimiento normativo	Interviniente principal	Infracciones	¿Usted alguna vez ha infringido la norma?	COMPRA. Cuando el cliente toma la

OBJETIVOS	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA (Preguntas de investigación)	VARIABLES	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES	INDICADOR	PREGUNTAS DEL INSTRUMENTO QUE RESUELVEN EL PLANTEAMIENTO	RESPUESTA DE COMPORTAMIENTO
norma por parte del peatón en la ciudad de Medellín.	acata las normas estipuladas por el Código Nacional de Tránsito?			Usos	<p>¿Usted cruza por los puentes peatonales?</p> <p>¿Usted cruza por los semáforos peatonales?</p> <p>¿Usted cruza por las cebras peatonales?</p>	<p>decisión y decide la compra.</p> <p>INTENCIÓN DE COMPRA. Hace referencia a conocer cuáles serán las acciones que tomará un cliente con relación a una compra en el futuro cercano, es decir, qué marca piensa comprar la próxima vez que vaya a comprar</p>
Descubrir la lectura que sobre los puentes peatonales, las cebras y los semáforos hace el usuario en términos de utilidad.	¿Qué tan útiles resultan ser los puentes, cebras y semáforos peatonales para el usuario peatón?	V4: Movilidad del peatón en las vías: su uso en las estructuras	Independientes principales.	Utilización	<p>¿Para qué sirven los puentes peatonales según el peatón?</p> <p>¿Para qué sirven los semáforos peatonales según el peatón?</p> <p>¿Para qué sirven las cebras peatonales</p>	<p>COMPRESIÓN. Comprende cómo de utiliza el producto o servicio, cómo funciona, para qué sirve.</p>

OBJETIVOS	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA (Preguntas de investigación)	VARIABLES	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES	INDICADOR	PREGUNTAS DEL INSTRUMENTO QUE RESUELVEN EL PLANTEAMIENTO	RESPUESTA DE COMPORTAMIENTO
					según el peatón?	
Evaluar la importancia que para el peatón tienen los puentes, las cebras, y los semáforos.	¿Qué importancia le da el peatón a los puentes, cebras y semáforos peatonales?	V5: Importancia peatonal a los puentes, cebras y semáforos peatonales.	Independientes principales.	Significaciones	<p>La importancia que el peatón da a los semáforos peatonales.</p> <p>La importancia que el peatón da a los puentes peatonales.</p> <p>La importancia que el peatón da a las cebras peatonales.</p>	PREFERENCIAS. Cuando el consumidor asume una elección real o imaginaria entre ciertas alternativas y la posibilidad de ordenarlas.
Descubrir la capacidad de las personas de corregir a los demás como herramientas de control social tendientes a reforzar el tema de la convivencia, la aceptación de la norma y la	¿El ciudadano de Medellín en su calidad de peatón es veedor frente a las conductas incorrectas de los demás peatones? ¿El peatón adopta posiciones de control social corrigiendo a los infractores?	V6: Control social: capacidad para corregir al otro.	Independientes principales.	Posiciones adquiridas	<p>¿Si ve a un peatón infractor le llama la atención?</p> <p>¿Le gustaría llamarle la atención a un peatón infractor?</p> <p>¿Cómo reaccionaría a la hora de llamarle la atención a un peatón infractor?</p>	GUSTOS Y PREFERENCIAS

OBJETIVOS	FORMULACIÓN DEL PROBLEMA (Preguntas de investigación)	VARIABLES	CLASIFICACIÓN DE VARIABLES	INDICADOR	PREGUNTAS DEL INSTRUMENTO QUE RESUELVEN EL PLANTEAMIENTO	RESPUESTA DE COMPORTAMIENTO
construcción de conciencia cívica.					¿Cree que deberían existir sanciones para los infractores?	
Identificar la percepción que tiene el peatón sobre la incidencia que tienen el Estado, la familia y la escuela en la educación de las conductas peatonales.	¿Cuál es la percepción del peatón sobre la incidencia que tienen el Estado, la familia y la escuela en las enseñanzas de las conductas peatonales correctas?	V8: El rol educativo	Interviniente principal	Nivel de formación	<p>Importancia que el peatón le da a la educación desde el seno familiar.</p> <p>Importancia que el peatón le da a la educación desde las entidades gubernamentales responsables.</p> <p>Importancia que el peatón le da a la educación escolar en este campo.</p>	GUSTOS Y PREFERENCIAS

Fuente: Elaboración propia.

3. ANÁLISIS DE DATOS

3.1 DISEÑO MUESTRAL

3.1.1 Elementos. Peatones de Medellín que transitan por los sectores de: San Diego, San Juan y La 80.

3.1.2 Procedimiento Muestral. Se abordaron tres puntos estratégicos de la ciudad donde existiera tráfico vehicular y de peatones, regulado por estructuras como puentes, semáforos y cebras. Se zonificó a Medellín, eligiendo: centro, poblado y la 80 para tener tres dimensiones de la ciudad desde sus diferentes puntos. Se eligieron peatones al azar para la realización de la respectiva encuesta.

3.1.3 Tamaño de la Muestra. Para el cálculo de la muestra se tomó la fórmula de población infinita, en donde se consideró un margen de error del 5%, un nivel de confianza del 95%, una probabilidad de éxito del 50% y una probabilidad de fracaso del 50%.

La muestra total fueron 390 encuestas divididas en 130 encuestas por cada una de las zonas seleccionadas a saber: San Juan, La 80 y San Diego.

➤ **Población Infinita:**

• Error	0,05
• Probabilidad de éxito	0,5
• Probabilidad de fracaso	0,5
• 95 de confianza	1,96
• error2	0,0025
• z2	3,8416
• $n = (z^2 * p * q) / e^2$	384

3.1.4 Alcance. Retomando el objetivo principal de ésta investigación el cual es “Verificar el comportamiento del peatón en la ciudad de Medellín. (Centrados en la acción de cruzar un puente peatonal, el paso por las cebras, y el respeto a los semáforos peatonales en el año 2012, conforme a la norma vigente del Código Nacional de Tránsito)”, fue posible analizar variables como: comportamiento peatonal, conocimiento, comprensión y cumplimiento de la norma, uso e importancia dado a los puentes peatonales, semáforos y cebras, control social frente al cumplimiento de las normas peatonales, y roles institucionales de la familia, el estado y la escuela en la educación sobre los comportamientos correctos de un peatón.

3.2 TIEMPO

Este trabajo se llevó a cabo desde Septiembre de 2011 a Septiembre de 2012. El trabajo de campo se realizó la última semana de Septiembre y la primera de Agosto de 2012; el procesamiento de datos y presentación de la investigación final se realizó entre Enero 2012 y Septiembre de 2012.

3.3 INVESTIGACIÓN DE MERCADOS

A continuación se presentan los resultados obtenidos de la investigación de mercados que se realizó para identificar los comportamientos peatonales en la ciudad de Medellín, enmarcados en el Código Nacional de Tránsito.

Los objetivos específicos planteados son:

- Identificar el conocimiento que tiene el peatón del Código Nacional de Tránsito el cual le otorga derechos y deberes.
- Establecer la comprensión que el peatón tiene de la norma.

- Determinar el cumplimiento de la norma por parte del peatón en la ciudad de Medellín.
- Descubrir la lectura que sobre los puentes peatonales, las cebras y los semáforos hace el usuario en términos de utilidad.
- Evaluar la importancia que para el peatón tienen los puentes, las cebras y los semáforos peatonales.
- Descubrir la capacidad de las personas de corregir a los demás como herramientas de control social tendientes a reforzar el tema de la convivencia, la aceptación de la norma y la construcción de conciencia cívica.
- Identificar la percepción que tiene el peatón sobre la incidencia que tienen el Estado, la familia y la escuela en la educación de las conductas peatonales.

3.3.1 ¿Usted conoce las NORMAS que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

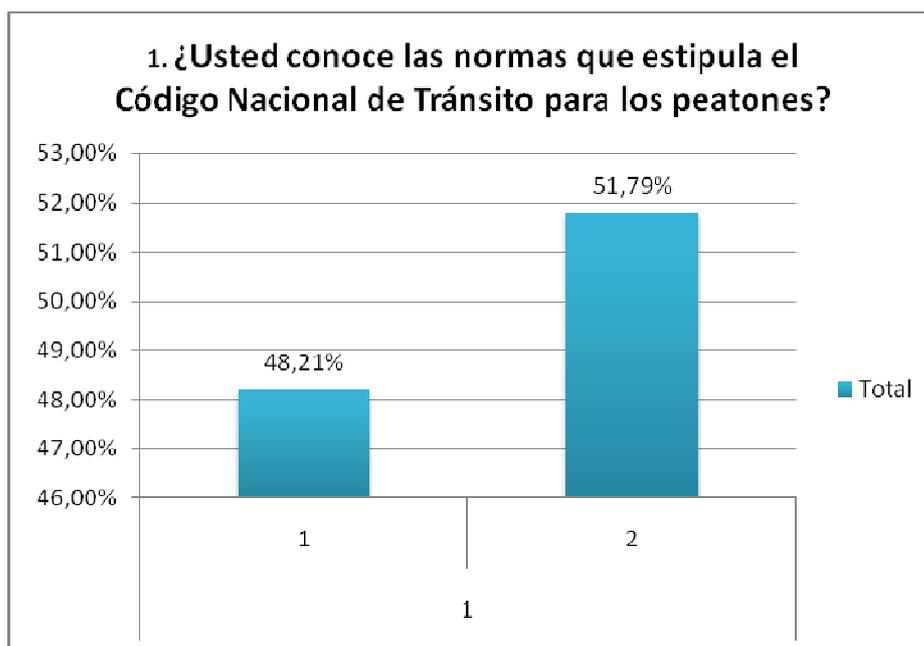
Sin duda parte esencial de la aprehensión de la norma, comienza por el hecho de conocerla. Sólo conociéndola es posible avanzar hacia los terrenos de la comprensión y la interpretación, por lo que conocer las normas, sin duda es el punto de partida. ¿Cómo generar acuerdos sociales y pactos cívicos sobre algo indefinido? Para poder evaluar los comportamientos del peatón, lo primero correspondía a indagar sobre el conocimiento de las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones. Se encontró que para los tres sectores estudiados, un 52% de los encuestados, expresó no tener conocimiento de las normas peatonales, frente a un 48% que sí las conoce.

Tabla 2. Resultados de Conocimiento del Código Nacional de Tránsito total de la muestra.

PREGUNTA	CONVENCIONES	# DE PERSONAS	% DE RESPUESTA	
1	SI	1	188	48%
	NO	2	202	52%
Total 1			390	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 2. ¿Usted Conoce las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores:

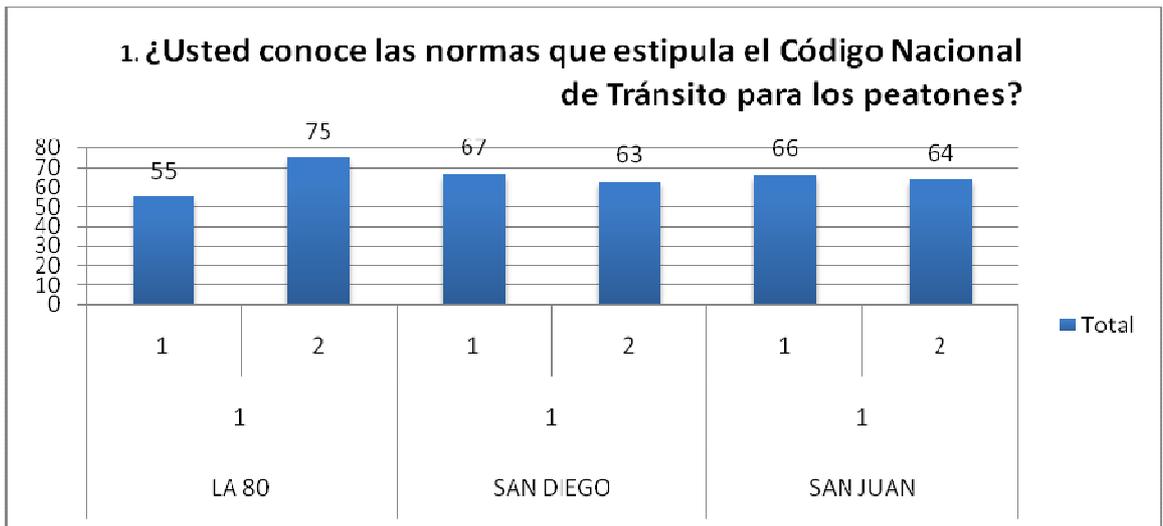
El sector de la 80, fue el único lugar donde los peatones demostraron mayor desconocimiento de la norma dictada por el Código Nacional de Tránsito, contrario a lo que sucedió en los sectores de San Juan y San Diego, donde con unos puntos porcentuales por encima prevaleció el conocimiento de las normas estipuladas por el Código Nacional de Tránsito.

Tabla 3. Resultados de Conocimiento del Código Nacional de Tránsito por sectores.

PREGUNTA	SECTOR	CONVENCIONES	# DE PERSONAS	% DE RESPUESTA	
1	LA 80	SI	1	55	42%
		NO	2	75	58%
	Total LA 80		130	100%	
	SAN DIEGO	SI	1	67	52%
		NO	2	63	48%
	Total SAN DIEGO		130	100%	
	SAN JUAN	SI	1	66	51%
		NO	2	64	49%
	Total SAN JUAN		130	100%	
Total 1			390		

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 3. ¿Usted Conoce las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.2 ¿Conoce las siguientes PROHIBICIONES que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Buscando determinar si el peatón conoce o no las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito, se enumeraron nueve de ellas y se indagó sobre su conocimiento. El resultado general fue el siguiente:

#P: Personas que responden

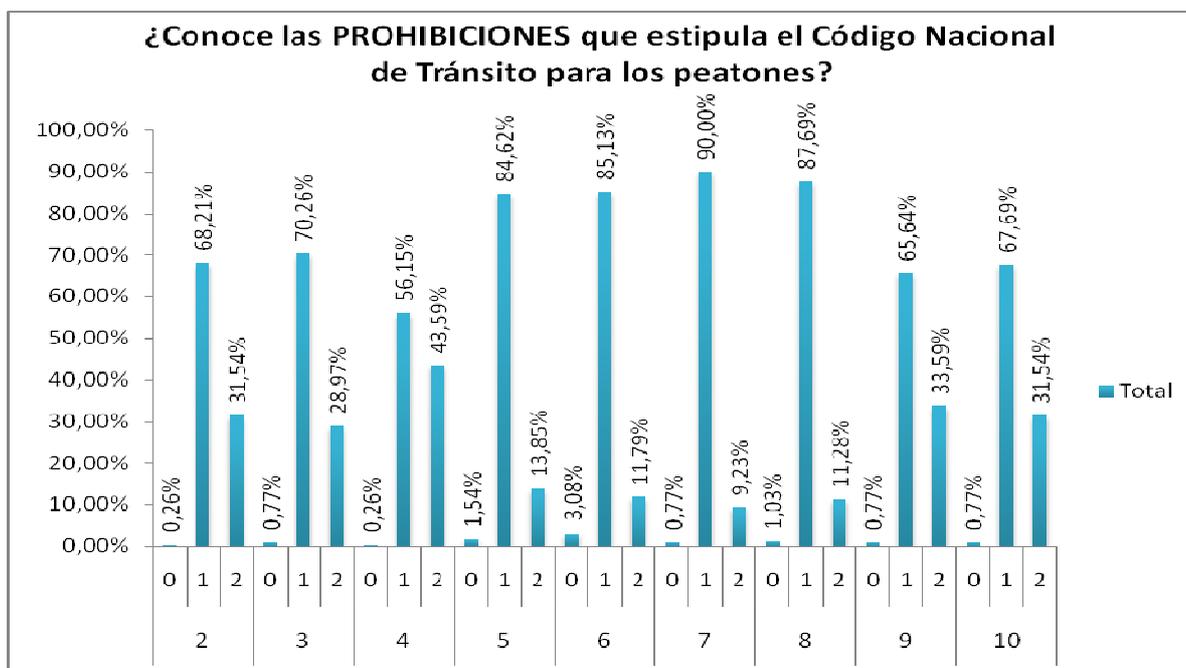
%NR*: corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

Tabla 4. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito.

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Listado de prohibiciones
68%	266	32%	123	0%	1	2	El peatón no podrá invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
70%	274	29%	113	1%	3	3	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
56%	219	44%	170	0%	1	4	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
85%	330	14%	54	2%	6	5	Remolcarse de vehículos en movimiento.
85%	332	12%	46	3%	12	6	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
90%	351	9%	36	1%	3	7	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
88%	342	11%	44	1%	4	8	Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
66%	256	34%	131	1%	3	9	Los peatones no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP. (Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros)
68%	264	32%	123	1%	3	10	Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios, que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los invidentes, los sordomudos, los menores de seis (6) años, y los ancianos, deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de (16) dieciséis años.

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 4. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Se evidencia que para el común de los peatones las prohibiciones son conocidas, y la que resulta más familiar para estos, es la prohibición de cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares donde existen pasos peatonales con un 90%. Le siguen la prohibición de bajarse o subirse de los vehículos estando estos en movimiento con un 88%, y remolcarse y actuar de manera que ponga en peligro la propia integridad física, ambas con un 85%.

Las prohibiciones más desconocidas por los peatones fueron; con un 44% colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido, la prohibición de ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros con un 34%, y compartiendo un porcentaje de desconocimiento del 32%, la restricción de

invadir la zona destinada al tránsito de vehículos en patines, monopatines, patinetas o similares, y la imposibilidad de cruzar las vías sin compañía cuando se está en grado de embriaguez, bajo el efecto de las drogas, o cuando se goza de alguna discapacidad, trastorno mental o edades espaciales (niños y ancianos).

Por sectores

- **Sector La 80**

Cuando se observan cada uno de los tres sectores estudiados, los peatones que se movilizan por la Comuna 16, sector de la 80, la prohibición que más conocen es la de subirse o bajarse de un vehículo en movimiento y la que menos conocen es la de colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

#P: Personas que responden

%NR*:corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

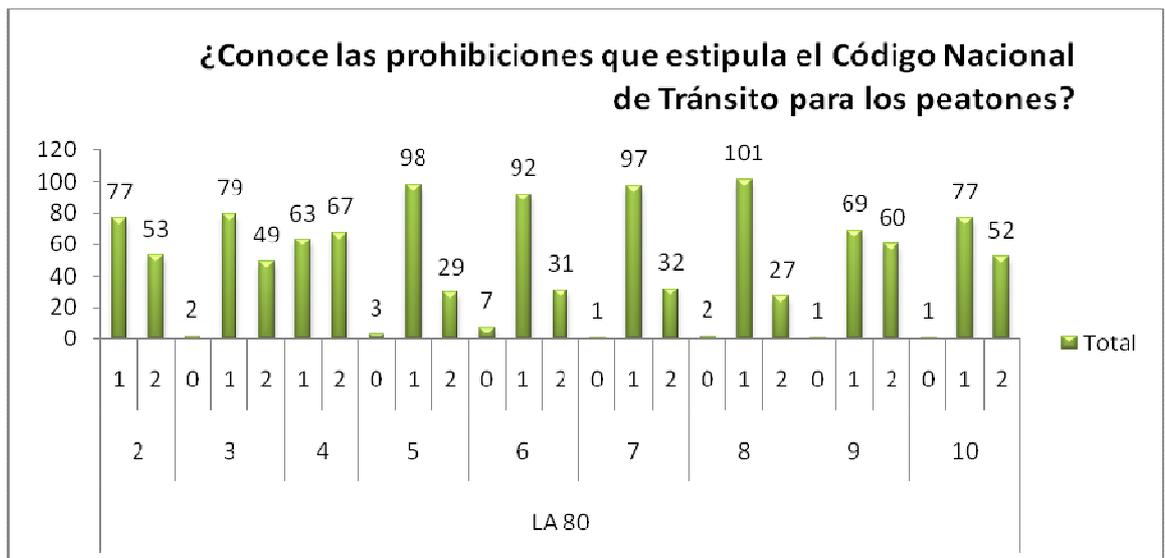
Tabla 5. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito en el sector de La 80.

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Listado de prohibiciones
59%	77	41%	53			2	El peatón no podrá invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
61%	79	38%	49	2%	2	3	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
48%	63	52%	67			4	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
75%	98	22%	29	2%	3	5	Remolcarse de vehículos en movimiento.
71%	92	24%	31	5%	7	6	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
75%	97	25%	32	1%	1	7	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Listado de prohibiciones
78%	101	21%	27	2%	2	8	Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
53%	69	46%	60	1%	1	9	Los peatones no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP. (Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros)
59%	77	40%	52	1%	1	10	Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios, que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los invidentes, los sordomudos, los menores de seis (6) años, y los ancianos, deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de (16) dieciséis años.

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 5. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Sector de La 80.



Fuente: Elaboración propia.

- **Sector de San Diego**

En el sector de San Diego, los peatones expresaron tener más clara la prohibición de cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares donde existen pasos peatonales, mientras que la prohibición que menos conocen es también la de colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

#P: Personas que responden

%NR*:corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

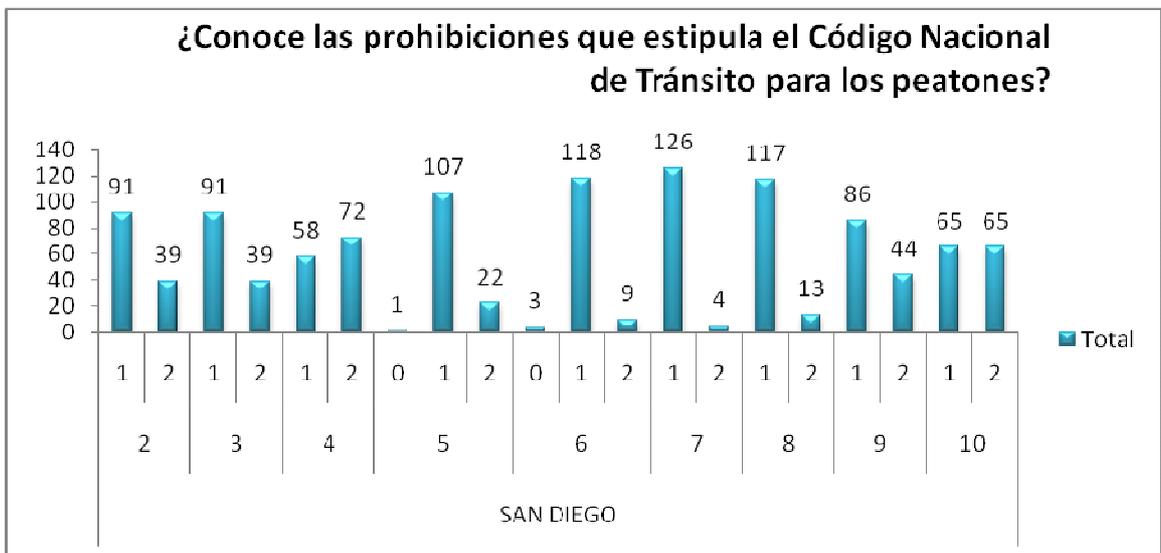
Tabla 6. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito en el sector de San Diego.

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Listado de prohibiciones
70%	91	30%	39			2	El peatón no podrá invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
70%	91	30%	39			3	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
45%	58	55%	72			4	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
82%	107	17%	22	1%	1	5	Remolcarse de vehículos en movimiento.
91%	118	7%	9	2%	3	6	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
97%	126	3%	4			7	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
90%	117	10%	13			8	Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
66%	86	34%	44			9	Los peatones no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP. (Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros)

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Listado de prohibiciones
50%	65	50%	65			10	Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios, que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los invidentes, los sordomudos, los menores de seis (6) años, y los ancianos, deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de (16) dieciséis años.

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 6. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Sector San Diego.



Fuente: Elaboración propia.

- **Sector San Juan**

En el sector de San Juan, fue el sector que demostró estar más familiarizado con la prohibición de cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares donde existen pasos peatonales, pues, de los 130 encuestados, 128 conocían esta prohibición. La prohibición de ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros, por su parte, fue en la que se demostró menos conocimiento.

#P: Personas que responden

%NR*:corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

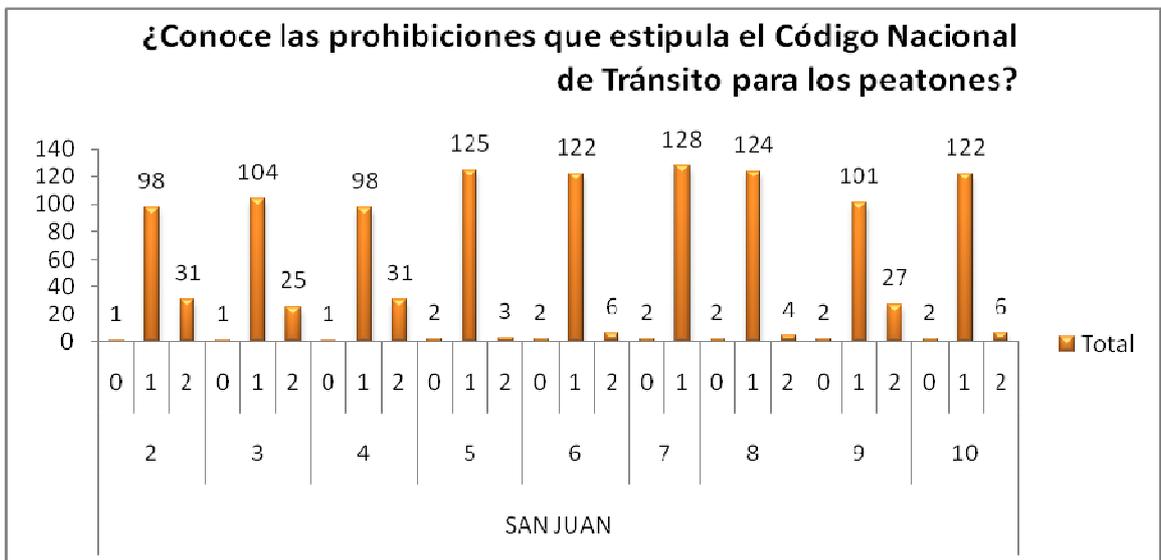
Tabla 7. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada una de las prohibiciones estipuladas por el Código Nacional de Tránsito en el sector de San Juan.

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Listado de prohibiciones
75%	98	24%	31	1%	1	2	El peatón no podrá invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
80%	104	19%	25	1%	1	3	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
75%	98	24%	31	1%	1	4	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
96%	125	2%	3	2%	2	5	Remolcarse de vehículos en movimiento.
94%	122	5%	6	2%	2	6	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
98%	128			2%	2	7	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
95%	124	3%	4	2%	2	8	Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
78%	101	21%	27	2%	2	9	Los peatones no deben ocupar la zona de

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Listado de prohibiciones
							seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP. (Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros)
94%	122	5%	6	2%	2	10	Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios, que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los invidentes, los sordomudos, los menores de seis (6) años, y los ancianos, deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de (16) dieciséis años.

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 7. ¿Conoce las prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Sector San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.3 ¿Usted conoce los DEBERES que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Los peatones encuestados en los tres sectores (total de la muestra), manifestaron NO conocer los deberes estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Estos peatones representan más de la mitad con un 53%, mientras que con un porcentaje del 46% los peatones afirmaron conocer sus deberes.

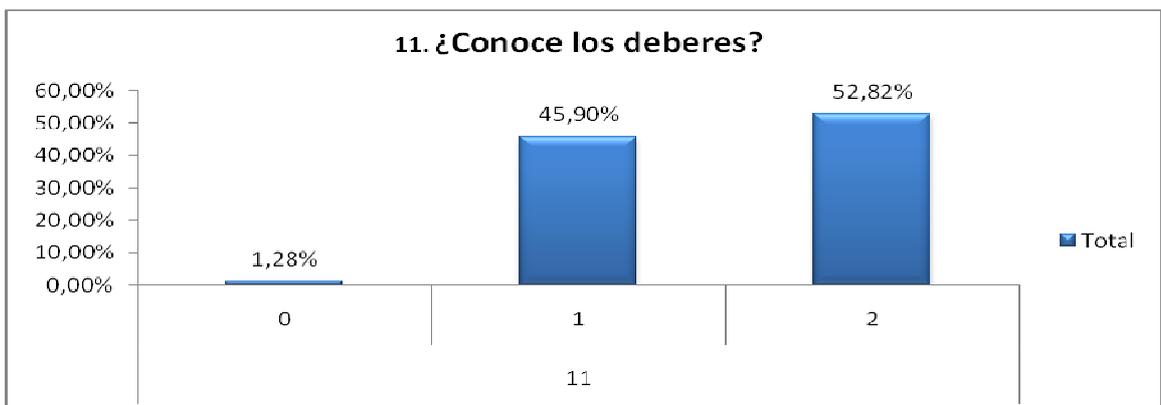
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 8. Resultados sobre el conocimiento del peatón de los deberes estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.

ITEM	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
11	NR*	0	5	1%
	SI	1	179	46%
	NO	2	206	53%
Total 11		390	100%	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 8. ¿Conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

En lo que respecta a los sectores encuestados de la ciudad, se encontró que el mayor desconocimiento de la esfera del deber se da en San Diego, donde 97 personas de 130 encuestados, respondieron negativamente a la pregunta, representados en un 75%. En los demás sectores prevalece el conocimiento del deber.

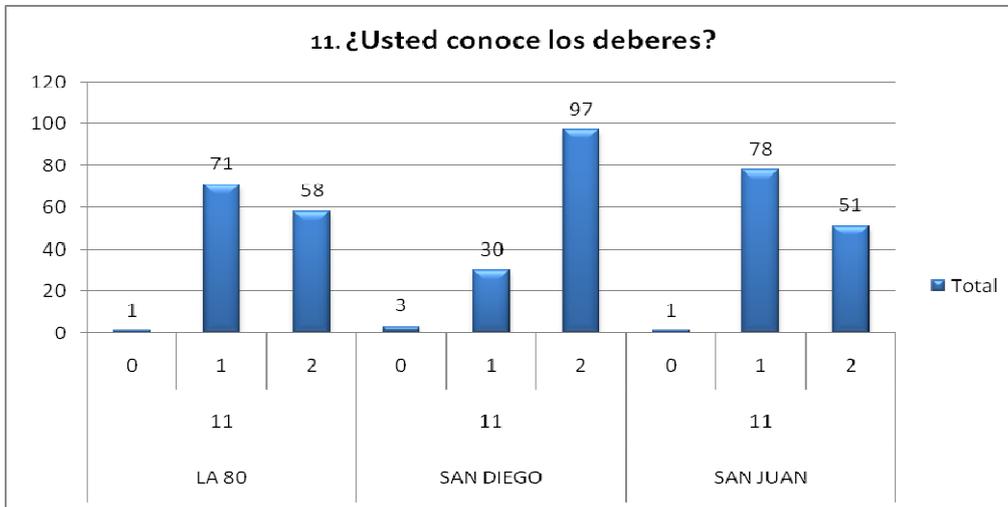
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 9. Resultados sobre el conocimiento del peatón de los deberes estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Muestra sectorizada.

ITEM	SECTOR	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
11	LA 80	NR*	0	1	0%
		SI	1	71	55%
		NO	2	58	45%
	Total LA 80			130	100%
	SAN DIEGO	NR*	0	3	2%
		SI	1	30	23%
		NO	2	97	75%
	Total SAN DIEGO			130	100%
	SAN JUAN	NR*	0	1	1%
		SI	1	78	60%
		NO	2	51	39%
	Total SAN JUAN			130	100%
Total 11				390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 9. ¿Conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.4 ¿Conoce los siguientes deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Para todos aquellos encuestados que respondieron afirmativamente al indagar sobre el conocimiento que estos tienen de los deberes del peatón, es decir el 46% de los encuestados, se preguntó acerca de una lista de deberes con el fin de insistir en qué tanto conocen dichos deberes. Los resultados son los siguientes:

Los porcentajes de No Responde (%NR*), corresponde a las personas que en la pregunta 3 respondieron que no conocían sus deberes y por lo tanto esas mismas personas dejaron de responder los ítems 12, 13, 14, 15 y 16. Sólo con aquellos peatones que contestaron afirmativamente se entró a comprobar qué tanto conocían cada uno de los deberes.

#P: Personas que responden

%NR*: corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

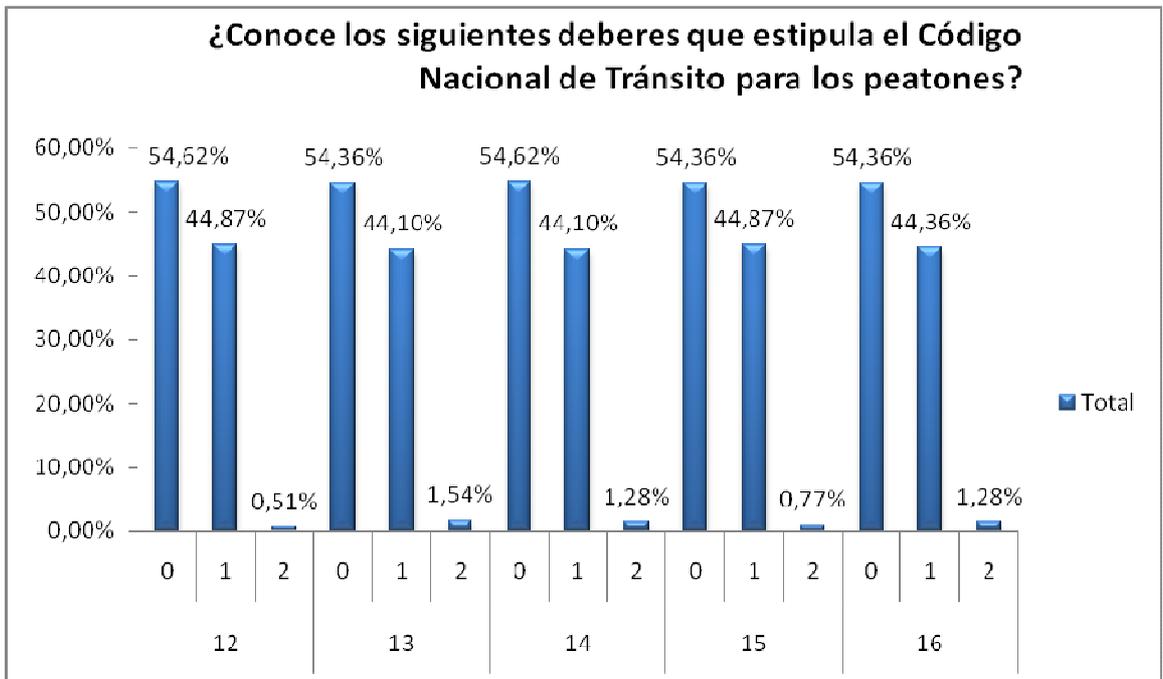
Tabla 10. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada uno de los deberes estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.

Si=1	#P	No=2	#P	%NR*=0	#P	ITEM	Lista de deberes
45%	175	0%	2	55%	213	12	Cumplir las normas y señales de tránsito
44%	172	2%	6	54%	212	13	No obstaculizar, perjudicar, o poner en riesgo a los demás actores en las vías.
44%	172	1%	5	55%	213	14	Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.
45%	175	1%	3	54%	212	15	Dentro del perímetro urbano, cruzar sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.
44%	173	1%	5	55%	212	16	Obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

Fuente: Elaboración propia.

Así las cosas, de manera general los peatones que manifestaron conocer los deberes demuestran que sí los conocen, tras la comprobación que hace el encuestado de cada uno de ellos.

Gráfico 10. ¿Conoce los siguientes deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.5 ¿Usted conoce los DERECHOS que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Con un porcentaje del 59%, el total de las personas encuestadas, manifiesta NO conocer los derechos que tiene en su condición de peatón contra un 40% que dice sí conocerlos.

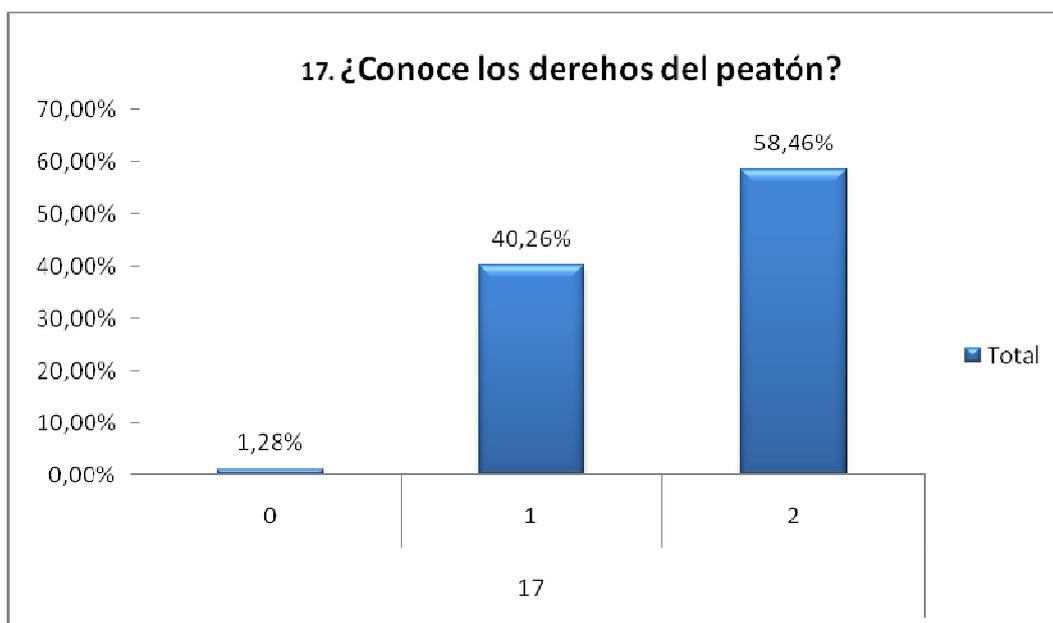
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 11. Resultados sobre el conocimiento del peatón de sus derechos estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.

ITEM	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
17	NR*	0	5	1%
	SI	1	157	40%
	NO	2	228	59%
Total 17			390	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 11. ¿Conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

Si se observa el conocimiento que tiene el peatón encuestado, por sectores, de la esfera de sus derechos, se encuentra que el sector donde menos se conocen los derechos que tiene el peatón, es el sector de San Diego, seguido por San Juan y por último La 80, sector éste último que demuestra estar al tanto en materia de derechos peatonales.

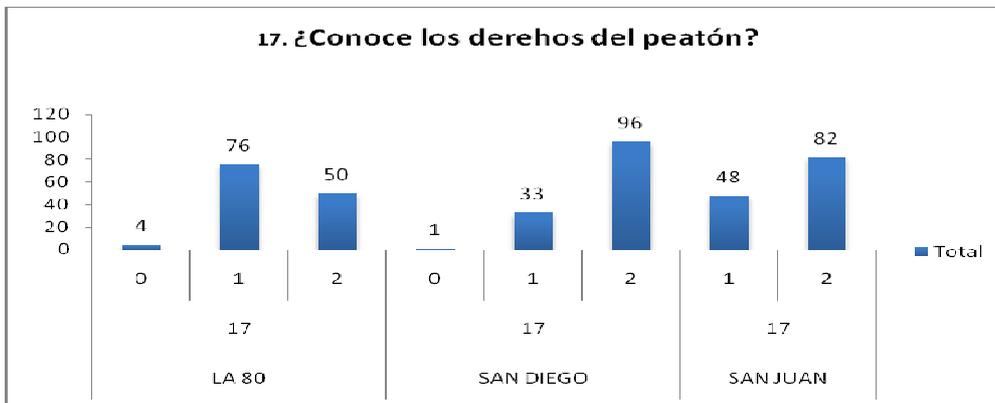
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 12. Resultados sobre el conocimiento del peatón de sus derechos estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Muestra sectorizada.

ITEM	SECTOR	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
17	LA 80	NR*	0	4	3%
		SI	1	76	59%
		NO	2	50	38%
	Total LA 80			130	100%
	SAN DIEGO	NR*	0	1	1%
		SI	1	33	25%
		NO	2	96	74%
	Total SAN DIEGO			130	100%
	SAN JUAN	SI	1	48	37%
		NO	2	82	63%
	Total SAN JUAN			130	
Total 17				390	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 12. ¿Conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.6 ¿Conoce los siguientes derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Para todos aquellos encuestados que respondieron afirmativamente al indagar sobre el conocimiento que estos tienen de los derechos del peatón, es decir el 40% de los encuestados, se les preguntó acerca de una lista de derechos con el fin de verificar qué tanto conocen dichos derechos. Los resultados son los siguientes:

#P: Personas que responden

%NR*: corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

Los porcentajes de No Responde (%NR*), corresponde a las personas que en la pregunta 5 respondieron que no conocían sus derechos y por lo tanto esas mismas personas dejaron de responder los ítems 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, y 26. Sólo con aquellos peatones que contestaron afirmativamente se entró a comprobar qué tanto conocían cada uno de sus derechos.

Tabla 13. Resultados sobre el conocimiento del peatón de cada uno de sus derechos estipulados por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.

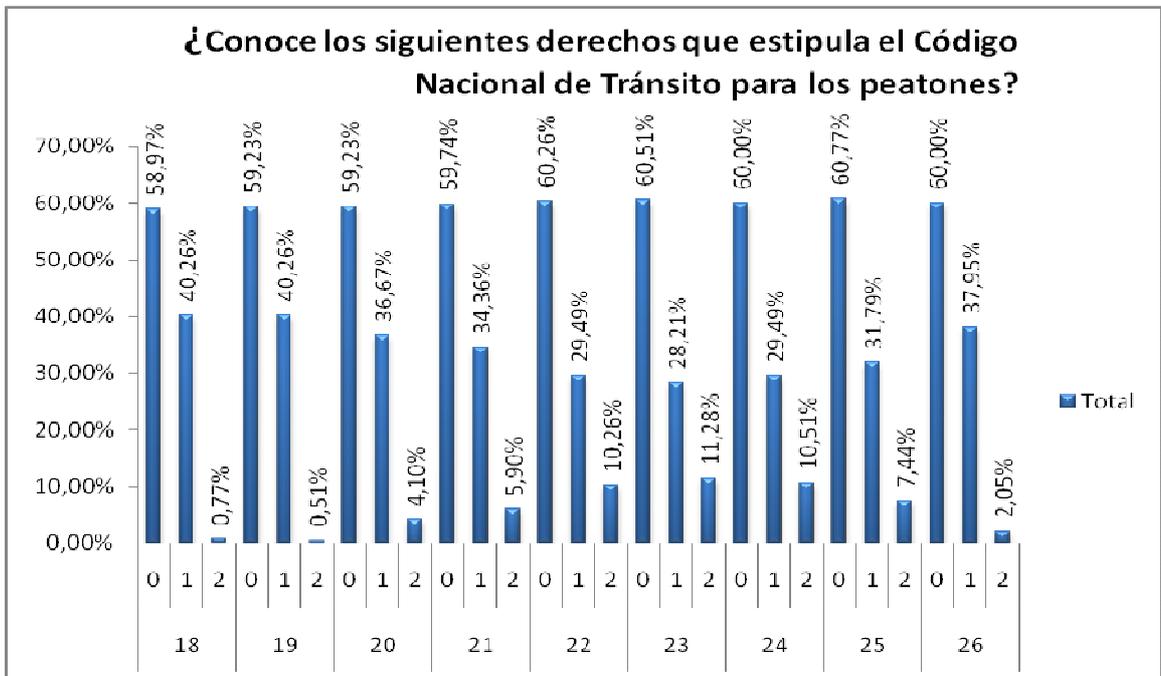
Si=1	#P	No=2	#P	NR*=0	#P	ITEM	Lista de derechos
40%	157	1%	3	59%	230	18	Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.
40%	157	1%	2	59%	231	19	Los conductores deben respetar el paso de los peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos y darles la prelación en las franjas para ello establecidas.
37%	143	4%	16	59%	231	20	Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.
34%	134	6%	23	60%	233	21	El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.
30%	115	10%	40	60%	235	22	La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.
28%	110	11%	44	61%	236	23	Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas

Si=1	#P	No=2	#P	NR*=0	#P	ITEM	Lista de derechos
							propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.
29%	115	11%	41	60%	234	24	Es obligación de la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.
32%	124	7%	29	61%	237	25	El peatón tiene derecho a la construcción de vías peatonales.
38%	148	2%	8	60%	234	26	El peatón tiene derecho a semáforos accesibles, es decir, (personas con discapacidad visual, sillas de rueda, niños y personas de estatura reducida.)

Fuente: Elaboración propia.

Los derechos más conocidos por el peatón corresponden a que los conductores de vehículos deberán respetar su integridad, y el paso de peatones al cruzar por los sitios autorizados dándoles prelación. Los derechos menos conocidos por los peatones, corresponden a la obligación que tiene la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional de impartir cursos de tránsito y seguridad vial, así como la referente a la inmovilización de aquellos vehículos que usen combustibles no regulados como gaspropano u otros que pongan en peligro la vida de los peatones.

Gráfico 13. ¿Conoce los siguientes derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.7 ¿Qué pasa cuando se INFRINGEN las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Para esta pregunta se generaron 6 alternativas (ítems) que responden a la idea que el peatón tiene sobre la infracción que recibe al no acatar la norma. Las alternativas propuestas, junto con sus resultados generales en términos de porcentajes fueron las siguientes:

%R: Porcentaje de personas que seleccionaron cada ítem.

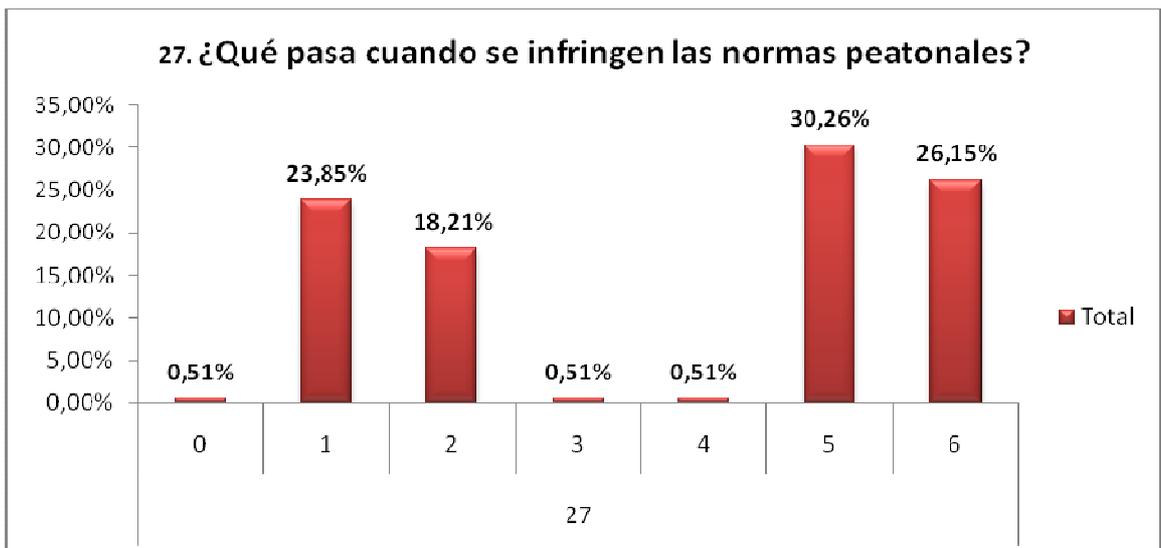
#P: Personas que responden

Tabla 14. Resultados sobre lo que el peatón cree que sucede al infringir las normas estipuladas por el Código Nacional de Tránsito. Total de la muestra.

%R	#P	ITEM	Lista de sanciones
23%	93	1	Nada
18%	71	2	El peatón infractor debe pagar una multa de un salario mínimo legal diario vigente.
1%	2	3	Al peatón infractor se le da la casa por cárcel
1%	2	4	El peatón infractor se va para la cárcel
30%	118	5	Amonestación por parte de las autoridades y asistencia a un curso de formación
26%	102	6	No sabe
1%	2	0	No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta
100%	390		

. Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 14. ¿Qué pasa cuando se infringen las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Aunque dentro de la lista de infracciones dos de las alternativas eran correctas, (2 y 5) el pago de una multa de 1SMLMDV (salario mínimo legal diario vigente), y la amonestación por parte de las autoridades con la asistencia a un curso de formación para peatones, las opciones fueron desagregadas y se pidió elegir tan sólo una.

Si bien, la amonestación por parte de las autoridades y asistencia a un curso de formación recibió uno de los mayores porcentajes con un 30%, lo cual es correcto, es importante observar que las opciones: No Sabe y No pasa Nada, suman entre ellas el 50%, lo que indica que la mitad de los peatones encuestados, ignoran cómo podrían ser sancionados en caso de infringir la norma, o peor aún, saben que si infringen la norma podrán hacerlo sin que en materia de sanciones pueda pasar algo.

Por sectores

Por sectores encuestados, el sector que demuestra mayor conocimiento sobre los correctivos aplicados a peatones infractores, es el sector de San Diego, que paradójicamente en resultados anteriores muestra ser el sector con mayor desconocimiento de los derechos y deberes del peatón.

Por su parte en el sector de San Juan 49 personas de las 130 encuestadas se casaron con la idea de que No pasa nada y en La 80, 56 personas de las 130 encuestadas, afirmaron No saber qué tipo de infracción recibe un peatón.

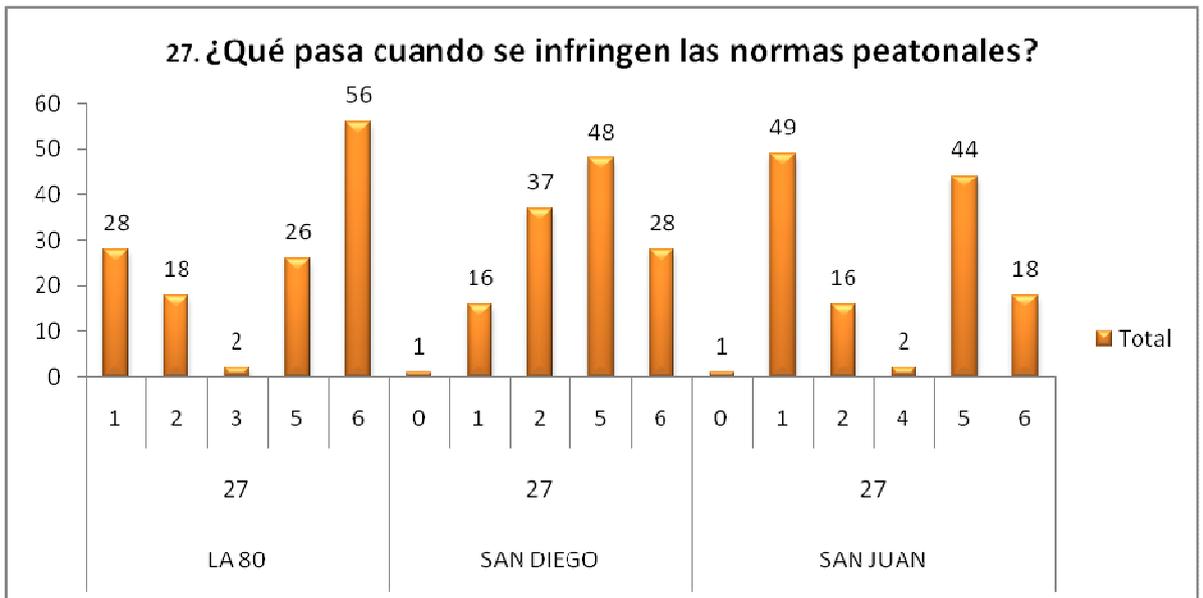
- 0: No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta.

Tabla 15. Resultados sobre lo que el peatón cree que sucede al infringir las normas estipuladas por el Código Nacional de Tránsito. Muestra sectorizada.

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
LA 80	1	28	22%
	2	18	14%
	3	2	1%
	5	26	20%
	6	56	43%
	Total LA 80		130
SAN DIEGO	0	1	1%
	1	16	12%
	2	37	28%
	5	48	37%
	6	28	22%
	Total SAN DIEGO		130
SAN JUAN	0	1	1%
	1	49	38%
	2	16	12%
	4	2	1%
	5	44	34%
	6	18	14%
Total SAN JUAN		130	100%
TOTAL		390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 15. ¿Qué pasa cuando se infringen las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.8 ¿Para qué sirven los puentes peatonales?

Para esta pregunta se generaron 6 opciones de respuesta (ítems). El total de los peatones encuestados en los tres puntos nodales, San Juan, San Diego y La 80, determinaron que estos sirven para la Seguridad de la personas y en segundo lugar para cruzar las calles.

%R: Porcentaje de personas que seleccionaron cada ítem.

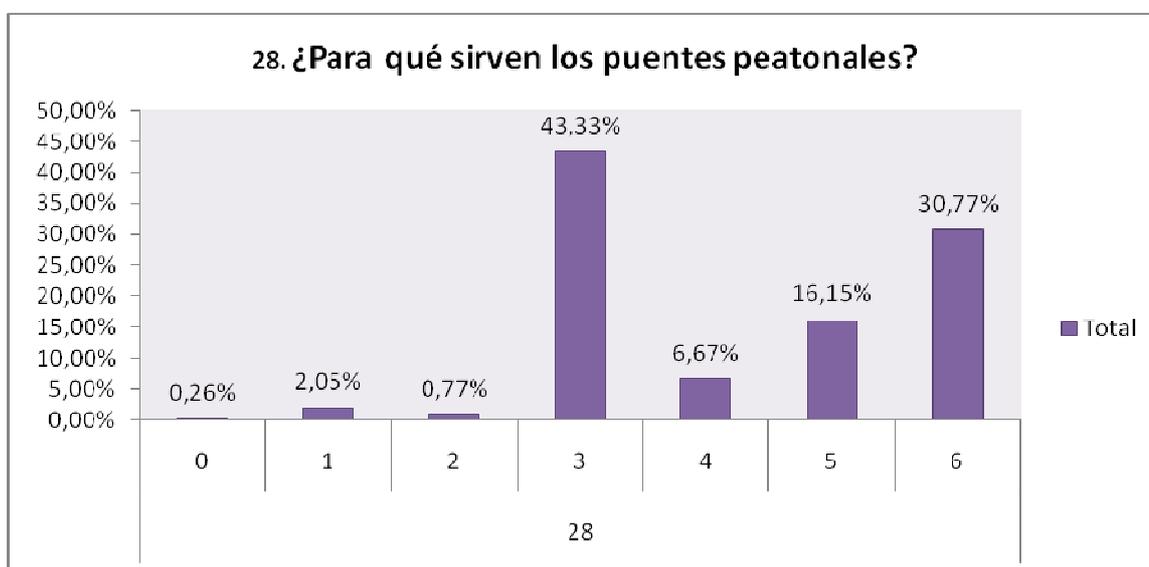
#P: Personas que responden

Tabla 16. Resultados para que sirven los puentes peatonales desde la perspectiva del peatón. Total de la muestra.

%R	#P	ITEM	Utilidad de los puentes peatonales
2%	8	1	Nada
1%	3	2	Demorarse más para llegar al lugar de destino
43%	169	3	Seguridad de las personas
7%	26	4	Robarle a las personas
16%	63	5	Salvar vidas
31%	120	6	Cruzar las calles
0%	1	0	No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta
100%	390		

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 16. ¿Para qué sirven los puentes peatonales? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

En el esquema comparativo de sectores encuestados, se encuentra que el sector de La 80 y San Juan vuelven a compartir percepciones, siendo la Seguridad de las personas, la idea que prevalece, resultando interesante que en San Juan los peatones le conceden a esta idea el 55%. El sector de San Diego vuelve a ubicarse en una posición distinta a los dos otros sectores, mostrando que para los peatones el hecho de Cruzar las calles es la principal utilidad que brindan los puentes peatonales.

- 0: No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta

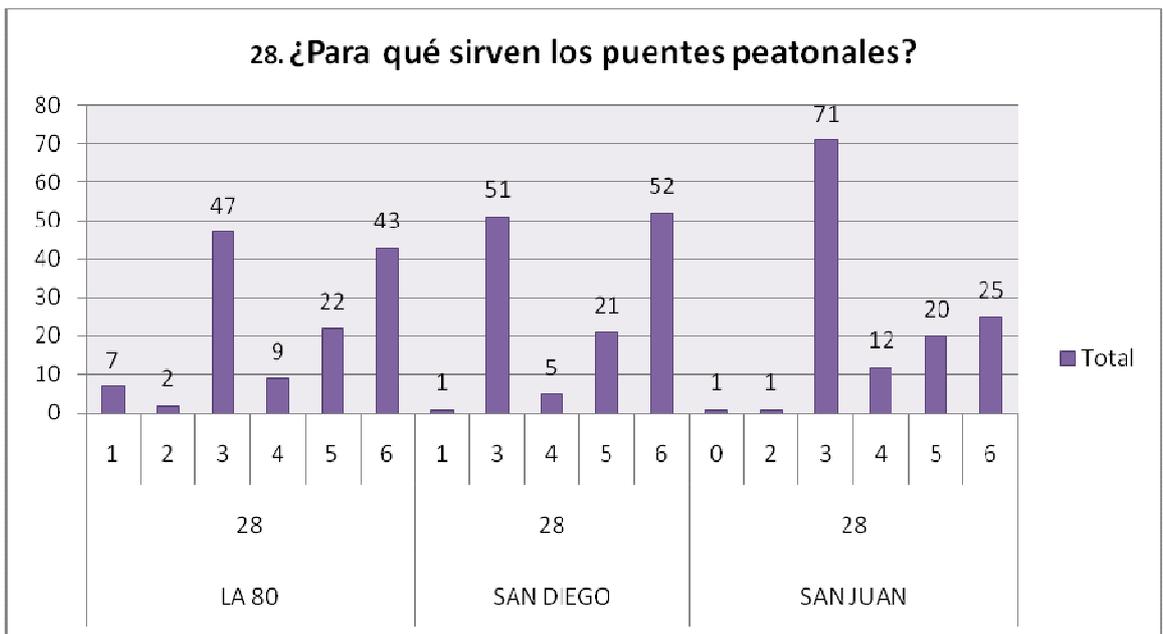
Tabla 17. Resultados para que sirven los puentes peatonales desde la perspectiva del peatón. Muestra sectorizada.

SECTOR	ITEMS	#PERSONAS	%RESPUESTA
LA 80	1	7	5%
	2	2	2%
	3	47	36%
	4	9	7%
	5	22	17%
	6	43	33%
Total LA 80		130	100%
SAN DIEGO	1	1	1%
	3	51	39%
	4	5	4%
	5	21	16%
	6	52	40%
Total SAN DIEGO		130	100%
SAN JUAN	0	1	1%

SECTOR	ITEMS	#PERSONAS	%RESPUESTA
	2	1	1%
	3	71	55%
	4	12	9%
	5	20	15%
	6	25	19%
Total SAN JUAN		130	100%
TOTAL		390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 17. ¿Para qué sirven los puentes peatonales? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.9 ¿Para qué sirven los semáforos peatonales?

Fueron seis las alternativas (ítems) que se brindaron al peatón encuestado para que determinara la utilidad de los semáforos peatonales y esto fue lo que se encontró:

%R: Porcentaje de personas que seleccionaron cada ítem.

#P: Personas que responden

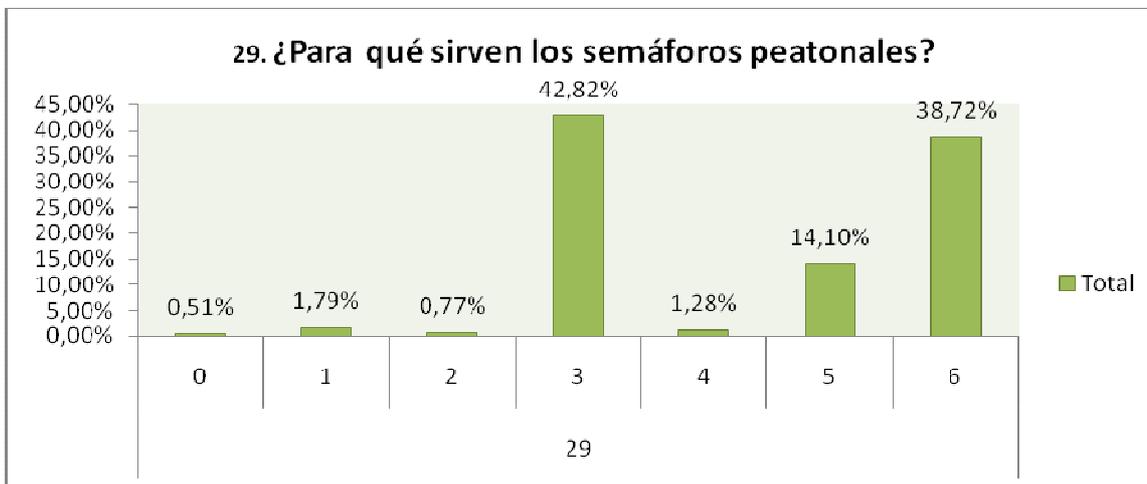
Tabla 18. Resultados para que sirven los semáforos peatonales desde la perspectiva del peatón. Total de la muestra.

%R	#P	ITEM	Utilidad de los semáforos peatonales
2%	7	1	Nada
1%	3	2	Demorarse más para llegar al lugar de destino
43%	167	3	Seguridad de las personas
1%	5	4	Robarle a las personas
14%	55	5	Salvar vidas
39%	151	6	Cruzar las calles
0%	2	0	No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta
100%	390		

Fuente: Elaboración propia.

Con un porcentaje del 43%, los peatones manifestaron que los semáforos peatonales sirven para la Seguridad de las personas y en segundo lugar con un 39% para Cruzar las calles.

Gráfico 18. ¿Para qué sirven los semáforos peatonales? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sector

Comparativamente en cada uno de los sectores encuestados, se ve como las opciones 3 y 6 vuelven a ser las más contestadas, compartiendo San Diego y San Juan la percepción de que los semáforos peatonales sirven para la Seguridad de las personas, y en el sector de La 80 que sirven para Cruzar las calles.

- 0: No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta

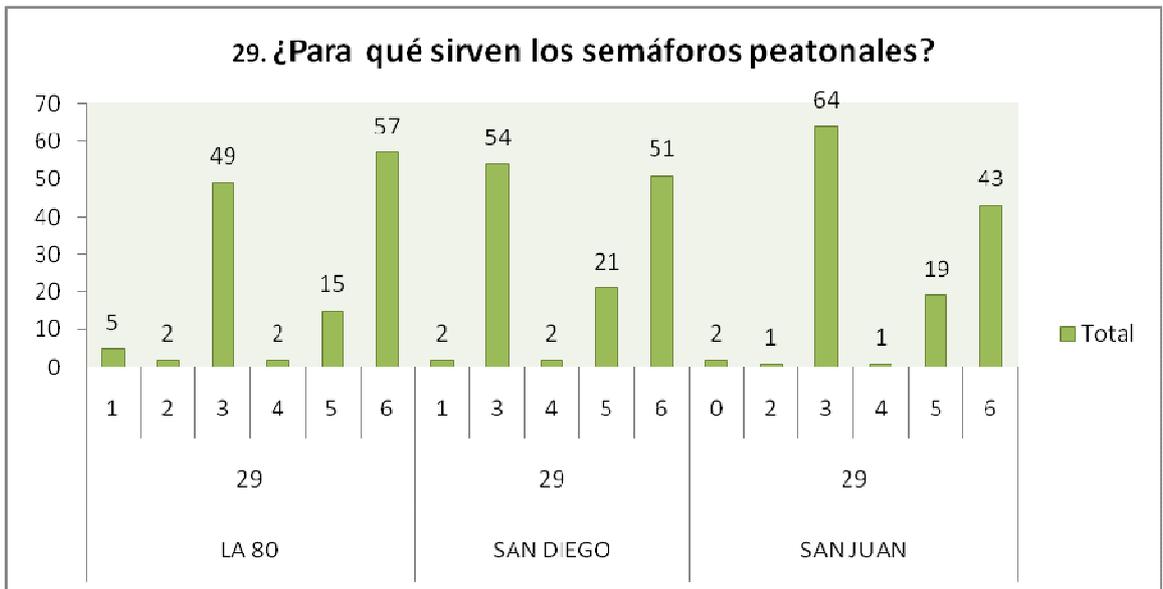
Tabla 19. Resultados para que sirven los semáforos peatonales desde la perspectiva del peatón. Muestra sectorizada.

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
LA 80	1	5	2%
	2	2	2%
	3	49	38%
	4	2	2%

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
	5	15	12%
	6	57	44%
Total LA 80		130	100%
SAN DIEGO	1	2	2%
	3	54	42%
	4	2	1%
	5	21	16%
	6	51	39%
Total SAN DIEGO		130	100%
SAN JUAN	0	2	1%
	2	1	1%
	3	64	49%
	4	1	1%
	5	19	15%
	6	43	33%
Total SAN JUAN		130	100%
TOTAL		390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 19. ¿Para qué sirven los semáforos peatonales? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.10 ¿Para qué sirven las cebras peatonales?

También con 6 alternativas de respuesta (ítems), esta pregunta fue respondida por el total de los encuestados de una forma acertada, concediéndole a las cebras peatonales su función primaria, la de Cruzar por lugares autorizados, pues son precisamente estas las que se encargan de demarcar la zona de tránsito de los peatones. Con un porcentaje del 40% esta respuesta se ubica en el primer lugar, seguida nuevamente de la idea de brindar Seguridad a las personas.

%R: Porcentaje de personas que seleccionaron cada ítem.

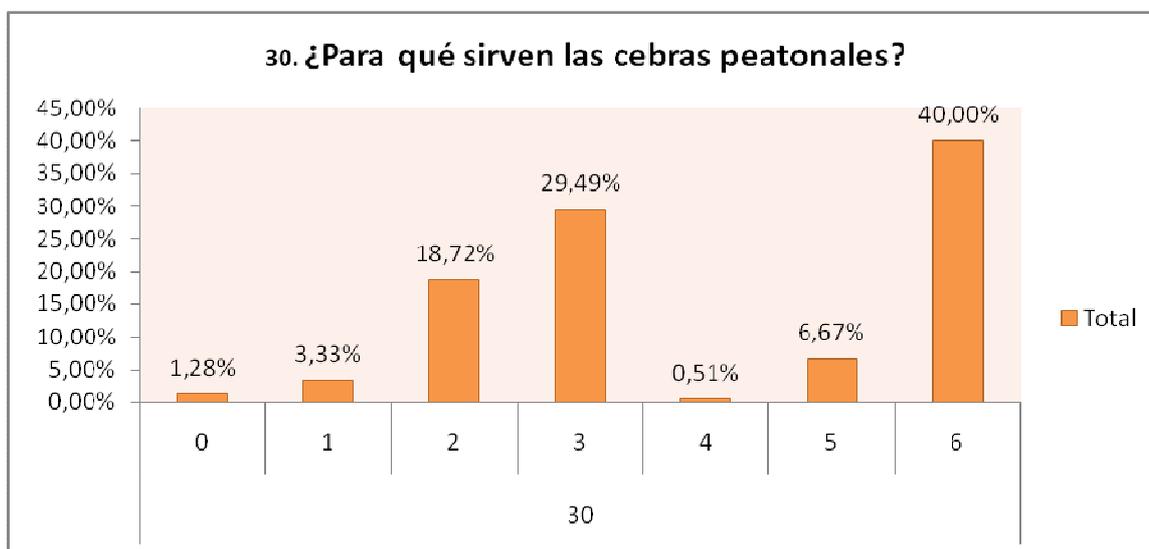
#P: Personas que responden

Tabla 20. Resultados para que sirven las cebras peatonales desde la perspectiva del peatón. Total de la muestra.

%R	#P	ITEM	Utilidad de las cebras peatonales
3%	13	1	Nada
19%	73	2	Para privilegiar al peatón en la vía
29%	115	3	Seguridad de las personas
1%	2	4	Generar trancón y chocarse con otros peatones
7%	26	5	Salvar vidas
40%	156	6	Cruzar por sitios autorizados
1%	5	0	No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta
100%	390		

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 20. ¿Para qué sirven las cebras peatonales? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

Observando el comparativo por zonas, se tiene que el sector de La 80 y San Diego, parecen tener más claro la razón de ser de las cebras peatonales técnicamente hablando. Es por esto que los dos sectores coinciden en adjudicar a las cebras en una mayor proporción, la utilidad de permitirles Cruzar por sitios autorizados, y en un segundo lugar la de Privilegiar al peatón en la vía. Para el sector de San Juan la respuesta que sigue imperando es la de la Seguridad de las personas.

- 0: No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta.

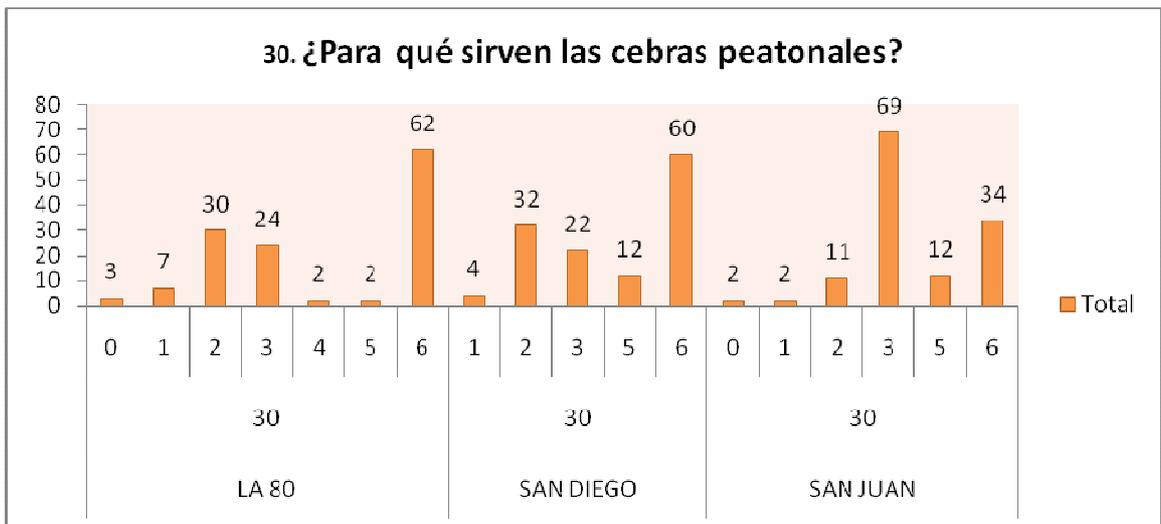
Tabla 21. Resultados para que sirven las cebras peatonales desde la perspectiva del peatón. Muestra sectorizada.

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
LA 80	0	3	2%
	1	7	5%
	2	30	23%
	3	24	18%
	4	2	2%
	5	2	2%
	6	62	48%
Total LA 80		130	100%
SAN DIEGO	1	4	3%
	2	32	25%
	3	22	17%
	5	12	9%
	6	60	46%
Total SAN DIEGO		130	100%

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
SAN JUAN	0	2	2%
	1	2	2%
	2	11	8%
	3	69	53%
	5	12	9%
	6	34	26%
Total SAN JUAN		130	100%
TOTAL		390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 21. ¿Para qué sirven las cebras peatonales? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.11 ¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones?

El encuestado pudo elegir entre 6 alternativas (ítems), para sentar su posición frente al fin de las normas peatonales. Dentro del listado hubo 3 opciones

opuestas al fin de toda norma, pero que podrían ser consecuencias de las mismas miradas desde una óptica crítica e incluso de profunda insatisfacción frente a la norma misma. Todo esto contrastaba con 3 opciones de respuesta ceñidas al fin de la norma y los resultados satisfactorios que a partir de su aplicación pueden esperarse. El total de los encuestados se enfocó en estas tres últimas opciones de respuesta, siendo la primera la Seguridad de las personas con un porcentaje del 41%, la segunda Tener una ciudad organizada con un 32%, y la tercera Salvar vidas con un 23%.

%R: Porcentaje de personas que seleccionaron cada ítem.

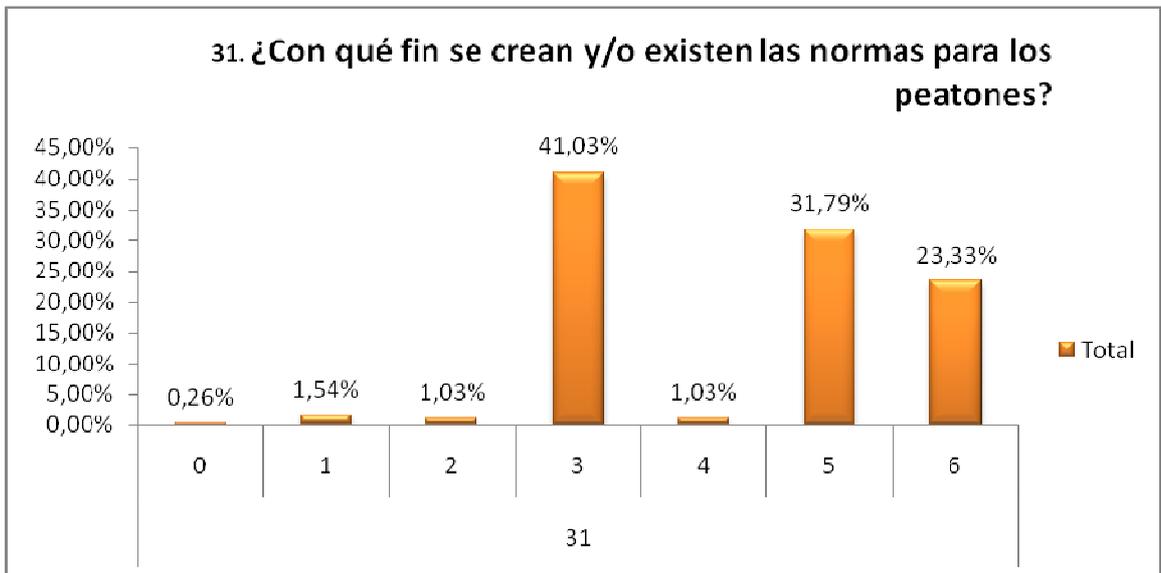
#P: Personas que responden

Tabla 22. Resultados sobre el fin de las normas peatonales según el peatón. Total de la muestra.

%R	#P	ITEM	El fin de las normas
2%	6	1	Ninguno
1%	4	2	Demorarse más para llegar al lugar de destino
41%	160	3	Seguridad de las personas
1%	4	4	Mortificarle la vida a las personas
32%	124	5	Tener una ciudad organizada
23%	91	6	Para salvar vidas
0%	1	0	No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta
100%	390		

Fuente: Elaboración propia.

**Gráfico 22. ¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones?
Total de la muestra.**



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

Comparativamente cada uno de los sectores encuestados muestra que en San Diego y San Juan la Seguridad de las personas prevalece como el fin de las normas, y en el sector de La 80, la primera opción considerada es la de Tener una ciudad organizada.

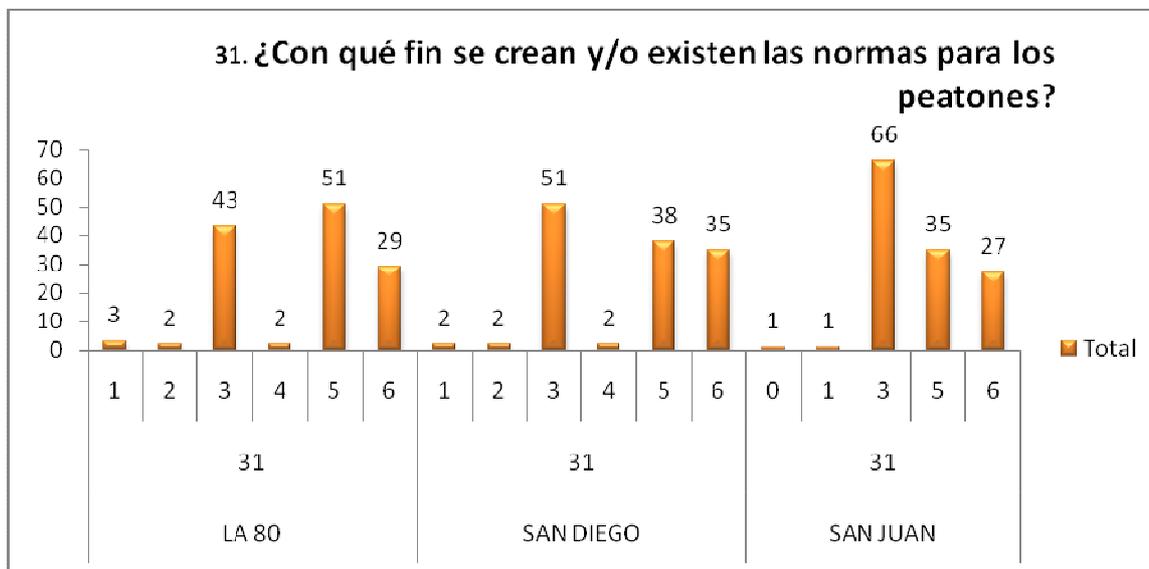
- 0: No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta.

**Tabla 23. Resultados sobre el fin de las normas peatonales según el peatón.
Muestra sectorizada.**

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
LA 80	1	3	2%
	2	2	2%
	3	43	33%
	4	2	2%
	5	51	39%
	6	29	22%
Total LA 80		130	100%
SAN DIEGO	1	2	2%
	2	2	2%
	3	51	39%
	4	2	1%
	5	38	29%
	6	35	27%
Total SAN DIEGO		130	100%
SAN JUAN	0	1	1%
	1	1	1%
	3	66	50%
	5	35	27%
	6	27	21%
	Total SAN JUAN		130
TOTAL		390	

Fuente: Elaboración propia.

**Gráfico 23. ¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones?
Muestra sectorizada.**



Fuente: Elaboración propia.

3.3.12 Evalúe de 1 a 5 la importancia que tiene para usted el uso de los puentes peatonales, los semáforos y las cebras, en donde 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación.

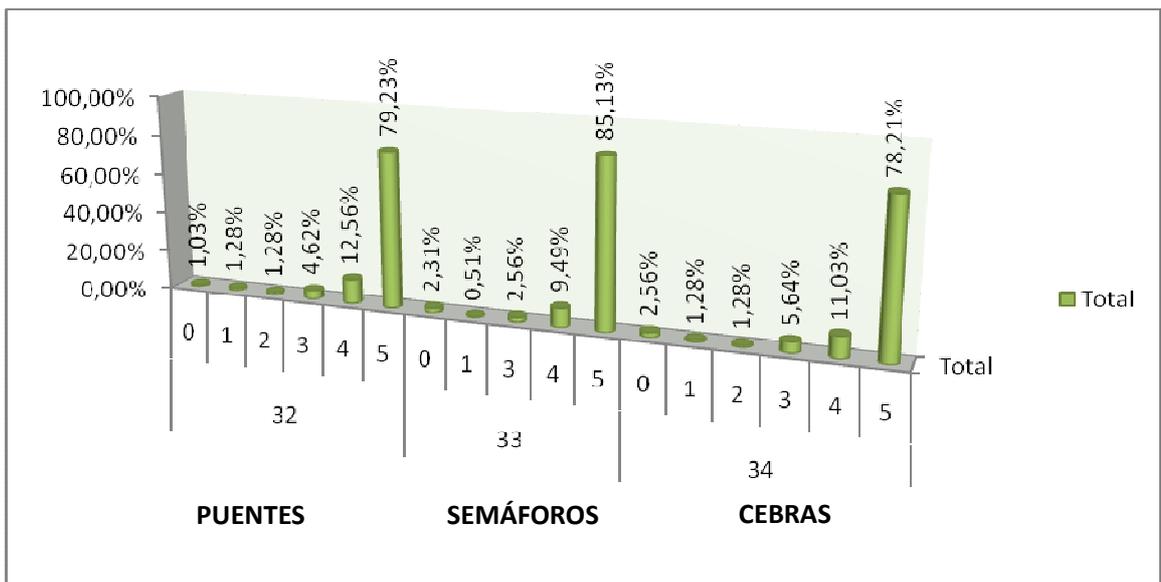
Tabla 24. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a puentes peatonales, semáforos y cebras. Total de la muestra.

ITEM	Infraestructura	Calificación						NS/NR	TOTALES
		1	2	3	4	5			
32	Puentes peatonales	1	2	3	4	5	NS/NR		
	% Respuesta	1,28%	1,28%	4,62%	12,56%	79,23%	1,03%	100%	
	# Personas	5	5	18	49	309	4	390	
33	Semáforos peatonales	1	2	3	4	5	NS/NR		

ITEM	Infraestructura	Calificación						
		0	1	2	3	4	5	
	% Respuesta	0,51%	0%	2,56%	9,49%	85,13%	2,31%	100%
	# Personas	1	0	11	37	332	9	390
34	Cebras	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	1,28%	1,28%	5,64%	11,03%	78,21%	2,56%	100%
	# Personas	5	5	22	43	305	10	390

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 24. Evalúe de 1 a 5 la importancia que tiene para usted el uso de los puentes peatonales, los semáforos y las cebras, en donde 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación. Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Para el total de los encuestados, cada una de las herramientas analizadas en el presente trabajo para el uso de los peatones, obtuvieron puntajes superiores. Los semáforos peatonales ocuparon la primera posición en importancia con un 85%, seguido de los puentes peatonales con un 79% y las cebras con un 78%.

Por sectores

En los tres sectores estudiados, todos dieron la máxima calificación a puentes peatonales, semáforos y cebras, indicando que cada uno de ellos es considerado muy importante para el peatón. Sin embargo, y pese a que todas gozan de altos porcentajes, las cebras obtienen los menores porcentajes, tanto en el general como en cada uno de los sectores.

Tabla 25. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a los puentes peatonales. Muestra sectorizada.

ITEM	Puentes Peatonales	Calificación						TOTALES
		1	2	3	4	5	NS/NR	
32	Sector de la 80	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	4%	1%	7%	20%	67%	1%	100%
	# Personas	5	2	9	26	87	1	130
	Sector San Diego	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	0%	1%	5%	14%	79%	1%	100%
	# Personas	0	1	6	18	103	2	130
	Sector San Juan	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	0%	1%	2%	4%	92%	1%	100%
	# Personas	0	2	3	5	119	1	130

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 26. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a los semáforos peatonales. Muestra sectorizada.

ITEM	Semáforos Peatonales	Calificación						TOTALES
		1	2	3	4	5	NS/NR	
33	Sector de la 80	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	1%	0%	7%	14%	74%	4%	100%

ITEM	Semáforos Peatonales	Calificación						
	# Personas	2	0	9	18	96	5	130
	Sector San Diego	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	0%	0%	1%	12%	85%	2%	100%
	# Personas	0	0	1	15	111	3	130
	Sector San Juan	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	0%	0%	0%	3%	96%	1%	100%
	# Personas	0	0	0	4	125	1	130

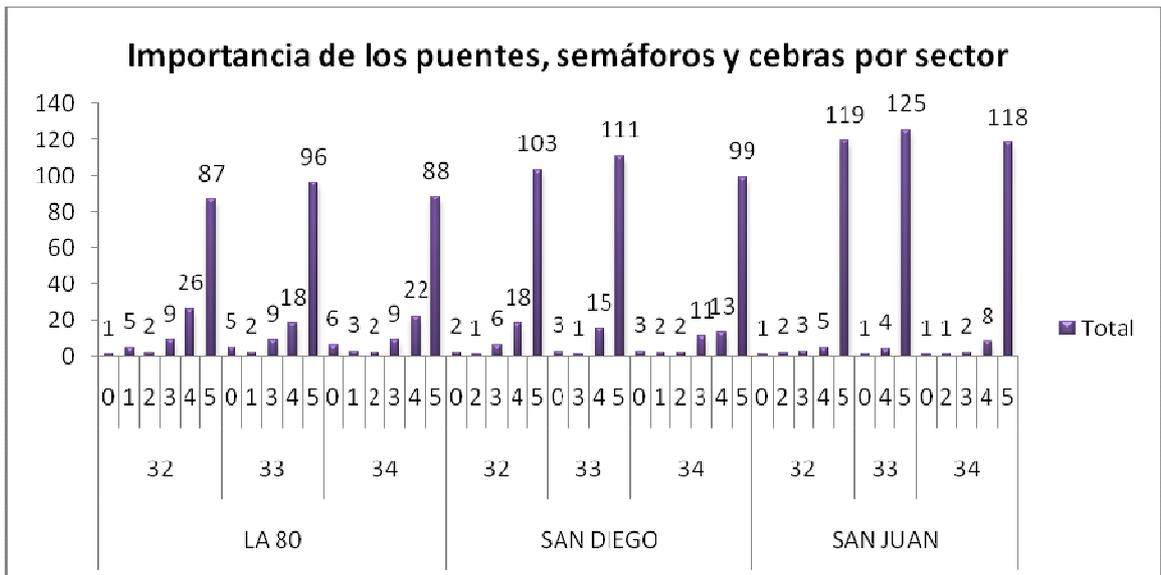
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 27. Resultados sobre la importancia que concede el peatón en términos de calificación a las cebras. Muestra sectorizada.

ITEM	Cebraz	Calificación						
34	Sector de la 80	1	2	3	4	5	NS/NR	TOTALES
	% Respuesta	2%	1%	7%	17%	68%	5%	100%
	# Personas	3	2	9	22	88	6	130
	Sector San Diego	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	2%	2%	8%	10%	76%	2%	100%
	# Personas	2	2	11	13	99	3	130
	Sector San Juan	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	0%	1%	1%	6%	91%	1%	100%
# Personas	0	1	2	8	118	1	130	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 25. Evalúe de 1 a 5 la importancia que tiene para usted el uso de los puentes peatonales, los semáforos y las cebras, en donde 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación. Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.13 ¿Usted alguna vez ha infringido la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

El 80% de los encuestados manifiesta haber infringido alguna vez las normas de peatones, demostrando que comúnmente el peatón tiene conductas que violan el principio de autocuidado y que anteponen el deseo personal frente e interés particular al interés común. Este alto porcentaje demuestra que la cultura peatonal es aún muy débil frente al deber ser, y por el contrario a lo que se enfrentan las autoridades de tránsito es a una contra cultura que abriga comportamientos contrarios a los de la norma desde la tradición de la infracción. Es común violar la norma, se reconoce y se acepta como algo natural.

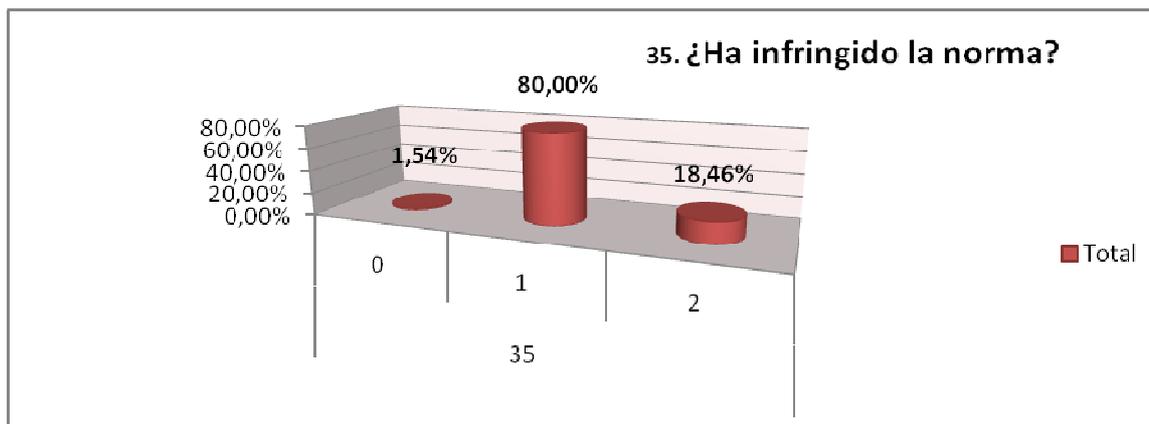
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 28. Resultados sobre el porcentaje de infracción a las normas peatonales por parte de los peatones. Total de la muestra.

ITEM	CONVECCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
35	NR*	0	6	2%
	SI	1	312	80%
	NO	2	72	18%
Total 35		390	100%	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 26. ¿Alguna vez ha infringido la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

El sector que más trasgrede la norma de acuerdo a los peatones encuestados, es el sector de San Diego, seguido por San Juan y por último La 80.

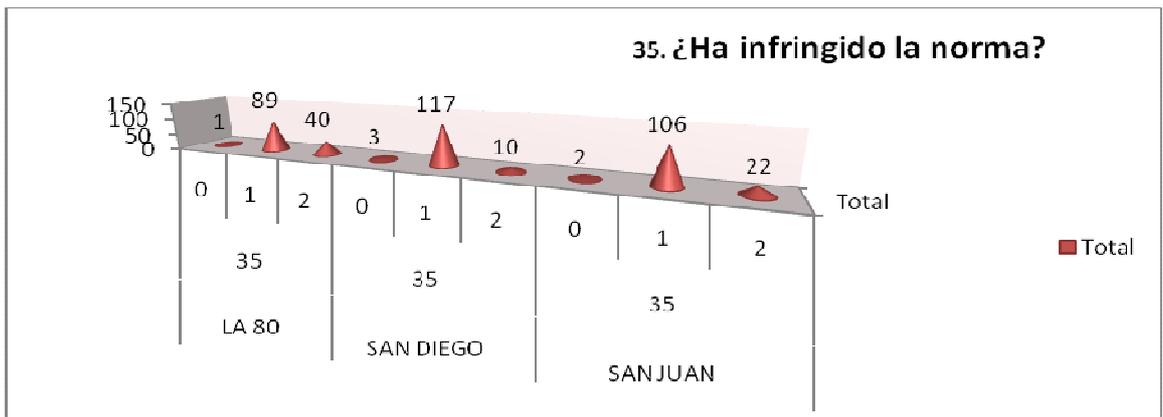
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 29. Resultados sobre el porcentaje de infracción a las normas peatonales por parte de los peatones. Muestra sectorizada.

ITEM	SECTOR	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
35	LA 80	NR*	0	1	1%
		SI	1	89	68%
		NO	2	40	31%
		Total LA 80		130	100%
SAN DIEGO	SAN DIEGO	NR*	0	3	2%
		SI	1	117	90%
		NO	2	10	8%
		Total SAN DIEGO		130	100%
SAN JUAN	SAN JUAN	NR*	0	2	1%
		SI	1	106	82%
		NO	2	22	17%
		Total SAN JUAN		130	100%
Total 35			390		

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 27. ¿Alguna vez ha infringido la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.14 ¿Usted cruza por los siguientes lugares?

Los peatones encuestados, manifestaron cruzar por puentes, cebras y por los semáforos. Con altos porcentajes se declaran usuarios de las herramientas de las que dispone la ciudad para los peatones. Esta dimensión del asunto contrasta con el 80% de los encuestados que manifestaron haber infringido la norma alguna vez.

Los semáforos peatonales muestran ser los más utilizados, seguido por las cebras y en último lugar los puentes peatonales.

#P: Personas que responden

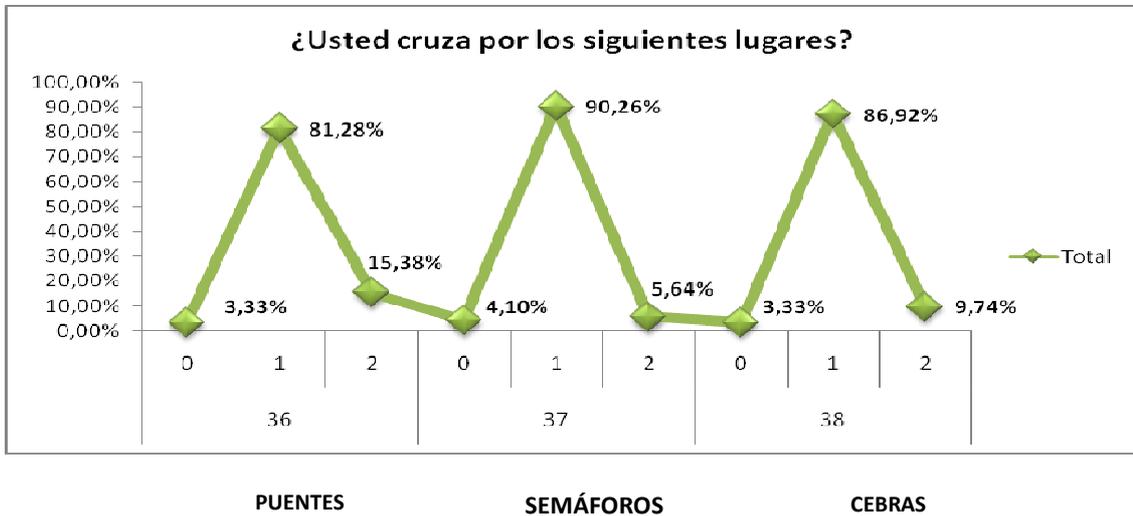
%NR*: corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

Tabla 30. Resultados sobre el porcentaje de uso que dan los peatones a puentes, semáforos y cebras. Total de la muestra.

Si =1	#P	No =2	#P	NR*=0	#P	ITEM	Lugares
81%	317	15%	60	4%	13	36	Puentes peatonales
90%	352	6%	22	4%	16	37	Semáforos
87%	339	10%	38	3%	13	38	Cebras

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 28. ¿Usted cruza por los siguientes lugares? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

En lo que respecta a cada uno de los sectores encuestados, se conserva el semáforo como el que más utiliza el peatón, seguido por las cebras y en último lugar los puentes.

#P: Personas que responden

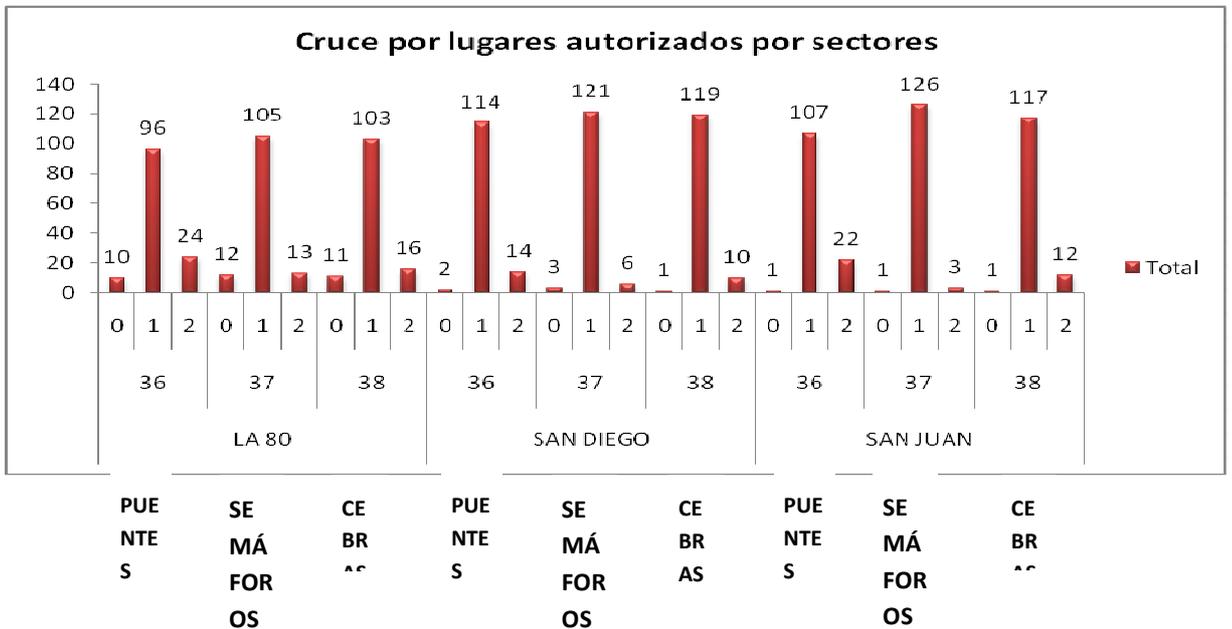
%NR*: corresponden al porcentaje de preguntas no contestadas o dejadas en blanco por parte del encuestado.

Tabla 31. Resultados sobre el porcentaje de uso que dan los peatones a puentes, semáforos y cebras. Muestra sectorizada.

	%Si=1	#P	%No=2	#P	%NR*	#P	ITEM	Lugares
	SECTOR DE LA 80	74%	96	18%	24	8%	10	36
81%		105	10%	13	9%	12	37	Semáforos
80%		103	12%	16	8%	11	38	Cebras
SECTOR DE SAN DIEGO	88%	114	11%	14	1%	2	36	Puentes peatonales
	93%	121	5%	6	2%	3	37	Semáforos
	92%	119	7%	10	1%	1	38	Cebras
SECTOR DE SAN JUAN	82%	107	17%	22	1%	1	36	Puentes peatonales
	97%	126	2%	3	1%	1	37	Semáforos
	90%	117	9%	12	1%	1	38	Cebras

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 29. ¿Usted cruza por los siguientes lugares? Muestra sectorizada.



3.3.15 Si usted ve a una persona que no cumple como peatón e irrespeta la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito, usted piensa que esa persona:

Esta pregunta tuvo 5 opciones de respuesta (ítems), y se comportó así:

%R: Porcentaje de personas que seleccionaron cada ítem.

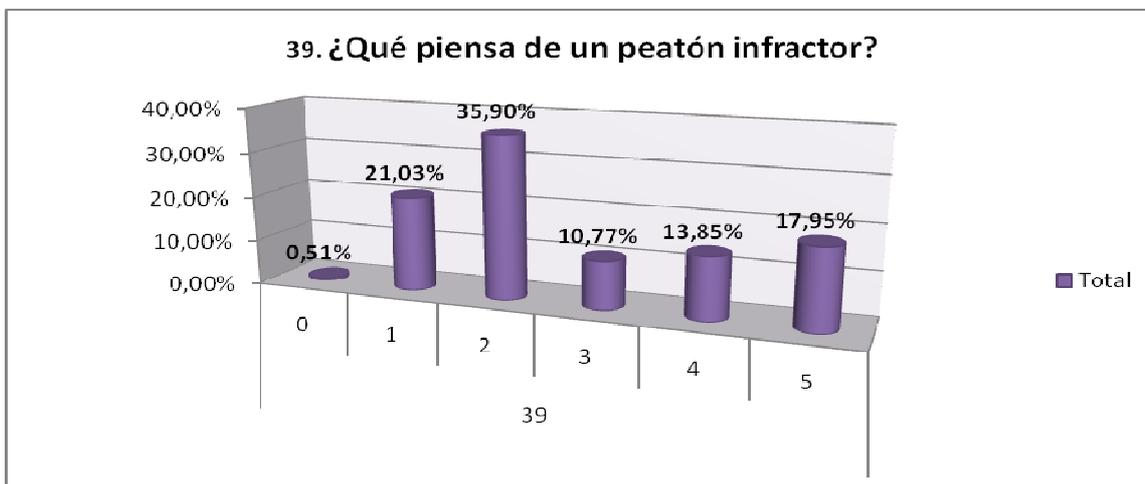
#P: Personas que responden

Tabla 32. Resultados sobre la percepción que de un peatón infractor tiene el encuestado. Total de la muestra.

%R	#P	ITEM	El infractor . . .
21,03%	82	1	Tiene poca educación
35,90%	140	2	No valora la vida
10,77%	42	3	Está ahorrando tiempo porque va de afán
13,85%	54	4	No conoce la norma
17,95%	70	5	Es un mal ciudadano
0,51%	2	0	No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta
100%	390		

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 30. Si usted ve a una persona que no cumple como peatón e irrespeta la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito, usted piensa que esa persona. . . (Total de la muestra).



Fuente: Elaboración propia.

En esta pregunta, el total de encuestados, manifestó que al ver a un peatón comportarse de manera desprevenida, cruzar indebidamente las vías, no usar los puentes, irrespetar los semáforos entre otras, lo primero que piensan es que esa persona No valora la vida con un 36%, seguida por ideas como la Falta de educación con un 21%, y en tercer lugar la afirmación de Ser un mal ciudadano con un 18%.

Por sectores

En el sector de San Juan es donde se encuentra la mayor concentración de personas que de acuerdo con el resultado general piensan que un peatón que infringe la norma es porque No valora la vida. Quienes apoyan que un peatón que infringe la norma es una persona con Poca educación, se ven mayoritariamente representados en el sector de San Diego, así como la idea de ser un mal ciudadano a raíz de un comportamiento incorrecto por parte del peatón.

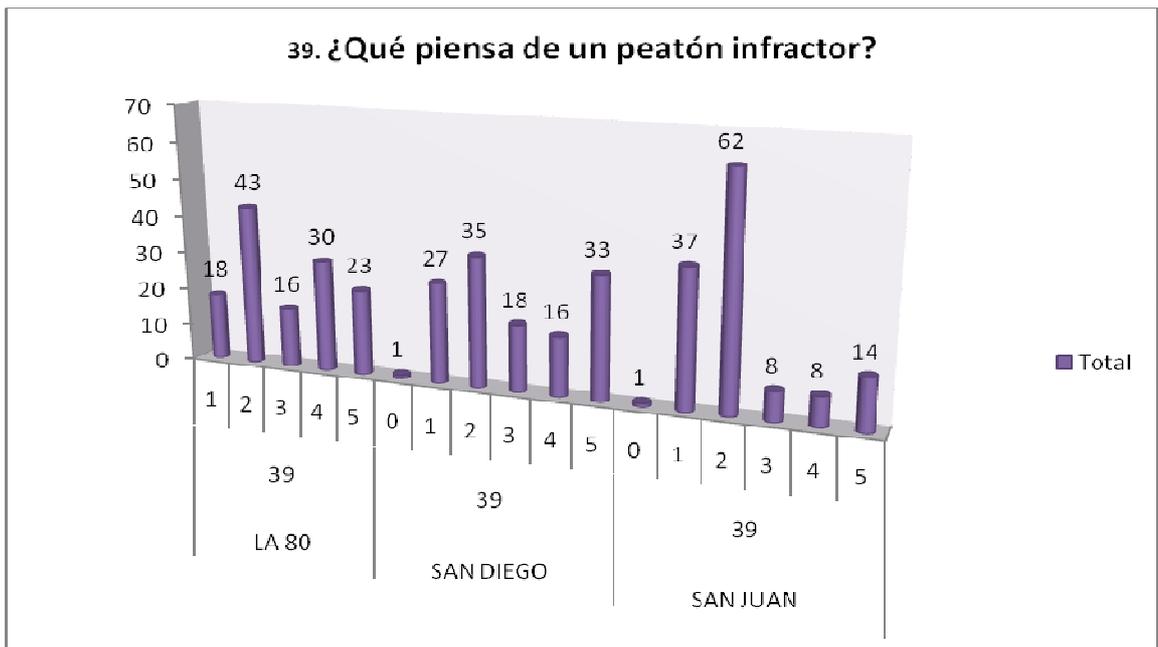
- 0: No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta

Tabla 33. Resultados sobre la percepción que de un peatón infractor tiene el encuestado. Muestra sectorizada.

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
LA 80	1	18	14%
	2	43	33%
	3	16	12%
	4	30	23%
	5	23	18%
Total LA 80		130	100%
SAN DIEGO	0	1	1%
	1	27	21%
	2	35	27%
	3	18	14%
	4	16	12%
Total SAN DIEGO		130	100%
SAN JUAN	0	1	1%
	1	37	28%
	2	62	48%
	3	8	6%
	4	8	6%
Total SAN JUAN		130	100%
TOTAL		390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 31. Si usted ve a una persona que no cumple como peatón e irrespeta la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito, usted piensa que esa persona. . . (Muestra sectorizada)



Fuente: Elaboración propia.

3.3.16 ¿Si ve a una persona infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito usted le llama la atención al respecto?

El 80% de los encuestados representado en los tres puntos nodales seleccionados para este estudio, no le llamarían la atención a un peatón infractor. Esta situación se mantiene igual en cada uno de los sectores encuestados como lo muestra el gráfico por sectores, siendo San Diego el sector donde menos se encontraron peatones dispuestos a corregir a los demás y San Juan donde se encontró al grupo de peatones más dispuestos a llamarle la atención a un peatón que no respeta la norma.

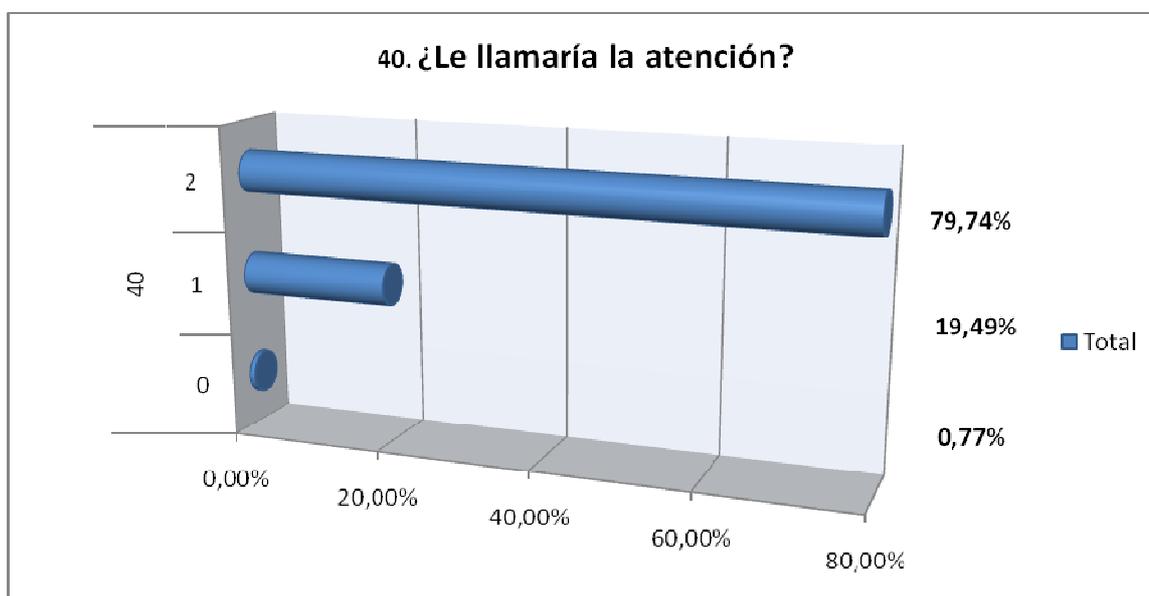
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 34. Resultados sobre si el peatón le llamaría la atención a otro peatón infractor. Total de la muestra.

ITEM	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
40	NR*	0	3	1%
	SI	1	76	19%
	NO	2	311	80%
Total 40			390	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 32. ¿Si ve a una persona infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito usted le llama la atención al respecto? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sector

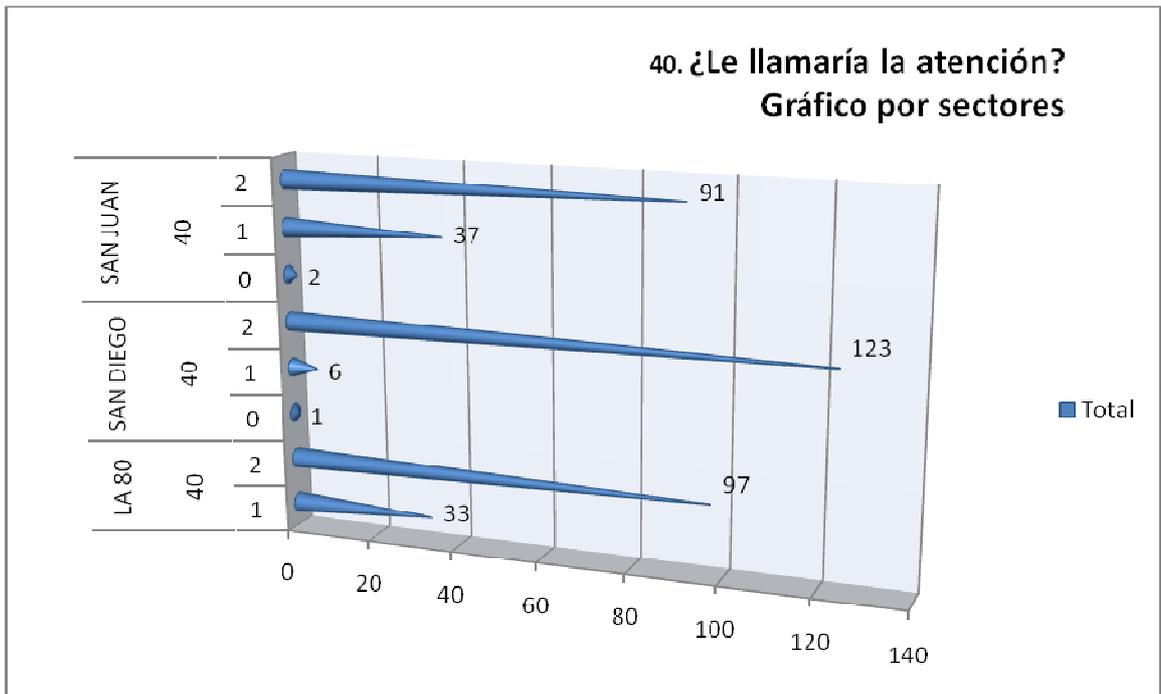
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 35. Resultados sobre si el peatón le llamaría la atención a otro peatón infractor. Muestra sectorizada.

ITEM	SECTOR	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
40	LA 80	SI	1	33	25%
		NO	2	97	75%
	Total LA 80			130	100%
	SAN DIEGO	NR*	0	1	1%
		SI	1	6	4%
		NO	2	123	95%
	Total SAN DIEGO			130	100%
	SAN JUAN	NR*	0	2	2%
		SI	1	37	28%
		NO	2	91	70%
	Total SAN JUAN			130	100%
Total 40				390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 33. ¿Si ve a una persona infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito usted le llama la atención al respecto? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.17. ¿Le gustaría llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito?

Pese a que los peatones manifestaron en un alto porcentaje, no proceder a llamarle la atención a otro peatón infractor, presenciando una conducta incorrecta, cuando se pregunta acerca de sí le gustaría, la perspectiva cambia, es decir, se evidencia que un 66% de los encuestados desearían actuar llamándole la atención a un peatón que infringe la norma.

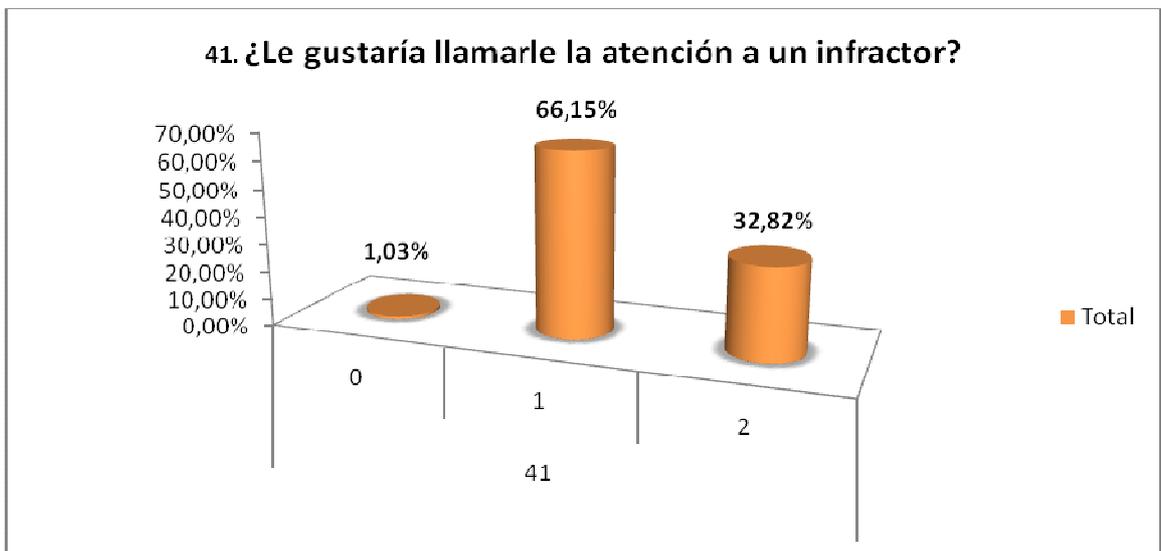
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 36. Resultados sobre si al peatón le gustaría llamarle la atención a otro peatón infractor. Total de la muestra.

ITEM	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
41	NR*	0	4	1%
	SI	1	258	66%
	NO	2	128	33%
Total 41		390	100%	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 34. ¿Le gustaría llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sectores

Observando los sectores, pese a que en San Diego los peatones se mostraron ajenos a llamarle la atención a un peatón sobre su comportamiento, son estos los

que muestran mayor deseo de querer hacerlo aunque como está visto no lo hagan.

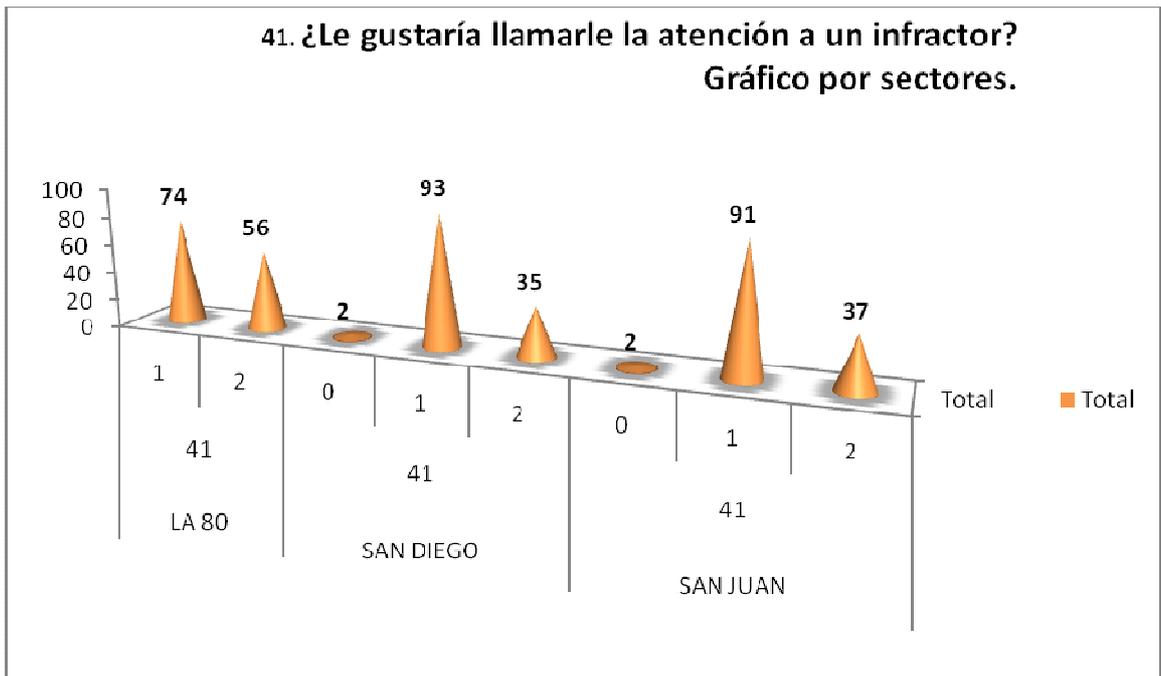
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 37. Resultados sobre si al peatón le gustaría llamarle la atención a otro peatón infractor. Muestra sectorizada.

ITEM	SECTOR	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
41	LA 80	SI	1	74	57%
		NO	2	56	43%
	Total LA 80			130	100%
	SAN DIEGO	NR*	0	2	1%
		SI	1	93	72%
		NO	2	35	27%
	Total SAN DIEGO			130	100%
	SAN JUAN	NR*	0	2	2%
		SI	1	91	70%
		NO	2	37	28%
	Total SAN JUAN			130	100%
Total 41				390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 35. ¿Le gustaría llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.18 ¿Cómo cree que reaccionaría usted a la hora de llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito?

Conociendo el deseo del 66% de los encuestados de llamarle la atención al peatón que actúan por fuera de la norma, esta pregunta buscó descubrir la forma en la que se haría éste llamado de atención.

El 53% de los encuestados optaron por llamar la atención de una forma cordial, seguido de un 31% de los peatones que dijeron preferir hacer un comentario

suelto quejándose de la falta de civismo, asegurándose de que el infractor lo escuche, como una forma más indirecta de hacerlo.

%R: Porcentaje de personas que seleccionaron cada ítem.

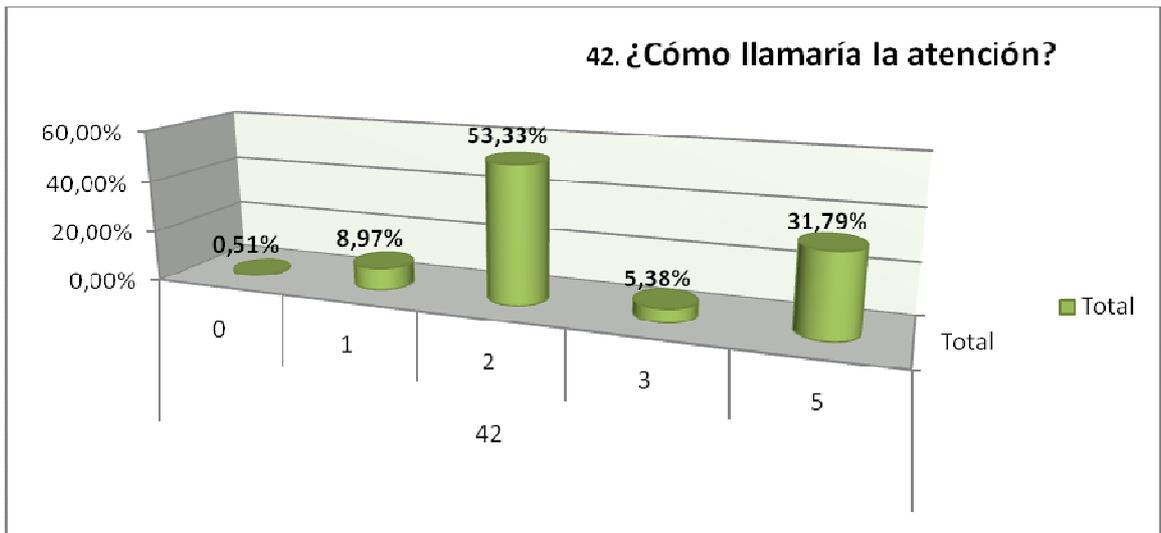
#P: Personas que responden

Tabla 38. Resultados sobre la reacción que tendría el peatón al llamarle la atención a otro peatón infractor. Total de la muestra.

%R	#P	ITEM	Lista de maneras de llamar la atención
9%	35	1	Amonestaría a la persona verbalmente
53%	208	2	Le haría una llamado cordial a corregir la acción
5%	21	3	Llamaría a un oficial de tránsito y le advertiría sobre la infracción
0%	0	4	Amonestaría físicamente al infractor
32%	124	5	Haría un comentario suelto quejándose de la falta de civismo, asegurándose de que el infractor lo escuche
1%	2	0	No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta
100%	390		

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 36. ¿Cómo cree que reaccionaría usted a la hora de llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

Por sector

El sector de La 80, es el que más defiende la posición de hacer un llamado cordial a corregir la acción, mientras que en los sectores de San Diego y San Juan es donde se encuentra mayor inclinación a hacer un comentario suelto quejándose de la falta de civismo, aunque en todo caso en todos los sectores prevalece la idea del llamado de atención cordial, lo que es muy apropiado en términos de cultura ciudadana.

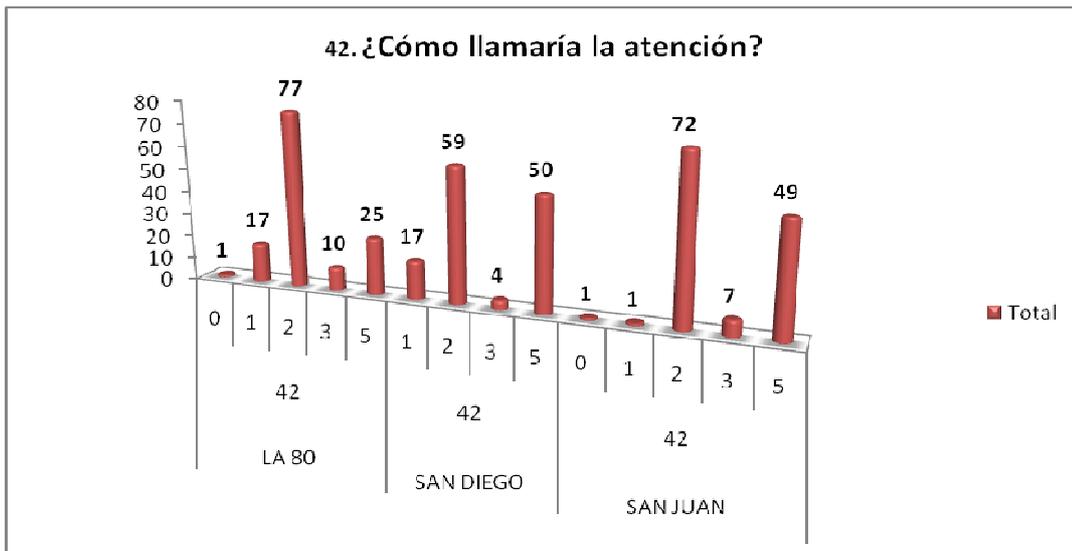
- 0: No se marca ninguna opción – se deja sin responder la pregunta.

Tabla 39. Resultados sobre la reacción que tendría el peatón al llamarle la atención a otro peatón infractor. Muestra sectorizada.

SECTOR	ITEM	#PERSONAS	%RESPUESTA
LA 80	0	1	1%
	1	17	13%
	2	77	59%
	3	10	8%
	5	25	19%
Total LA 80		130	100%
SAN DIEGO	1	17	13%
	2	59	45%
	3	4	4%
	5	50	38%
	Total SAN DIEGO		130
SAN JUAN	0	1	1%
	1	1	1%
	2	72	55%
	3	7	5%
	5	49	38%
Total SAN JUAN		130	100%
		390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 37. ¿Cómo cree que reaccionaría usted a la hora de llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.19 ¿Cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma?

Con un porcentaje del 87% los peatones encuestados afirmaron que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma.

NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 40. Resultados sobre si deberían existir sanciones para los peatones infractores. Total de la muestra.

ITEM	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA	
43	NR*	0	6	2%
	SI	1	340	87%
	NO	2	44	11%
Total 43		390	100%	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 38. ¿Cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma? Total de la muestra.



Por sectores

En lo que respecta a los peatones en cada uno de los sectores encuestados, todos coinciden con que deben existir sanciones para los infractores, siendo el

sector de San Juan el que más apoya este tema. El sector donde menos están de acuerdo con sanciones para los peatones infractores es La 80.

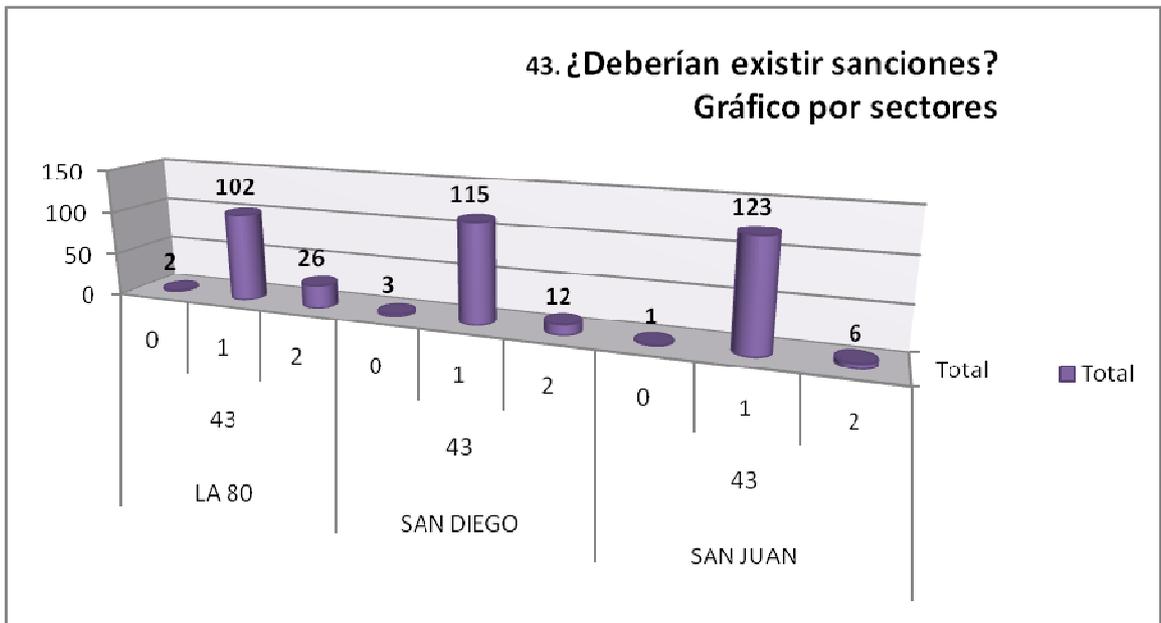
NR*: corresponde a los encuestados que dejaron en blanco la pregunta sin marcar ninguna opción.

Tabla 41. Resultados sobre si deberían existir sanciones para los peatones infractores. Muestra sectorizada.

ITEM	SECTOR	CONVENCIONES	#PERSONAS	%RESPUESTA
43	LA 80	NR*	0	2%
		SI	102	78%
		NO	26	20%
	Total LA 80		130	100%
	SAN DIEGO	NR*	0	2%
		SI	115	89%
		NO	12	9%
	Total SAN DIEGO		130	100%
	SAN JUAN	NR*	0	1%
		SI	123	95%
		NO	6	4%
	Total SAN JUAN		130	100%
Total 43			390	

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 39. ¿Cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma? Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.3.20 Evalúe de 1 a 5 la importancia del rol que cumple cada institución en la sociedad para contribuir a que las personas se comporten como buenos peatones, entendiendo que 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación.

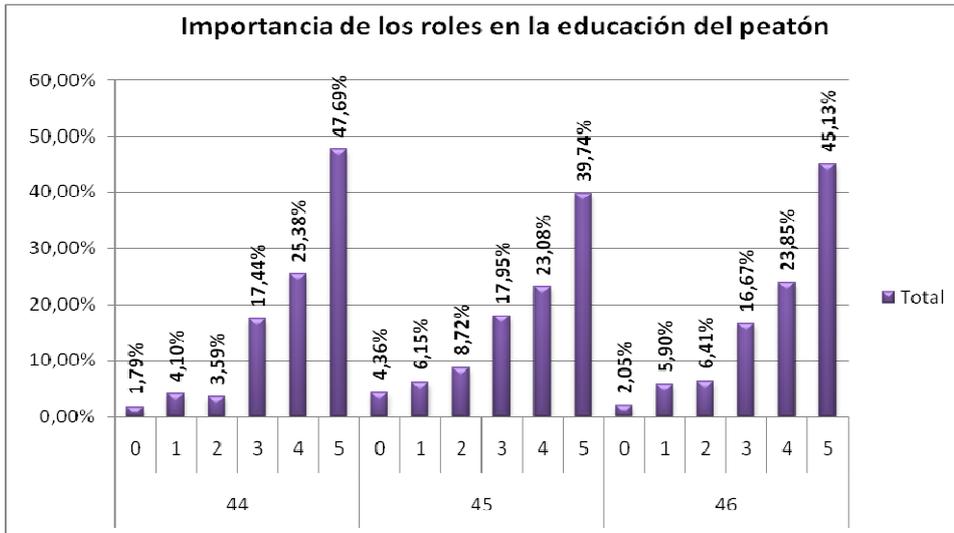
La familia es para los peatones la que más influye en la educación del correcto comportamiento del peatón con un porcentaje del 48%, seguido de la escuela con un 45% y por último el Estado y sus entidades responsables (oficiales de tránsito), con un 40%.

Tabla 42. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas. Total de la muestra.

ITEM	Roles educativos	Calificación						TOTALES
		1	2	3	4	5	NS/NR	
44	La familia. Los padres educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	4%	4%	17%	25%	48%	2%	100%
	# Personas	16	14	68	99	186	7	390
45	El Estado. Los oficiales de tránsito y las entidades gubernamentales responsables son quiénes educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	6%	9%	18%	23%	40%	4%	100%
	# Personas	24	34	70	90	155	17	390
46	La escuela. Las instituciones educativas son las que educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	6%	6%	17%	24%	45%	2%	100%
	# Personas	23	25	65	93	176	8	390

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 40. Evalúe de 1 a 5 la importancia del rol que cumple cada institución en la sociedad para contribuir a que las personas se comporten como buenos peatones, entendiendo que 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación. Total de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

LA FAMILIA

EL ESTADO

LA ESCUELA

Por sector

Al observar esto por sectores, tanto La 80 como San Diego, se comportan de la misma manera que el total general, considerando que la familia ocupa los primeros lugares cuando se trata de educar sobre las normas y conductas peatonales correctas. En cambio en el sector de San Juan, se concede mayor importancia al Estado, luego a la familia y por último a la escuela. Cabe resaltar que en el sector de San Juan no se presentan altos picos, por el contrario allí los peatones comparten la responsabilidad de educar de estos tres roles sociales.

También es un hecho que los tres roles de manera individual obtienen todas calificaciones de cinco como la puntuación predominante.

Tabla 43. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas, en el sector de La 80.

ITEM	Roles educativos – Sector de La 80	Calificación						TOTALES
		1	2	3	4	5	NS/NR	
44	La familia. Los padres educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	5%	5%	22%	22%	43%	3%	100%
	# Personas	7	7	28	28	56	4	130
45	El Estado. Los oficiales de tránsito y las entidades gubernamentales responsables son quienes educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	4%	9%	18%	25%	33%	11%	100%
	# Personas	6	12	23	32	43	14	130
46	La escuela. Las instituciones educativas son las que educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	9%	8%	9%	30%	40%	4%	100%
	# Personas	12	11	12	39	51	5	130

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 44. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas, en el sector de San Diego.

ITEM	Roles educativos – Sector de San Diego	Calificación						TOTALES
		1	2	3	4	5	NS/NR	
44	La familia. Los padres educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	0%	0%	5%	27%	66%	2%	100%
	# Personas	0	0	7	35	86	2	130
45	El Estado. Los oficiales de tránsito y las entidades gubernamentales responsables son quiénes educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	5%	4%	15%	22%	52%	2%	100%
	# Personas	7	5	20	29	67	2	130
46	La escuela. Las instituciones educativas son las que educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR	
	% Respuesta	0%	2%	15%	18%	63%	2%	100%
	# Personas	0	2	20	24	82	2	130

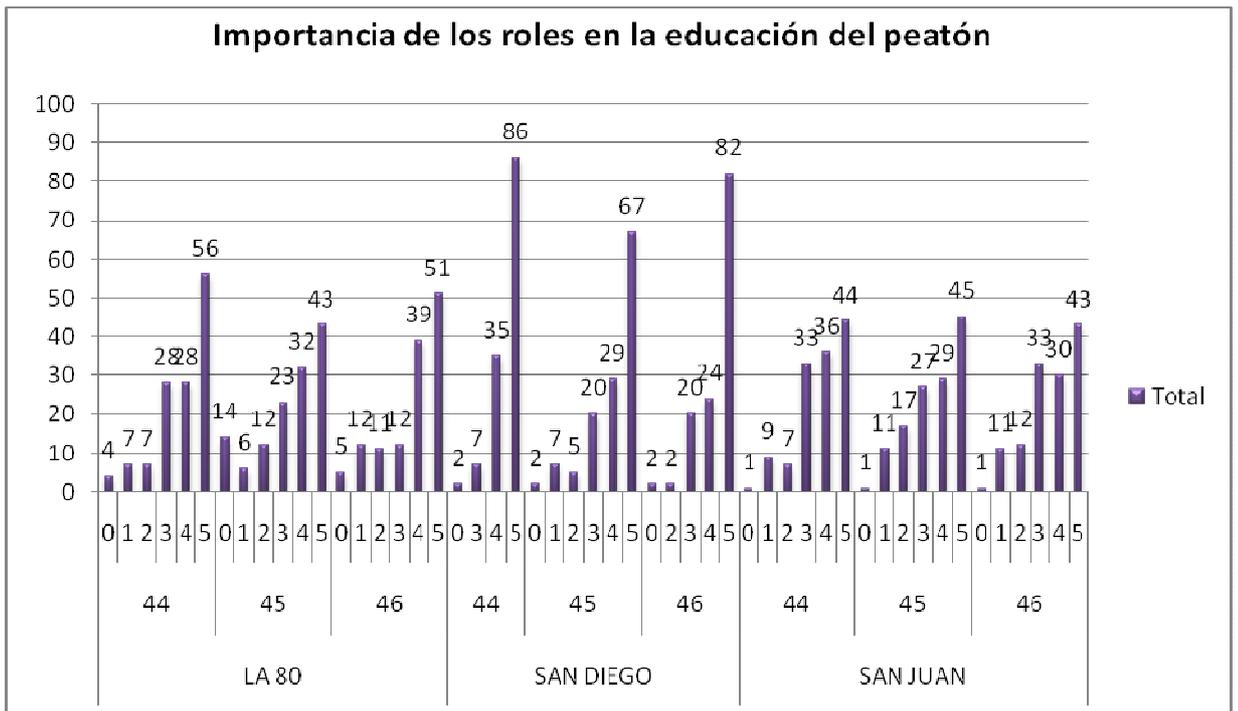
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 45. Resultados sobre el rol educativo que cumplen la Familia, el Estado y la Escuela según el peatón encuestado, en lo que respecta a conductas peatonales correctas, en el sector de San Juan.

ITEM	Roles educativos – Sector de San Juan	Calificación						TOTALES
		1	2	3	4	5	NS/NR	
44	La familia. Los padres educan sobre el actuar correcto de los peatones							
	% Respuesta	7%	5%	25%	28%	34%	1%	100%
	# Personas	9	7	33	36	44	1	130
45	El Estado. Los oficiales de tránsito y las entidades gubernamentales responsables son quiénes educan sobre el actuar correcto de los peatones							
	% Respuesta	8%	13%	21%	22%	35%	1%	100%
	# Personas	11	17	27	29	45	1	130
46	La escuela. Las instituciones educativas son las que educan sobre el actuar correcto de los peatones							
	% Respuesta	8%	9%	25%	23%	34%	1%	130%
	# Personas	11	12	33	30	43	1	130

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 41. Evalúe de 1 a 5 la importancia del rol que cumple cada institución en la sociedad para contribuir a que las personas se comporten como buenos peatones, entendiendo que 1 es la más baja calificación y 5 es la más alta calificación. Muestra sectorizada.



Fuente: Elaboración propia.

3.4 COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

3.4.1 Hipótesis No. 1 (Origen De La Identificación H1). El Comportamiento correcto del peatón depende en un alto porcentaje del conocimiento que este tiene de la norma.

El hallazgo: Es necesario avanzar en el conocimiento de la norma por parte de los peatones para poder determinar si su conocimiento reduciría significativamente el porcentaje del 80% de peatones infractores en las vías.

El conocimiento de la norma por parte del peatón en la ciudad de Medellín, es medio. Con un 52% el total de la muestra encuestada, reveló no conocer la norma contra con un 48% que sí la conoce. Aunque las opiniones están divididas, basta con observar el porcentaje del 80% con el que el peatón reconoce ser infractor de la norma, para darse cuenta que la mitad de la población encuestada pesa a la hora de sumarle malos comportamientos asumidos por peatones en las vías de la ciudad. Al indagar sobre el conocimiento de derechos y deberes en este tema se mantiene el porcentaje de la mitad de la población, que revela su desconocimiento en materia de normatividad peatonal. Si bien se identifica que los porcentajes de las personas que cruzan por los semáforos peatonales, cebras y semáforos es alto, es nada coincide con el 80% de infractores de la norma, lo que hace pensar que las personas ocultan su mal comportamiento, pues aunque dicen cruzarlos el 80% de infractores no se corresponde con esta cifra.

Avanzar en el conocimiento de la norma desde la esfera de los derechos y deberes será fundamental para evidenciar la mejora en el comportamiento, pues, queda aún mucho camino por recorrer, en lo que es esencial para generar pactos sociales que garanticen el orden en las vías. Lo primero: Conocer la norma.

3.4.2 Hipótesis No. 2 (origen de la identificación H2). El Comportamiento del peatón corresponde en un alto porcentaje a lo que él comprende de la norma. A mayor comprensión de la misma, mayores serán los comportamientos peatonales correctos.

El hallazgo: La comprensión de la norma no disminuye los índices de infracciones peatonales. El peatón comprende la norma y pese a ello no la acata.

Los resultados de la encuesta, indican que el peatón sí comprende la norma. Aunque la haya asumido de forma natural y no a través de un Código, entiende que el fin de las normas y herramientas peatonales, es sin duda el de la: seguridad

de las personas, tener una ciudad organizada y salvar vidas. Aunque el peatón pudo escoger entre opciones menos cercanas al fin de la norma como mortificarle la vida, o demorarse más para llegar al lugar de destino, o simplemente ninguno, estas alternativas tuvieron porcentajes del 1%, lo que demuestra que las personas comprenden el fin de la norma. Adicionalmente éstas asocian la utilidad de los puentes, semáforos y cebras con temas también de seguridad para el peatón, lo que sigue demostrando que el peatón comprende del porqué de la norma y lo en sí misma genera en término de beneficio, no obstante esto no parece ser suficiente para reducir el porcentaje de peatones infractores del 80%.

3.4.3 Hipótesis No. 3 (origen de la identificación H3). El Comportamiento del peatón depende en un alto porcentaje de lo útiles que resultan ser para él las estructuras como puentes, cebras y semáforos peatonales. En la medida en que aumenta el uso de las estructuras, mejor es el comportamiento que se observa del peatón.

El hallazgo: Aunque el peatón aduce hacer uso de los semáforos peatonales, puentes y cebras con porcentajes superiores al 80%, no se observa un mejor comportamiento, reflejado en el porcentaje de infractores peatones y su auto-reconocimiento como infractor del 80% de la población encuestada.

3.4.4 Hipótesis No. 4 (origen de la identificación H4). El comportamiento correcto del peatón depende en un alto porcentaje de la importancia que este da a los puentes, cebras y semáforos peatonales.

El hallazgo: Pese a que el peatón califica con puntajes altos la importancia que para él tienen los puentes peatonales, semáforos y cebras, esto no logra sembrar en él un comportamiento correcto, pues el porcentaje de peatones infractores es bastante alto.

3.4.5 Hipótesis No. 5 (origen de la identificación H10). No hay relación directa entre el conocimiento de la norma y la importancia que el peatón concede a los puentes, cebras y semáforos peatonales.

El hallazgo: Se pudo comprobar de que pese a que el peatón concede alta importancia a los puentes peatonales, semáforos y cebras, esto no es consecuencia directa del conocimiento de la norma, de ser así, la importancia concedida debió haber sido baja en relación al mediano conocimiento que de la norma demostró tener el peatón.

3.4.6 Hipótesis No. 6 (origen de la identificación H12). Aunque el peatón conoce la norma no la cumple.

El hallazgo: El peatón conoce medianamente la norma y no la cumple.

3.4.7 Hipótesis No. 7 (origen de la identificación H16). Si se comprende la norma el deseo de corregir a los demás aumenta.

- **El hallazgo:** Se comprueba que comprendiendo la norma, las personas desean corregir al otro.
- **Análisis bajo la perspectiva de la norma para los peatones:** Código Nacional de Tránsito.

3.5 INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Dentro de los sistemas de mercadeo, existe algo denominado: Respuesta de Comportamiento, a la que autores como MALHOTRA, Naresh K., entre otros, han adjudicado una escala de medición que reúne seis elementos claves que hacen referencia al comportamiento de compra de un usuario, en este caso peatón,

desde que conoce el producto (Código Nacional de Tránsito) hasta que lo adquiere o toma decisiones frente a su utilización o reemplazo. Para observar entonces el comportamiento del peatón de la ciudad de Medellín, se analizó su: **Conocimiento, comprensión, gustos y preferencias, intención de compra, compra y recompra.**

A la luz de estos elementos fue abordado el presente trabajo de investigación, entendiendo que la suma de estos, logra definir el comportamiento en de los peatones de la ciudad de Medellín.

Entendiendo que Comportamiento es igual a conocimiento, más comprensión, más gustos, preferencias, intención de compra, compra y recompra, el estudio arrojó lo siguiente:

Conocimiento: (45%)

Nota: *Este porcentaje resulta de promediar los porcentajes de las personas que dicen conocer la norma, con los que conocen sus derechos y deberes como peatones.*

En este punto se identificó el conocimiento que del Código Nacional de Tránsito tenían los peatones, en lo que a él respecta. En este caso el producto se asume como el Código Nacional de Tránsito y conocer lo que este estipula (servicios, características, en qué consiste) fue lo que buscó determinar la encuesta a través de preguntas como: ¿Conoce la norma?, ¿Conoce las prohibiciones del Código Nacional de Tránsito?, ¿Conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito?, ¿Conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito?, ¿Qué pasa cuando se infringe la norma?.

Desde esta perspectiva de análisis, podría concluirse qué grado de conocimiento tiene el peatón de la ciudad de Medellín del Código Nacional de Tránsito sus derechos y deberes. Se encontró que sólo la mitad de los peatones conocen la norma estipulada en el Código, y que la esfera de los deberes (prohibiciones) es más conocida y asimilada que la esfera de los derechos. En cuanto al conocimiento que de las sanciones a un peatón infractor se imparten, los peatones de Medellín se muestran en un 70% desconocedores de las multas o correctivos que una acción por fuera de la norma acarrearía.

Así las cosas, queda mucho por recorrer en el campo del conocimiento normativo, pues en materia de conocimiento sobre la normatividad peatonal los peatones de la ciudad de Medellín se encuentran en la mitad del camino.

Comprensión: (74%)

Nota: *Este porcentaje resulta de promediar los porcentajes de las personas que comprenden el fin de la norma, sumados con los promedios de aquellos que entienden la finalidad de los puentes, cebras y semáforos peatonales conforme a la normatividad.*

Para establecer la comprensión que el peatón tiene de la norma, se indagó sobre el fin de la norma de peatones en sí misma, y desde la dimensión del otro se buscó observar cómo es catalogado un peatón infractor, lo que arrojaría qué tanto comprende la norma el peatón de la ciudad de Medellín y le da significancia.

En este punto se encontró, que la norma se comprende en la medida en que se relaciona con los siguientes tres conceptos: seguridad de las personas con un porcentaje del 41%, tener una ciudad organizada con un 32%, y salvar vidas con un 23%. El fin de la norma para peatones se comprende y se asimila, lo que se confirma al determinar que un peatón infractor es visto como una persona que en

primer lugar no valora la vida, en segundo lugar le falta educación y tercer lugar es un mal ciudadano.

También para abordar el campo de la comprensión, se indagó acerca de la utilidad o la finalidad que tienen los puentes, cebras y semáforos peatonales, allí se encontró que el peatón de la ciudad de Medellín relaciona con conceptos de seguridad para el peatón y su utilidad primaria la de cruzar las vías públicas, dichas estructuras y herramientas para el uso peatonal, lo que reafirma que el peatón de Medellín comprende también la norma desde su utilidad misma.

De alguna manera la norma o Código Nacional de Tránsito en su capítulo para peatones, aunque no muy conocido, si es comprendido, lo que se facilita dado que este se relaciona con valores fundamentales como la vida misma.

Preferencias: (80%)

Nota: *Este porcentaje resulta del promedio de calificaciones en importancia dadas a los puentes, cebras y semáforos peatonales.*

Para abordar el campo de los gustos y preferencias del peatón de la ciudad de Medellín, se optó por indagar acerca de la importancia que este concede a los puentes, cebras y semáforos peatonales. Se pidió calificar la importancia de cada uno de ellos y a través de esta calificación pudimos determinar cuáles fueron los más preferidos, o los más importantes para el peatón.

El resultado demuestra que todas las herramientas son consideradas importantes para el peatón y obtienen puntajes y porcentajes altos, sin embargo en la escala de importancia y preferencia, el primer lugar es para los semáforos peatonales con un 85%, lo que se confirma con su utilización, pues, se observa que son los más

usados por los peatones de la ciudad de Medellín, en segundo lugar los puentes peatonales y en tercer lugar las cebras.

Este tercer lugar indica que dentro de las preferencias del peatón las cebras aunque importantes, son las que menos significancia tienen en su mente, pues las primeras asociaciones de preferencia e importancia las hace con semáforos y puentes peatonales.

Gustos y preferencias: (76%)

Nota: *Este porcentaje se toma tal cual del arrojado por la investigación de mercados cuando se indagó sobre si le gustaría llamarle la atención a un peatón infractor, promediado con el porcentaje de peatones que piensan que deberían existir sanciones para los peatones infractores.*

En la dimensión del gusto, también es posible advertir algunas preferencias del peatón dado el “gusto” que siente al hacer algo, ver algo o experimentar algo. Determinar si a las personas les gusta la norma, se abordó desde la dimensión del otro, es decir, se preguntó acerca de si cada uno en su rol de peatón le gustaría asumir una posición de veedor ciudadano, respaldando la norma y llamándole la atención a otro peatón infractor.

Aunque en un 80% los peatones de Medellín no se comportan como veedores ciudadanos ni contribuyen a hacer respetar la norma, aduciendo razones como la falta de tolerancia social y el temor a reacciones violentas, en la esfera del gusto, todo cambia, pues, al 66% de los peatones de Medellín les gustaría llamarle la atención a otro peatón infractor sobre su falta, porcentaje que respalda el 48% que dice sí conocer la norma, el 46% que sí conoce sus deberes como peatón, y el 40% que conoce sus derechos como peatón.

Así las cosas, los resultados demuestran que el conocimiento de la norma incitaría aún más al peatón a querer comportarse como un veedor ciudadano, si dentro del 66% a quienes les gustaría adoptar esta posición incluimos el promedio del 45% de peatones que sí conocen la norma, tendríamos sólo un 21% restante que pese a no conocer la norma, también siente gusto por la misma, cree en ella y les “gustaría” actuar como veedor y exigir comportamiento acordes a la normatividad actual. Como también expresaron que de llamar la atención a alguien por su comportamiento, preferirían hacerlo de una forma cordial.

Esta es una norma que el mismo peatón ve como necesaria lo que logra que desemboque fácilmente en un “gusto” por la misma que habría que explotar en mayor dimensión.

El “gusto” también queda expresamente demostrado en la indagación que se realizó sobre si el peatón cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma, pues, con un 87% los peatones de la ciudad, estuvieron de acuerdo con que deberían existir dichas sanciones.

Los gustos y preferencias de las personas en su rol de peatones, también quedaron evidenciadas en el tema de la enseñanza de aquellas instituciones sociales como: la familia, el estado y la escuela, quienes apoyan su proceso de formación como peatón y la incidencia que cada uno de éstos tienen. Al calificar la incidencia de cada una de estas instituciones en el comportamiento peatonal, la familia se encuentra en un primer lugar con un 48%, la escuela en un segundo lugar con un 45% y el estado ocupando el último lugar con un 40%. Aunque se conceden porcentajes muy similares y se puede establecer una escala entre las tres instituciones, es claro que no se percibe un compromiso total por parte de alguna de ellas en cuanto a educación sobre comportamientos peatonales se refiere, sin embargo, los peatones parecen alertar sobre la preferencia que tienen

por la familia como educadora, luego la escuela y por último el estado, aunque ninguno demuestre aún ser lo suficientemente fuerte en este tema.

Compra y recompra:(6%)

Nota: *Este porcentaje surge de promediar el uso dado a las tres estructuras menos el porcentaje de peatones que reconocen infringir la norma.*

En esta dimensión se buscó determinar el cumplimiento de la norma por parte del peatón en la ciudad de Medellín.

Se indagó sobre la compra que el usuario hace del producto peatonal y se encontraron ciertas contradicciones. Si bien el peatón de la ciudad de Medellín se declaró usuario de los puentes con un 81%, usuario de los semáforos peatonales con un 90%, y usuario de las cebras con un porcentaje del 87%, esto contrasta con el 80% que dice haber infringido la norma alguna vez. Esto quiere decir que aunque el peatón compra el producto peatonal, lo usa, no necesariamente lo recompra, pues, su intención de compra pareciera estar permeada por muchas circunstancias, que encuentran abrigo en esa mitad de los peatones que no conocen la norma sus derechos y deberes.

3.6 ANÁLISIS DE LA NORMA PARA PEATONES: CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

La Ley 769 de 2002, por medio de la cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre, tiene como fin regular *la circulación* de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas,¹⁰ al estudiarlo es evidente que existen

¹⁰ Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito. p. 5.

ciertos vacíos de carácter práctico para la asimilación por parte del lector peatón, de los derechos y deberes a los que está llamado.

En el Título III del Código “Normas de Comportamiento”, Capítulo II Peatones, se encuentran los lineamientos que para la figura del peatón se establecen con el fin de dar a conocer las conductas y comportamientos necesarios para cumplir con el papel como peatones. Las normas que deben acatarse como peatón, se enuncian bajo el título Prohibiciones a los peatones Art.58. y se utiliza el lenguaje coercitivo que prohíbe la acción (refuerzo a la conducta negativa) antes que invitar al comportamiento correcto con un lenguaje que indique lo que se debe hacer, antes que lo que no se debe hacer. En términos de lenguaje y de neurolingüística, la formulación de la norma a través de las prohibiciones no es la más adecuada.

No obstante, dichas prohibiciones, pueden entenderse como la norma misma e inferir que estas corresponden a los DEBERES de los peatones. Pero, más difícil aún resulta ubicar dentro del Código los DERECHOS de los peatones, pues estos están expresados desde las prohibiciones que tienen los conductores al obstruir, permanecer y usar los espacios que han sido destinados para uso del peatón.

En este sentido la norma es débil en enumerar los DERECHOS del peatón, los cuales sólo guardan la perspectiva de la infracción del otro al espacio peatonal y no consideran aspectos relacionados con la infraestructura necesaria para el peatón, su mantenimiento, sostenimiento, buen estado y seguridad. El derecho a contar con semáforos peatonales en zonas de alto flujo vehicular, puentes seguros, limpios y pertinentes, cebras demarcadas, entre otros.

Capítulo III. Conducción de vehículos. Artículo 63. *Respeto a los derechos de los peatones.* Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.

En lo referente al tema de las multas por infracción a las normas peatonales, no se encuentra mayor referencia del Código a las consecuencias de tales trasgresiones. Se lee en el Código “Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta”. También se establecen amonestaciones por parte de las autoridades tanto para ciclistas y peatones así: **Artículo 123. Amonestación.** Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso será sancionado con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos. **Artículo 133. Capacitación.** Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.

Adicional a esto, no se estima ninguna otra sanción para los peatones. Cabe entonces hacer la pregunta ¿Se conoce el caso de “comparendos” peatonales? ¿Existen pagos por parte de los peatones en las Secretarías de Tránsito? ¿Cada cuánto se programan los cursos formativos para los peatones tras la ocurrencia de infracciones por parte de éstos?

Así las cosas, se evidencia que la sanción frente a los peatones está diluida dentro del código y más que poco enunciada y estimada, poco aplicada, pues, no se conocen los mecanismos explícitos (herramientas) para aplicar sanciones claras que inviten al cumplimiento de la norma.

Cuando se observa a un oficial de tránsito en las calles estos siempre están haciendo partes a los conductores infractores, y ¿a los peatones infractores quién los sanciona? ¿Existe un formato para hacerle un parte al peatón?

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- El primer bloque de la encuesta, buscaba advertir sobre el conocimiento que las personas tienen de la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones. Para ello se preguntó por la norma en bloque y segmentada, es decir, se indagó sobre el conocimiento de las prohibiciones, derechos y deberes y se buscó desmenuzar la información alertando sobre conductas individuales en la esfera del deber y del derecho.
- Los porcentajes más altos se encontraron en la dimensión de la prohibición, lo que hace interesante una reflexión al respecto de cómo la sociedad está acostumbrada a familiarizarse con la prohibición y que palabras como derechos y deberes, parecieran ser más ajenas, pues al preguntar por estas dos dimensiones los peatones expresaron no conocerlos. Incluso podría entrar a afirmarse que el tema de lenguaje aparece como una variable de segmentación, dado que sucedió que muchas personas interesadas durante el desarrollo de la encuesta en conocer sus derechos y deberes como peatón, al escucharlos cambiaron su opinión y dijeron sí conocerlos sólo que en sus mentes la etiqueta de derecho y deber no encuentra lugar.
- Aunque para muchos podría ser que el tema del lenguaje no tenga mayor relevancia, resulta ser todo lo contrario, pues, cuando de diálogos comunes, entendibles y comprensibles se trata, los actores de una sociedad logran cohesionarse a través de lenguajes comunes. Que la encuesta demuestre que las palabras deberes y derechos no encuentran mayor resonancia en los peatones, es a todas luces una debilidad, pues, el peatón asume su condición de ser ciudadano en la medida en que relaciona su accionar en la esfera de deberes y derechos.

- Por otra parte son más los peatones que desconocen sus derechos, lo que no compromete al imaginario colectivo con la idea de ser actores privilegiados en las vías. Aunque las normas concedan prelación al peatón, si este no se siente privilegiado, no actuará en la línea de sus derechos y no podrá ser veedor de los mismos ni hacerlos valer.
- Esto también demuestra que las campañas orientadas al peatón han tenido un enfoque desde el ámbito del deber y no del derecho. Es importante que así como se pide reforzar conductas coercitivas, de otro lado se evidencien los beneficios de los que se gozan en calidad de peatón. El intercambio básico de dar pero también recibir, no es claro.
- Por último, no existe asociación alguna de las normas peatonales, con el Código Nacional de Tránsito, pues, pareciera que más que por ley, las personas han hecho de la costumbre o de la relación con su entorno, lecturas que lo llevan a entender ciertas prohibiciones, derechos y deberes, pero en sus mentes las conductas peatonales no parecieran estar enmarcadas dentro de una Ley como lo es la 769 de 2000, por medio de la cual se adopta el Código Nacional de Tránsito Terrestre que regula la circulación no sólo de peatones sino también de pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas.
- Fue importante descubrir un porcentaje bastante alto, 87% de personas, que creen deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma, pues, teniendo en cuenta que el 50% de los encuestados desconocen los mecanismos de sanción que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones infractores, se hace más notorio que las personas no dimensionan la sanción por un problema que podría estar relacionado directamente con la ausencia de aplicación de la sanción tal cual lo estima la norma. De alguna

manera, el 87% de los encuestados reclaman que el mecanismo de sanciones se instaure como una manera de corregir las conductas inapropiadas.

- El hecho de que el peatón no perciba consecuencias o amonestaciones por parte de las autoridades competentes de su accionar, conlleva a que sea más complicado aún, avanzar hacia el comportamiento esperado por parte del peatón. Aunque la consecuencia más trascendental a la que se ve enfrentado el peatón infractor es la de poner en riesgo su propia vida e integridad física y la de los demás actores en la vía, pudiendo resultar herido, o en el peor de los casos muerto, no existen sanciones anteriores a estas consecuencias fatales, pues, se quedan en el papel y el vacío de conocer su aplicación es nulo. Es así como no se identifica de qué manera se pueden ir corrigiendo las malas conductas peatonales para evitar tener que llegar a las consecuencias más drásticas.
- Por otra parte el desconocimiento de las sanciones que existen para los peatones que infringen la norma, representado en el 26%, también debe ser tenido en cuenta pues es un mal precedente dado que la norma más que norma pasa a convertirse en una especie de “sugerencia” para el peatón perdiendo la connotación de ley.
- En lo referente a las estructuras peatonales y su utilidad en el entorno urbano, es importante ver cómo mientras para otros estudios de caracterización de peatones como el realizado en febrero de 2011 por el Fondo de Prevención Vial (Inteligencia vial), una de las percepciones del peatón frente a los puentes, fue lo inseguros que resultan ser, razón por la cual se incluyó en este estudio la posibilidad del robo, con el fin de determinar si las personas asociaban al puente con lugares para la delincuencia, los resultados de la encuesta demuestran que prevalecen otras cuestiones.

- La Seguridad de las personas aparece como la primera relación que hacen las personas con los puentes peatonales. Aunque la pregunta concreta fue para qué SIRVEN los puentes, hay quienes podrían pensar que sólo sirven como nidos de delincuencia, no obstante, queda demostrado que las personas le otorgan al puente la utilidad de brindarles seguridad, siendo el sector de San Juan, centro de la ciudad, donde más peatones estuvieron de acuerdo con esta alternativa.
- Tradicionalmente el centro de la ciudad se asocia con peligro y delincuencia y los puentes podrían no ser vistos como estructuras que brindan seguridad a los usuarios, pero, en este caso, se ve que se le otorga una connotación positiva a esta estructura. Aspectos como la percepción de un aumento de seguridad en la zona, intervención arquitectónica del entorno, relacionar este sector específico como centro de eventos con la cercanía a Plaza Mayor Centro de Convenciones y exposiciones de la ciudad, podrían ser elementos que permitan que en esta zona la Seguridad recobre su valor y pueda ser asociada con diferentes aspectos del entorno.
- En general se puede determinar que los peatones conocen el fin de cada una de las estructuras y herramientas para la movilidad del peatón en la ciudad, sin embargo, las asociaciones que hacen son tan precisas que no trascienden a ideas o valores más profundos como la idea de salvar vidas. Los encuestados hablan de la funcionalidad de las estructuras, poder cruzar y cuando más lo asocian con Seguridad de las personas.
- Es positivo que las asociaciones que haga el peatón con la norma desde el punto de vista de su finalidad, consideren aspectos como la Seguridad de las personas, Tener una ciudad organizada y la idea de Salvar vidas. Esto traduce que el peatón aunque desconozca la norma siente que en materia peatonal

estas existen por buenas razones, lo que aparentemente le permitiría interiorizar con mayor facilidad la norma una vez salde su deuda con el conocimiento de la misma desde la perspectiva de los deberes y derechos.

- En cuanto al uso e importancia que los peatones dan a los: puentes, cebras y semáforos peatonales, aunque todos los porcentajes son altos, sería relevante detenerse en la importancia que los encuestados dan a las cebras, pues ésta es la que presenta un porcentaje más bajo comparada con los demás.
- El hecho de que los peatones no encuentren tan importante la cebra, podría llevar a considerar el uso de campañas que recobren el valor de esta herramienta dentro del espacio urbano. También podría pensarse que las cebras se irrespetan no sólo por los peatones sino también por los demás actores en las vías, y un irrespeto generalizado a esta zona demarcada, desembocaría en una falta de legitimidad de estas zonas.
- Las cebras deben significar un espacio de seguridad para el peatón, incluso en ciudades como Londres, las cebras son espacios que privilegian el paso del peatón en ellas, por tal motivo basta con poner un pie en la cebra para que los automóviles deban detenerse y permitir que el peatón pase. Dicho de esta manera pareciera un entorno irreal para lo que se vive en materia de movilidad en las ciudades colombianas, sin embargo, si las cebras comienzan a perder valor y significado para los actores en la vía, es importante considerar, abolirlas, reemplazarlas o recobrar su valor.
- Por otra parte los puentes son los menos usados por los peatones y es importante entrar a analizar las circunstancias que pueden llevar al peatón a preferir otros cruces diferentes a los puentes. Es imperante para las administraciones locales observar de qué manera estas estructuras deben

ganar valor, pues aunque el peatón le concede importancia a las mismas, no las usa tanto como se esperaría en términos de costo beneficio. De poco o nada sirve que el peatón las considere importantes, si el uso que hace de ellas es poco, cuando su construcción y mantenimiento es altamente costoso.

- También podría observarse una especie de acción desestimulante del uso de puentes, a raíz de los lenguajes que parecieran ser contradictorios en las vías, pues se ha vuelto común, observar semáforos peatonales debajo de los puentes. Si bien la justificación obedece a convertirlos en la opción para personas con movilidad reducida y ancianos, es importante que estas opciones para las diferentes poblaciones, sean ubicadas de manera que no compitan con las demás estructuras, pues si un semáforo bien ubicado evita la construcción de un puente, en términos de costos el tema beneficiaría a las administraciones.
- Lo que puede ser un buen ejemplo de generar usos más específicos en los puentes, son las conexiones del sistema metro plus con estas estructuras, donde el puente además de permitir que las personas crucen las vías en cualquier dirección, convierten al puente en ruta obligada para acceder al sistema de transporte masivo y descender de él de una forma segura. Adicionalmente dado que el puente hace parte del sistema de transporte, su mantenimiento se hace evidente y se crean entornos limpios y amigables que a su vez son respetados y convocan al peatón.
- El resultado arrojado por el total de los peatones encuestados sobre lo que genera ver al otro cometiendo una infracción como peatón, logra darle sentido a la perspectiva de la norma en su máxima expresión: valorar la vida. Cuando un peatón ve a otro cometiendo faltas, siente que este No valora la vida. Esto denota que el peatón comienza a tomar conciencia desde la perspectiva del

otro y no desde la propia. Otros estudios de caracterización como el del Fondo de Prevención Vial, estudiaron las razones que se aducen para infringir la norma, pero, no se abordó la perspectiva del otro, y como se comprueba en este estudio, sólo desde esta perspectiva se abandonan las tradicionales razones para infringir la norma como no tener tiempo, estar de afán, entre otras, y se observa la infracción como un irrespeto por la vida misma.

- De igual manera abordando el tema desde lo observable (el otro), se indagó sobre el papel de veedor ciudadano y la posibilidad de promover cultura ciudadana a través de la corrección que se ejerce sobre el otro, a raíz de los comportamientos incorrectos. Sin embargo, fue claro que el peatón de la ciudad de Medellín, no está preparado para ejercer él mismo control, y aunque en este estudio no se indagaron las razones que llevan a las personas a no comprometerse con llamarle la atención al otro, el encuestado manifestó en múltiples ocasiones de manera literal, tener medio de ejercer este papel, pues, temas como la tolerancia e incluso la violencia de las personas salen a relucir.
- No obstante, el peatón desearía poderle llamar la atención al otro, y este comportamiento desde la perspectiva del gusto, muestra un interés general por la importancia de acatar la norma y los beneficios que ésta trae para una sociedad organizada: la movilidad y la seguridad en las vías.
- Por último, los roles educativos que cumplen la familia, el Estado y la escuela para enseñar sobre los comportamientos correctos del peatón en las vías, arrojaron resultados muy parejos, pero, no deja de ser interesante, notar que aunque para el peatón las tres instituciones tienen alta incidencia en lo que el peatón conoce de la norma y su manera de comportarse, en orden de importancia y con calificaciones de 5, las posiciones son: la familia con un 48%, la escuela con 45% y por último el Estado con un 40%. Este resultado

que ubica en último lugar al Estado, muestra cómo el peatón aduce que las fuentes de enseñanza sobre su comportamiento son principalmente la familia y la escuela, pero no ven al Estado, ser los directamente responsables de la labor de educar en lo que respecta al ser peatón, lo que podría de entrada, demostrar una deficiencia en el papel que hasta el momento han ejercido las autoridades competentes en orientar sus esfuerzos a campañas para los peatones, pues, su falta de continuidad y arraigo no brindan las herramientas suficientes para que éste último logre adoptar una posición adecuada en las vías en su rol de peatón. Adicionalmente, la familia educa bajo la perspectiva del autocuidado, pero al mismo tiempo desconoce la norma, y la escuela son tan sólo algunos los que manifestaron durante la aplicación de la encuesta recordar que en su escuela o colegio recibieron clases puntuales sobre comportamiento peatonal, la norma, sus deberes y derechos.

BIBLIOGRAFÍA

ALCALDÍA DE MEDELLÍN. Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín. En: Acuerdo 62 de 1999.

BORJA, Jordi. Ciudadanía y espacio público. En: Bogotá Sostenible. Alcaldía Mayor de Bogotá, 2003

BROMBERG, P. (2003). "Ingenieros y profetas: transformaciones dirigidas de comportamientos colectivos". En: *Univerciudad* 13. Bogotá: Red Bogotá.

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, 1991

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL. Accidentalidad Vial en Colombia 2006. Información para el Desarrollo de una Cultura Vial. Bogotá, 2007. -----.
Accidentalidad Vial Nacional 2003. Bogotá, 2004.

FUNDACIÓN TERPEL – ALCALDÍA DE MEDELLÍN. En: Encuesta de cultura ciudadana de Medellín, 2005

GONZÁLEZ P., Luís. Percepción ciudadana de la inseguridad. Ciudades seguras. En: V Fondo de Cultura Económica. Méjico D.F, 2002.

KINNEAR, Thomas C. y TAYLOR, James R. Investigación de mercados: Un enfoque aplicado. Bogotá: McGraw Hill Latinoamericana, 1998.

LEY 769 DE 2002. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. p. 5.

MALHOTRA, Naresh K. Investigación de mercados. Un enfoque práctico. Prentice Hall, 1997.

MCDANIEL, Carl y GATES, Roger. Investigación de mercados. Contemporánea. 4ª edición. Mexico: Thomson Editores, 1999. 780 p.

MOLINA, Gerardo. *Proceso y destino de la libertad*. Bogotá: Litografía Villegas, 1955. 275 p.

PUYANA, G. Germán. ¿Cómo somos los colombianos? Reflexiones sobre nuestra idiosincrasia y cultura. Bogotá, 2005.

REINA, A.; MIRALLES, A.M. & ARENAS, J.C. (2006). *Promoción de la participación ciudadana y de la cultura política en Medellín*. Medellín: Alcaldía de Medellín – Secretaría de Cultura Ciudadana, Corporación Región.

SECRETARÍA DE CULTURA CIUDADANA

SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO DE MEDELLÍN

SUDARSKY, John. (2007). *La evolución del capital social en Colombia 1997-2005: Los cambios en Ksocial, Confíe y Fenoval*. Bogotá: Fundación Restrepo Barco. [Versión inédita, junio 2007]

CIBERGRAFÍA

DERECHOS HUMANOS. [on line] Disponible en: <http://www.derechoshumanos.gov.co>. Observatorio del Programa Presidencial de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. Indicadores por Categoría a Diciembre de 2006.

FONPREVIAL - FONDO DE PREVENCIÓN VIAL. [on line] Disponible en:
www.fonprevial.org.co

IDU.GOV. [on line] Disponible en: www.idu.gov.co/espaciopublico

TRÁNSITO FLORIDA BLANCA. [on line] Disponible en:
www.transitofloridablanca.gov.co. Campaña de valores, pasos cebras, Secretaría de Transporte y Tránsito de Florida Blanca.

ANEXOS

Anexo A. Encuesta.

Buenos días (tardes) mi nombre es _____, de La Universidad de Medellín y estamos realizando una investigación de mercados con el fin de evaluar el comportamiento del peatón en la ciudad de Medellín.

Por esta razón le pedimos el favor nos ayude respondiendo las siguientes preguntas, que no toman más de 6 minutos.

La sinceridad de sus respuestas es muy importante, siéntase en total libertad de responder con toda tranquilidad

1. ¿Usted conoce las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

1	Si.
2	No.

2. ¿Conoce las siguientes prohibiciones que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Si	No	Lista de prohibiciones
1	2	El peatón no podrá invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
1	2	Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
1	2	Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
1	2	Remolcarse de vehículos en movimiento.
1	2	Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
1	2	Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
1	2	Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
1	2	Los peatones no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP. (Sistemas de Transporte

		Terrestre Masivo de Pasajeros)
1	2	Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios, que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos, los invidentes, los sordomudos, los menores de seis (6) años, y los ancianos, deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de (16) dieciséis años.

3. ¿Usted conoce los deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

1	Si. CONTINUE
2	No. PASE A LA PREGUNTA 5

4. ¿Conoce los siguientes deberes que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Si	No	Lista de deberes
1	2	Cumplir las normas y señales de tránsito
1	2	No obstaculizar, perjudicar, o poner en riesgo a los demás actores en las vías.
1	2	Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.
1	2	Dentro del perímetro urbano, cruzar sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.
1	2	Obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

5. ¿Usted conoce los derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

1	Si. CONTINUE
2	No. PASE A LA PREGUNTA 7

6. ¿Conoce los siguientes derechos que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

Si	No	Lista de derechos
1	2	Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.
1	2	Los conductores deben respetar el paso de los peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos y darles la prelación en las franjas para ello establecidas.
1	2	Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.
1	2	El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.
1	2	La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.
1	2	Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gaspropano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.
1	2	Es obligación de la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.
1	2	El peatón tiene derecho a la construcción de vías peatonales.
1	2	El peatón tiene derecho a semáforos accesibles, es decir, (personas con discapacidad visual, sillas de rueda, niños y personas de estatura reducida.)

7. ¿Qué pasa cuando se infringen las normas que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones? SELECCIONE SOLO UNA ALTERNATIVA

No	Lista de sanciones
1	Nada
2	El peatón infractor debe pagar una multa de un salario mínimo legal diario vigente.
3	Al peatón infractor se le da la casa por cárcel
4	El peatón infractor se va para la cárcel
5	Amonestación por parte de las autoridades y asistencia a un curso de formación
6	No sabe

8. ¿Para qué sirven los puentes peatonales? SELECCIONE SOLO UNA ALTERNATIVA

No	Utilidad de los puentes peatonales
1	Nada
2	Demorarse más para llegar al lugar de destino
3	Seguridad de las personas
4	Robarle a las personas
5	Salvar vidas
6	Cruzar las calles

9. ¿Para qué sirven los semáforos peatonales? SELECCIONE SOLO UNA ALTERNATIVA

No	Utilidad de los semáforos peatonales
1	Nada
2	Demorarse más para llegar al lugar de destino
3	Seguridad de las personas
4	Robarle a las personas
5	Salvar vidas
6	Cruzar las calles

10.¿Para qué sirven las cebras peatonales?SELECCIONE SOLO UNA ALTERNATIVA

No	Utilidad de las cebras peatonales
1	Nada
2	Para privilegiar al peatón en la vía
3	Seguridad de las personas
4	Generar trancón y chocarse con otros peatones
5	Salvar vidas
6	Cruzar por sitios autorizados

11.¿Con qué fin se crean y/o existen las normas para los peatones?SELECCIONE SOLO UNA ALTERNATIVA

No	El fin de las normas
1	Ninguno
2	Demorarse más para llegar al lugar de destino
3	Seguridad de las personas
4	Mortificarle la vida a las personas
5	Tener una ciudad organizada
6	Para salvar vidas

12. EVALÚE DE 1 A 5 LA IMPORTANCIA QUE TIENE PARA USTED EL USO DE LOS PUENTES PEATONALES, LOS SEMÁFOROS Y LAS CEBRAS, EN DONDE 1 ES LA MÁS BAJA CALIFICACIÓN Y 5 ES LA MÁS ALTA CALIFICACIÓN

	Infraestructura	Calificación					
1	Puentes peatonales	1	2	3	4	5	NS/NR
2	Semáforos	1	2	3	4	5	NS/NR
3	Cebbras	1	2	3	4	5	NS/NR

13.¿Usted alguna vez ha infringido la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito para los peatones?

1	Si.
2	No.

14. ¿Usted cruza por los siguientes lugares?

Si	No	Lugares
1	2	Puentes peatonales
1	2	Semáforos
1	2	Cebras

15. Si usted ve a una persona que no cumple como peatón e irrespeto la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito, usted piensa que esa persona:

SELECCIONE SOLO UNA ALTERNATIVA

No	El fin de las normas
1	Tiene poca educación
2	No valora la vida
3	Está ahorrando tiempo porque va de afán
4	No conoce la norma
5	Es un mal ciudadano

16. ¿Si ve a una persona infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito usted le llama la atención al respecto?

1	Si.
2	No.

17. ¿Le gustaría llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito?

1	Si.
2	No.

18. ¿Cómo cree que reaccionaría usted a la hora de llamarle la atención a una persona que está infringiendo la norma que estipula el Código Nacional de Tránsito? SELECCIONE SOLO UNA ALTERNATIVA

No	Lista de maneras de llamar la atención
1	Amonestaría a la persona verbalmente
2	Le haría una llamado cordial a corregir la acción

3	Llamaría a un oficial de tránsito y le advertiría sobre la infracción
4	Amonestaría físicamente al infractor
5	Haría un comentario suelto quejándose de la falta de civismo, asegurándose de que el infractor lo escuche

19. ¿Cree que deberían existir sanciones para los peatones que infringen la norma?

1	Si.
2	No.

20. EVALÚE DE 1 A 5 LA IMPORTANCIA DEL ROL QUE CUMPLE CADA ACTOR EN LA SOCIEDAD PARA CONTRIBUIR A QUE LAS PERSONAS SE COMPORTEN COMO BUENOS PEATONES ENTENDIENDO QUE 1 ES LA MÁS BAJA CALIFICACIÓN Y 5 ES LA MÁS ALTA CALIFICACIÓN

	Roles educativos	Calificación					NS/NR
		1	2	3	4	5	
1	La familia. Los padres educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR
2	El Estado. Los oficiales de tránsito y las entidades gubernamentales responsables son quienes nos educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR
3	La escuela. Las instituciones educativas son las que educan sobre el actuar correcto de los peatones	1	2	3	4	5	NS/NR

Anexo B. Estudio sobre el comportamiento del peatón.

(Archivo en PDF).