

**SEGURIDAD Y VIDA AL UTILIZAR LOS PUENTES PEATONALES
EN LA CIUDAD DE PASTO**

JORGE RODRIGO BUSTAMANTE RIVERA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL
POSGRADO EN INGENIERÍA DE CARRETERAS
SAN JUAN DE PASTO
2008**

**SEGURIDAD Y VIDA AL UTILIZAR LOS PUENTES PEATONALES
EN LA CIUDAD DE PASTO**

JORGE RODRIGO BUSTAMANTE RIVERA

**Trabajo presentado para optar el título de especialista en Ingeniería de
Carreteras**

**Asesor:
Aldemar González Fernández
I.C. Especialista**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL
POSGRADO EN INGENIERÍA DE CARRETERAS
SAN JUAN DE PASTO
2008**

“Las ideas y conclusiones aportadas en este trabajo de grado, son de responsabilidad exclusiva de su autor”

Artículo 1º del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966 emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma del presidente del jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

San Juan de Pasto, Octubre de 2008

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	11
1. GENERALIDADES	13
1.1 TEMA	13
1.2 TÍTULO	13
1.3 EL PROBLEMA	13
1.3.1 Descripción de la situación actual	13
1.3.2 Formulación del problema	13
1.4 JUSTIFICACIÓN	13
1.5 OBJETIVOS	14
1.5.1 Objetivo general	14
1.5.2 Objetivos específicos	14
1.6 DELIMITACIÓN	15
2. PROCESO METODOLÓGICO	16
2.1 PARADIGMA	16
2.2 ENFOQUE	16
2.3 POBLACIÓN Y MUESTRA	16
2.3.1 Población	16
2.3.2 Muestra	16
2.4 FUENTES DE INFORMACIÓN	17
3. MARCO REFERENCIAL	18

3.1 ANTECEDENTES	18
3.1.1 Los puentes	18
3.1.2 La seguridad vial	20
3.1.3 Accidentes	22
3.1.4 Actitud	22
3.2 MARCO CONCEPTUAL	23
4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	27
4.1 CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS	27
4.2 FRECUENCIA DE RECORRIDOS Y ACTITUDES DE LOS PEATONES QUE CIRCULAN POR LA ZONA ADYACENTE A LOS PUENTES PEATONALES	30
5. SEGURIDAD Y VIDA AL UTILIZAR LOS PUENTES PEATONALES	34
6. CONCLUSIONES	38
7. RECOMENDACIONES	40
BIBLIOGRAFÍA	41
ANEXO	42

LISTA DE FIGURAS

	pág.
Figura 1. Género	27
Figura 2. Edad	27
Figura 3. Estrato socioeconómico	28
Figura 4. Escolaridad	29
Figura 5. Ocupación	29
Figura 6. Circulación diaria	30
Figura 7. Actitudes de los peatones relacionadas con el puente peatonal	30
Figura 8. Frecuencia de utilización del puente peatonal	31
Figura 9. Actitudes expuestas por los peatones para no utilizar el puente peatonal	31
Figura 10. Observación de accidentes	32
Figura 11. Responsabilidad del accidente	32

RESUMEN

El crecimiento y desarrollo de las ciudades, como fenómeno de evolución social y desarrollo económico, trae consigo entre otros problemas, el relacionado con la movilidad o desplazamiento de sus habitantes, los cuales se ven abocados a emplear los distintos medios de transporte y a desplazarse por las diferentes vías de la ciudad con su consecuente riesgo. Para prevenirlos, la seguridad vial o seguridad en el tránsito, ha dispuesto un conjunto de políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades en materia de ingeniería de tránsito, que en forma integral, se formulan y ejecutan, con la finalidad de proteger a la comunidad de los accidentes y preservar la vida. En la ciudad de Pasto, la Administración Municipal dentro de sus estrategias construyó dos puentes peatonales sobre la Avenida Panamericana, uno a la altura de la Institución Educativa Municipal INEM y otro en las inmediaciones de la Universidad de Nariño VIPRI. Sin embargo, estas obras no son utilizadas por los peatones.

Con el fin de buscar alternativas para desarrollar la cultura de preservar la vida, este documento indaga sobre las actitudes de los peatones frente a la utilización de estos puentes peatonales.

ABSTRACT

The growth and development of cities, like a phenomenon of social evolution and economic development, brings, among other concerns, the problem related to mobility or commutation of the city's inhabitants. they must use the available means of transportation and roads, with some risks entailed. To prevent such risks, road safety or transportation safety, which includes policies, strategies, rules, procedures, and activities having to do with transportation engineering. All these items are carefully planned and executed in order to protect the community from accidents and preserve life as well.

In Pasto City, the municipal administration, as part of their strategies, built two pedestrian overpasses on Panamericana Avenue, one in front of "Institución Educativa INEM," and the other at the University of Nariño (VIPRI); however, pedestrians do not use these constructions. With the purpose of searching alternatives to develop a culture of life preservation, this paper investigates about pedestrians' attitudes towards using these overpasses.

INTRODUCCIÓN

Para garantizar la seguridad de los peatones, se ha creado una serie de reglas, leyes y normativas que permiten regular el orden vial y asegurar, en alguna medida, la integridad de las personas, así como controlar y prevenir las acciones abusivas que atenten contra sus derechos. Como una de las medidas preventivas para evitar los accidentes, promovidas desde la óptica de la seguridad se encuentran los puentes peatonales, como parte de la infraestructura vial que permite el cruce seguro de los peatones a través de vías donde las velocidades vehiculares no permiten un cruce seguro a nivel.

La seguridad vial, definida como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito¹, hace referencia a todos aquellos comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, tanto peatones como conductores o pasajeros, los cuales se encuentran orientados a propiciar su seguridad integral y la de los otros.

Dentro del contexto de la seguridad vial, se diseñaron obras como los puentes peatonales, con los cuales, teóricamente, los peatones no pondrían en riesgo su seguridad y tampoco interferirían con el rápido desplazamiento del transporte público y privado, pero lamentablemente esto no siempre es así, situación que motivó el desarrollo de la presente investigación que tiene como objetivo indagar sobre las actitudes de los peatones frente a la utilización de los puentes peatonales como mecanismo para prevenir accidentes.

El trabajo investigativo se desarrolló en siete capítulos, el primero contiene los elementos indispensables para la planeación de la investigación, como son la descripción del problema, objetivos y justificación, aspectos que se requieren para orientar la investigación.

El segundo capítulo presenta el proceso metodológico, fundamental para un coherente desarrollo de la investigación. Para dar cumplimiento a los objetivos de la investigación se desarrolla el marco referencial en el tercer capítulo, que permite identificar la importancia del tema.

El análisis e interpretación de los resultados en el cuarto capítulo, condujo a desarrollar en el quinto capítulo un discurso sobre seguridad y vida al utilizar

¹ COLOMBIA. Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Plan estratégico de desarrollo. 2004 – 2007. p. 5

los puentes peatonales en la ciudad de Pasto.

Concluye la investigación, terminando en el séptimo capítulo con la recomendación de buscar alternativas para aplicar una metodología que permita contribuir con el desarrollo de actitudes en la comunidad para evitar riesgos que atenten contra la integridad física de los transeúntes.

1. GENERALIDADES

1.1 TEMA

Los puentes peatonales un componente de la seguridad vial.

1.2 TITULO

Seguridad y vida al utilizar los puentes peatonales en la ciudad de Pasto.

1.3 EL PROBLEMA

1.3.1 Descripción de la situación actual. La construcción de los puentes peatonales nace de la necesidad de proveerle mayor seguridad a los peatones de acuerdo al crecimiento demográfico del área, es así como el incremento en el parque automotor de la ciudad de Pasto y con el ánimo de proteger la vida de los peatones, en el período comprendido entre los años de 1997 a 2003 y en desarrollo del Plan Vial de la ciudad, la administración municipal construyó los puentes peatonales elevados, primero bajo la administración del Doctor Antonio Navarro Wolff el del sector del INEM y posteriormente durante la alcaldía del Dr. Eduardo Alvarado Santander, en el sector de San Vicente se alzó otro puente peatonal.

Se realizaron grandes inversiones monetarias para la construcción de estas dos obras, que representaron un paso adelante en la modernización del ordenamiento de la ciudad, con miras a generar seguridad y bienestar a los peatones. Sin embargo, estos dos puentes se han convertido en un monumento al despilfarro, pues los usuarios con muchos argumentos, o por una irracional lógica, se juegan la vida cruzando la calle en franca lid contra el implacable tráfico de automóviles y de aquellos autobuses que continúan en la “guerra del centavo”.

1.3.2 Formulación del problema. ¿La utilización de los puentes peatonales ubicados en los sectores de la Avenida Panamericana frente a la Institución Educativa INEM y sector de ingreso al barrio San Vicente, contribuyen a disminuir el riesgo y a preservar la vida de los transeúntes?

1.4 JUSTIFICACION

La preservación de la vida se encuentra dentro de las necesidades básicas del

hombre. Sin embargo, en los tiempos actuales, con la sentencia amenazante de la violencia y el atraco, holocausto, latente como un espectro en el horizonte, quizá esta necesidad no pueda ser completamente satisfecha, pero dentro de los límites al alcance del hombre, se debe admitir que se tiene derecho a aspirar a cierto grado de seguridad. La preservación de la vida establece la obligación de cuidar y proteger el cuerpo.

Últimamente, con la aplicación de la Ciencia y la Tecnología, se ha generado lo que se denomina un ambiente “normal y natural” que, bien analizado, de normal y natural tiene muy poco o nada, en el cual se vive e interactúa. Es “normal y natural” que se tenga agua en el grifo, los desplazamientos en automotores, que existan leyes que permitan una convivencia pacífica, que se pueda adquirir lo necesario para preservar la salud y satisfacer necesidades. Todo esto se considera tan “normal y natural” que se da casi por sentado que se tiene la vida asegurada ya que se ha minimizado el riesgo de poder perderla; sin embargo, se olvida con frecuencia que el desarrollo de una región trae consigo múltiples agentes que producen riesgo, entre ellos, el aumento del parque automotor que si bien es cierto agiliza y brinda comodidad en los desplazamientos, por la congestión vehicular y prisa de los peatones, es un factor de inseguridad que acecha continuamente la vida de los peatones.

Desde esta perspectiva, se justifica el desarrollo de la presente investigación para indagar acerca de las representaciones y actitudes que poseen los caminantes urbanos en torno a la utilización de los puentes peatonales que se encuentran ubicados en la ciudad de Pasto y que fueron construidos dentro del marco de la seguridad vial, para preservar la vida de los habitantes de la ciudad capital.

1.5 OBJETIVOS

1.5.1 Objetivo General. Indagar acerca de las actitudes que tienen los peatones en torno a los puentes peatonales.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Determinar las actitudes por las cuales los peatones no transitan por los puentes peatonales.
- Determinar las consecuencias originadas por no utilizar los puentes peatonales como vía segura para preservar la vida.
- Plantear alternativas que permitan desarrollar actitudes de seguridad para preservar la vida.

1.6 DELIMITACION

La investigación se llevó a cabo en el Municipio de Pasto durante el período comprendido entre marzo y julio de 2008. Se analizaron los comportamientos que presentan los peatones que deben desplazarse por los alrededores de los puentes peatonales ubicados en el sector de la Avenida Panamericana, INEM y la Universidad de Nariño.

2. PROCESO METODOLÓGICO

2.1 PARADIGMA

Para el desarrollo del presente trabajo en el cumplimiento de sus objetivos se utilizó el paradigma cuantitativo, con el cual se describe, analiza, tabula y diseñan estrategias.

2.2 ENFOQUE

La investigación es de tipo analítica - descriptiva, ya que parte de hechos reales que se analizan y describen, porque permite tener un conocimiento de la situación actual, garantizando de esta forma una interpretación acorde a las estrategias que se deben plantear.

2.3 POBLACIÓN Y MUESTRA

2.3.1 Población. Está representada por los estudiantes y comunidad en general que utilizan continuamente como vía de desplazamiento los sectores aledaños a los dos puentes ubicados sobre la Avenida Panamericana, en los sectores del INEM, el Liceo de la Universidad de Nariño y la Vicerrectoría de Investigaciones y Posgrados de la Universidad de Nariño (vía San Vicente).

2.3.2 Muestra. Para detectar la muestra, durante cinco días se realizó un conteo del tráfico peatonal por día en las esquinas situadas en la calle 10ª con Avenida Panamericana, en la Avenida Panamericana con carrera 23 y en la Avenida Panamericana en el cruce con la Avenida Mijitayo, detectando un flujo diario de 24.365.

Se tomó una muestra aleatoria, para lo cual se acude a un modelo estadístico de muestreo de población transeúnte en los sectores motivo de estudio, aplicando la siguiente formula:

$$n = \frac{Z^2 \times p \times q \times N}{Z^2 \times p \times q + E^2 + (N - 1)} \quad \text{Donde:}$$

n = Tamaño de la muestra	
N = Tamaño de la población	24.365
p = Probabilidad de éxito (máximo valor)	(0.5)
q = Probabilidad de fracaso	(0.5)
z = Valor tabla normal 95 %	(1.96)
e = Error de muestra	(0.05)
Nivel de confianza	(95%)

$$n = \frac{(1.96)^2 * (0.5) * (0.5) \cdot 24.365}{(1.96)^2 * (0.5) (0.5) + (0.05)^2 (24.365 - 1)} \approx 378 \text{ encuestas a peatones}$$

Recopilada la información de los instrumentos se procedió a la tabulación, graficación y análisis.

2.4 FUENTES DE INFORMACIÓN

Además de la información extractada de la encuesta, la recopilación de la información básica se complementó con información secundaria contenida en los libros especializados, revistas, proyectos y programas de la región.

3. MARCO REFERENCIAL

3.1 ANTECEDENTES

3.1.1 Los puentes. Un puente es una construcción, por lo general artificial, que permite salvar un accidente geográfico o cualquier otro obstáculo físico como un río, un cañón, un valle, un camino, una vía férrea, un cuerpo de agua, o cualquier obstrucción. El diseño de cada puente varía dependiendo de su función y la naturaleza del terreno sobre el que el puente es construido.

Su proyecto y su cálculo pertenecen a la ingeniería estructural, siendo numerosos los tipos de diseños que se han aplicado a lo largo de la historia, influidos por los materiales disponibles, las técnicas desarrolladas y las consideraciones económicas, entre otros factores.

Los puentes tienen su origen en la misma prehistoria. Posiblemente el primer puente de la historia fue un árbol que usó un hombre prehistórico para conectar las dos orillas de un río. También utilizaron losas de piedra para arroyos pequeños cuando no había árboles cerca. Los siguientes puentes fueron arcos hechos con troncos o tablones y eventualmente con piedras, usando un soporte simple y colocando vigas transversales. La mayoría de estos primeros puentes eran muy pobremente contruidos y raramente soportaban cargas pesadas. Fue esta insuficiencia la que llevó al desarrollo de mejores puentes. El arco fue usado por primera vez por el Imperio Romano para puentes y acueductos², algunos de los cuales todavía se mantienen en pie. Los puentes basados en arcos podían soportar condiciones que antes se habrían llevado por delante a cualquier puente. Los romanos fueron grandes constructores de puentes y acueductos en la antigüedad.

Un ejemplo de esto es el puente de Alcántara, construido sobre el Río Tajo, cerca de Portugal. La mayoría de los puentes anteriores habrían sido barridos por la fuerte corriente. Los romanos también usaban cemento, que reducía la variación de la fuerza que tenía la piedra natural. Un tipo de cemento, llamado pozzolana, consistía de agua, limo, arena y roca volcánica³. Los puentes de ladrillo y mortero fueron contruidos después de la era romana, ya que la tecnología del cemento se perdió y más tarde fue redescubierta⁴.

² ENCICLOPEDIA SALVAT. Tomo V. 1998. p. 25

³ Ibid. 25

⁴ Ibid. 26

Los puentes de cuerdas, un tipo sencillo de puentes suspendidos, fueron usados por la civilización Inca en los Andes de Suramérica, justo antes de la colonización europea en el siglo XVI.

Después de esto, la construcción de puentes no sufrió cambios sustanciales durante casi 3500 años. La piedra y la madera se utilizaban prácticamente de la misma manera durante la época napoleónica que durante el reinado de Julio César, incluso mucho tiempo antes. La construcción de los puentes fue evolucionando conforme la necesidad que de ellos se sentía. Cuando Roma empezó a conquistar la mayor parte del mundo conocido, iban levantando puentes de madera más o menos permanentes; cuando construyeron calzadas pavimentadas, alzaron puentes de piedra labrada.

Durante el siglo XVIII hubo muchas innovaciones en el diseño de puentes con vigas por parte de Hans, Ulrico, Johannes, Grubenmann y otros. El primer libro de ingeniería para la construcción de puentes fue escrito por Hubert Gautier en 1716.

Con la Revolución industrial en el siglo XIX, los sistemas de celosía de hierro forjado fueron desarrollados para puentes más grandes, pero el hierro no tenía la fuerza elástica para soportar grandes cargas. Con la llegada del acero, que tiene un alto límite, fueron construidos puentes mucho más largos, muchos utilizando las ideas de Gustave Eiffel.

Los puentes pueden ser clasificados por la forma en que las cuatro fuerzas de tensión, compresión, flexión y tensión cortante, están distribuidas en toda su estructura. La mayor parte de los puentes emplean todas las fuerzas principales en cierto grado, pero sólo unas pocas predominan. La separación de fuerzas puede estar bastante clara. En un puente suspendido, los elementos en tensión son distintos en forma y disposición. En otros casos las fuerzas pueden estar distribuidas entre un gran número de miembros, tal como en uno apuntalado, o no muy perceptibles a simple vista como en una caja de vigas. Los puentes también pueden ser clasificados por su linaje.

El puente peatonal es una respuesta a una demanda surgida principalmente por dos situaciones urbanas propias de la ciudad: la primera es la combinación a través del tiempo de un conjunto de edificios y la segunda resulta por el intenso tráfico vehicular de las calles y carreteras, siendo el puente el único medio de comunicación entre edificaciones contiguas a la vía, convirtiéndose por lo tanto en un servicio urbano a los sectores poblados y a la ciudad.

Los materiales utilizados en la construcción de los puentes peatonales deben ser consecuentes con el diseño del mismo, considerando en ello, la arquitectura de la obra, los materiales existentes en la región, el costo de los mismos, su resistencia, durabilidad, facilidad de manejo y maniobrabilidad para su montaje. No se puede dejar de considerar que este es un tipo de obra que permanece a la intemperie

afectado de forma permanente por las condiciones de temperatura de la región y del factor climático, lo que obliga a la utilización de materiales de primera calidad y de excelente resistencia a las exigencias aquí anotadas, siendo la estructura metálica una solución a lo planteado.

3.1.2 La seguridad vial. Siglos después de la invención de la rueda apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal.

A medida de que se iban masificando estos vehículos, comenzaron a aparecer los primeros problemas, los cuales en general tenían que ver con los derechos de paso. Como ejemplo de este hecho, se puede mencionar la tragedia clásica “Edipo Rey”, escrita hace aproximadamente 2.500 años, en la cuál, Edipo mata a su padre a raíz de una discusión sobre derecho de paso en un cruce de caminos, lo que demuestra que ya en esa época el tema de la violencia en el tráfico no era algo desconocido. A favor de Edipo se puede mencionar que ignoraba que era su padre el sujeto con el que estaba discutiendo.

En la antigua China, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes. Para esto, se formaron una serie de escuelas especializadas, cuya labor era formar a las personas en lo que a manejo de carruajes se refiere. Se puede decir que estas escuelas son los inicios de lo que hoy se conoce como escuelas de conductores.

Los romanos por su parte, construyeron una red viaria de 150.000 km para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer más ordenado, cómodo y rápido el tránsito en dicha red, fue necesario diseñar un código de señales de tráfico. Una de las señales es la que hoy se conoce como “Pare”, claro que en este caso era bastante diferente a lo que conocemos, esta señal estaba representada por el Dios Hermes con el brazo levantado. En cuanto al problema de derecho de paso en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad. Claro está que esto generó más de una discusión⁵.

En la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema del tránsito, debido a que ya habían surgido algunos casos de atropellos en las calles de la antigua Roma. Se crearon zonas peatonales, en las cuales se permitía el tránsito solo de peatones, y el tráfico de vehículos quedaba restringido solo para

⁵ HISTORIA DE LA SEGURIDAD VIAL. Disponible en internet: <http://www//wikipedia>. Consultada en septiembre de 2008.

las horas de la noche⁶. Esta medida no era muy amistosa desde el punto de vista de los vecinos que querían dormir.

En el año 1.300 se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por lo que el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la izquierda. ¿Por qué hoy en día sólo en Inglaterra se circula por la izquierda? Resulta que cinco siglos después de que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambió el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro de su imperio, por lo que la incógnita queda totalmente clarificada.

A medida que iban pasando los años, el sistema se iba poniendo cada vez más complejo. En la época de Isabel la Católica, los carreteros que ocasionaban accidentes debido a la conducción en estado de ebriedad, tenían que pagar una multa. Dicha multa era mayor que muchas otras infracciones. En el año 1.584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomuniación mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

Para seguir en la línea de las sanciones debidas a la irresponsabilidad en el tránsito, en el año 1.767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circularan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta.

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de Pare se diseñó en Alemania en el año 1.892. Ésta consistía en una calavera metálica que se iluminaba en la noche. La implantación de esta señal provocó el pánico de los viajeros.

Finalmente, con el fin de hacer notar la problemática actual asociada a los accidentes de tránsito, se puede mencionar que:

en el año 1.889 se produjo en Estados Unidos un solo muerto debido a un accidente de tránsito, mientras que en los últimos 25 años, han fallecido por esta misma causa, en ese mismo país, más personas que en la guerra de Corea, la de Vietnam y las dos guerras mundiales juntas⁷.

El 29 de enero del año 1886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos: en Berlín, el Sr. Benz, patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión. En las primeras décadas, estos vehículos seguían siendo simples carruajes, pero ahora con un motor que realizaba el trabajo de moverlo. Debido a este futurista invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada

⁶ Ibid.

⁷ Ibid.

vez más altas, por lo que fue indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad para evitar accidentes.

Desde mediados del siglo XX, la investigación tecnológica viene aportando nuevas y efectivas soluciones para satisfacer la demanda de seguridad de los usuarios.

3.1.3 Accidentes. Los accidentes son eventos no deseados que se presentan de forma súbita y que ocasionan un daño, afectan la integridad física, mental y económica del individuo, trastornan su modo de vida, de organización y sus relaciones familiares y laborales.

El hombre está expuesto a los accidentes, sobre todo en el trabajo y en la vía pública. Casi siempre son situaciones de error humano o de descuido personal. Los accidentes se pueden prevenir si se toman precauciones específicas para cada situación, ya que muchos de ellos están asociados con actitudes preconcebidas y adquiridas y a falta de capacitación para el manejo de situaciones de riesgo.

Uno de los aspectos mas importantes que diferencia a los hombres y mujeres de los animales, es la razón. "Razón" la cual pareciera que no existiera, el uso de los puentes peatonales es de libre albedrío, pero son las personas quienes por uno u otro motivo evaden el deber de preservar la vida. Se arriesgan de manera constante basados en una habilidad imaginaria de poder ganar a una máquina con una rápida carrera, y en muchas de estas carreras lastimosamente no llegan a la meta y terminan siendo el titular del periódico del día siguiente. Siendo irónico esta carrera no es por una medalla, es una carrera que se toma hacia la vida o hacia la muerte, no piensan que cruzando esa acera les espera la familia.

3.1.4 Actitud. Puede considerarse a la actitud como el vínculo existente entre el conocimiento adquirido por un individuo y la acción que realizará en el presente y en el futuro.

En su memoria, cada individuo lleva depositada la influencia del pasado. También la acción que de él provenga vendrá "influenciada por el futuro", ya que la información depositada nos inducirá proyectos, ambiciones y objetivos a realizar.

La actitud frente a la vida está relacionada con la visión que tengamos del mundo que nos rodea. De ahí aquello que "lo que influye en cada uno de nosotros depende de la opinión que tengamos de los hechos antes que de los hechos mismos". La actitud proviene esencialmente de la información que llevamos grabada en nuestra mente. De ahí que nuestra actitud cambiará si también lo hacen nuestras opiniones y nuestras creencias.

Ya que es posible hablar del conocimiento o de las creencias dominantes en un grupo social, es posible también considerar la existencia de una actitud asociada al grupo.

Existen factores determinantes de la actitud, al respecto Leo Kanner, menciona los siguientes factores:

1. Todas las actitudes se expresan como reacciones afectivas provocadas por las personas y las situaciones, y así es como las ve el observador.
2. El significado que tiene una situación para el individuo depende menos de sus factores reales, “objetivos”, que de la forma en que aparece ante él y de la impresión que le produce, o sea de la actitud que el individuo asume ante la situación.
3. Las actitudes se desarrollan. Unas veces el origen se ve claramente, pero otras veces está incrustado tan profundamente en relaciones anteriores, que se requiere un gran esfuerzo y mucha habilidad para comprender el “tema” total.
4. Las actitudes son creadas por las actitudes de los demás, que influyen en ellas y pueden modificarlas, favorable o desfavorablemente; éstas son, por consiguiente, determinantes esenciales del desarrollo de la personalidad y de la conducta.

3.2 MARCO CONCEPTUAL

Con el ánimo de disminuir el riesgo, se ha escrito mucho en diferentes países sobre el tema de la Seguridad Vial o Seguridad de Tránsito, sin embargo, no existe consenso en torno a una definición de la misma. Se puede considerar como el conjunto de políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades en materia de ingeniería de tránsito, policía de tránsito, educación y promoción de la educación vial, que en forma integral, se formulan y ejecuten, con la finalidad de proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, así como, contribuir en la construcción de una cultura armoniosa y de respeto de los derechos de los distintos actores que conforman dicho sistema⁸.

Se entiende como un proceso de preservación de la vida, la salud y los bienes de las personas con el objeto de lograr la convivencia armónica en las actividades del transporte. Ello además de preservar la salud, logra mayor armonía social, mejora la calidad de vida y determina o genera desarrollo.

⁸ EDUCACIÓN VIAL. Un Camino hacia la Vida. Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. 2007
4

El tránsito es la manifestación dinámica del funcionamiento del sistema de transporte, que está integrado por todas las personas que se desempeñan en sus distintos roles de conductor, pasajero y peatón en el espacio público; por vehículos; por vías de toda clase y jerárquica y por normas reguladoras y organismos que las hacen cumplir, cuyo objetivo es el de posibilitar el traslado de personas de un lugar a otro.

Entender la lógica de la seguridad vial requiere que se la encuadre en el sistema de tránsito, especialmente en el terrestre, como su escenario inmediato, y considerar diversas y heterogéneas variables del contexto: cultural, política, económica, tecnológica, social y de salud pública, en el funcionamiento de dicho sistema. Este sistema de transporte o tránsito tiene variadas y particulares características:

1. Sus distintos aspectos son responsabilidad de variados sectores y niveles jurisdiccionales, no existe una responsabilidad global. Los distintos componentes están bajo el control de sectores gubernamentales y/o privados entre los que no existe una integración con los fines globales del sistema de transporte. También participan ramas profesionales variadas entre las que tampoco hay coordinación.
2. Complejidad. Este es uno de los sistemas más complejos, ya que una multiplicidad de actores tiene el mismo interés, el cual en muchos casos se contraponen. Los accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública, pero también un problema social, de justicia y equidad, económico, tecnológico, cultural y esto supone que los problemas y específicamente la seguridad, pueden ser analizados desde varios enfoques, necesariamente interdisciplinarios.
3. Extensión del Sistema. El mismo abarca toda la geografía de un país. Funciona de día y de noche, todo el año y bajo todas las condiciones climáticas.
4. Papel del Usuario. Mientras tanto, las vías de circulación y los vehículos basan su diseño, construcción y equipamiento en patrones uniformes, provenientes de países desarrollados. Las personas utilizan dichos medios con pautas que en cada país, e incluso región o ciudad, tienden a responder a la idiosincrasia del lugar. La adaptación al tránsito motorizado requiere tiempo y para muchos habitantes con hábitos rurales, el cambio es difícil.

Ahora bien, de entre los grandes componentes de seguridad vial en el sistema de tránsito o transporte y su incidencia en la prevención de la accidentalidad se mencionan al factor vehicular, el factor ambiental y el factor humano. Todos los estudiosos coinciden en afirmar que precisamente es el factor humano el que mayor gravitación tiene en el accidente, alcanzando más del 80% del protagonismo.

Y en lo que refiere a la conducta humana, la situación de la seguridad en el comportamiento, sea por factores culturales, atavismos, prejuicios, desconocimiento y patrones sociales, es verdaderamente desalentadora en el país. La modificación de las actitudes necesita acciones sostenidas durante plazos contados por generaciones. Pero es sin embargo en esta área donde se han comenzado a manifestar los esfuerzos más serios para contener y modelar el hábito del usuario de la vía pública.

En la realidad cultural colombiana y por ende pastusa, se puede afirmar que la trasgresión y vulneración permanente de la ley constituyen la causa misma de éste y otros graves problemas sociales que afectan en forma cotidiana y permanente la calidad de vida de miles de ciudadanos y su medio ambiente.

La ilegalidad (sobornos a los agentes de tránsito) como factor dominante en las relaciones sociales constituye un modelo que, por ineficiente y gravoso, afecta la vida cotidiana de las personas; vulnerando su calidad de vida y degrada el espacio público. Paradójicamente, la sociedad civil no reconoce su responsabilidad; no se hace cargo de sus deberes y responsabilidades, sino que, usualmente, achaca la culpa de sus males a una dirigencia política que pareciera ser impuesta y no el fiel reflejo de la sociedad que representa.

Ello evidencia que existe una aprobación cultural de conductas ilegales; ya se vinculen estas al tránsito; a las obligaciones tributarias y/o a aspectos de otra variada índole y naturaleza.

Es necesario entonces reconocer que existe en el comportamiento ciudadano una diferenciación entre regulación jurídica (legal), la regulación cultural (colectiva, variable de contexto a contexto) y la regulación moral (individual) y dada la realidad planteada, se formula esta hipótesis del divorcio entre ley, moral y cultura: carencia de aprobación moral o cultural de las obligaciones legales y aprobación cultural y/o moral de acciones ilegales.

Esta hipótesis permite describir o interpretar de manera precisa dificultades claves de la convivencia. ¿Cuándo hay divorcio entre ley, moral y cultura? Fundamentalmente cuando hay aprobación moral y cultural a acciones ilegales y cuando hay indiferencia o desaprobación cultural y moral al cumplimiento de obligaciones legales.

Con fundamento en las acciones y representaciones de la comunidad, se buscó introducir al vocabulario nacional el tema de “cultura ciudadana”, la cual busca, realizar unas acciones con el fin de conservar y fortalecer algunos comportamientos y cambiar otros con dos fines: lograr por vía pedagógica el cumplimiento de la ley y/o impulsar acciones colectivas para lograr el bien común y preservar la vida.

Se ha definido la cultura ciudadana como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

En este concepto de cultura ciudadana resulta imprescindible reconocer al ciudadano como sujeto de derechos pero también de obligaciones y responsabilidades; teniendo plena conciencia que el Estado no es omnipresente y no puede controlar todas las acciones o conductas humanas, emergiendo, entonces, el compromiso del ciudadano con el cumplimiento de las normas, no tanto por la existencia de sanción sino por el convencimiento de que el acatamiento de la misma mejora sustancialmente su vida y la de la comunidad.

Es decir, la cultura ciudadana pretende acercar la valoración legal con la valoración cultural, respetando la particularidades propias de todo cultura diferente, pero enmarcadas todas y cada una de ellas en un concepto mayor de respeto por la legalidad vigente.

La instrumentación de una política de cultura ciudadana requiere de una acción de carácter progresista que tienda a priorizar la participación social en la gestión y el control, poniendo al ciudadano como sujeto activo en la participación pública, lejos de clientelismos electoralistas y próximas a los verdaderos intereses comunes y más sensibles de la sociedad.

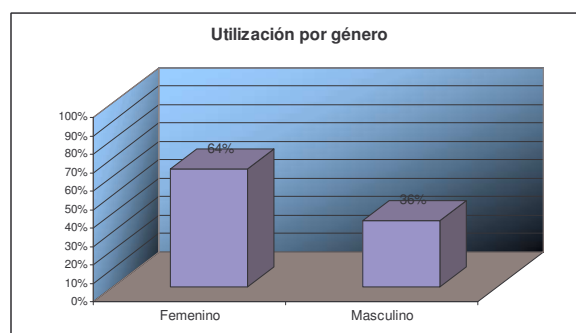
Mientras la sociedad civil no lo considere como prioritario será difícil forzar la aplicación de políticas públicas en tal sentido, sin embargo, resulta imprescindible exigir una política pública de cultura ciudadana en forma conjunta a la instrumentación de cualquier otro tipo de política específica, como lo constituyen las políticas de seguridad vial; pues previo a la implementación de cualquiera de estas acciones se requiere quebrar la anomia existente para construir un modelo de sociedad solidaria y respetuosa de la ley.

La innovación clave de Cultura ciudadana como política pública es asumir que un gobierno local puede, con el fin de cambiar o de consolidar algunos comportamientos, intentar con éxito influir de manera puntual sobre la cultura, la conciencia y las actitudes y no solamente sobre la ley y sus mecanismos de aplicación.

4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

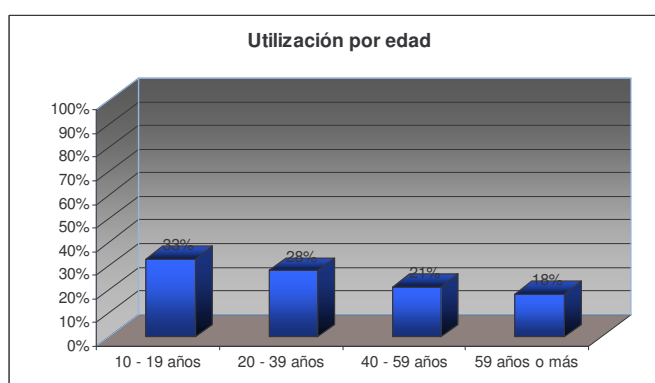
4.1 CARÁCTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA POBLACIÓN ENCUESTADA

Figura 1. Género



De los transeúntes encuestados en los sitios adyacentes a los puentes peatonales ubicados en la Avenida Panamericana a la altura de la Institución Educativa Municipal INEM y la sede de la Universidad de Nariño VIPRI, se encontró que estas vías se encuentran en mayor porcentaje (64%) transitadas por mujeres, aspecto que refleja la alta población femenina que reside en el Municipio, que se puede constatar en los datos del último censo del DANE, donde, de los 383.846⁹ habitantes que tiene el municipio, el 57.3% son mujeres.

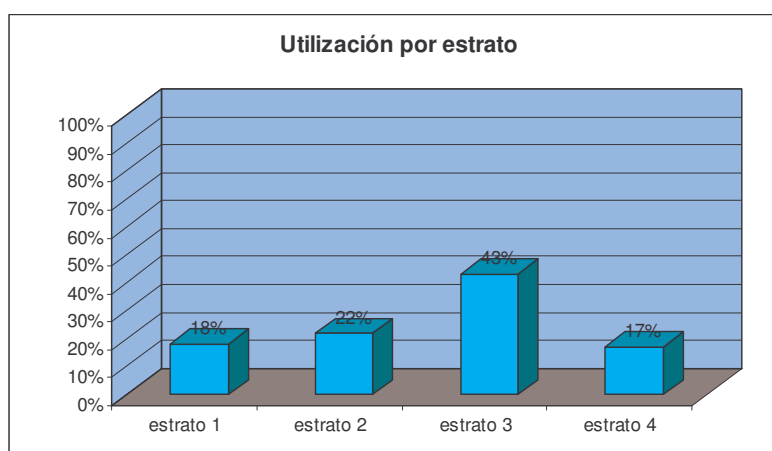
Figura 2. Edad



⁹ DIRECCIÓN DE CENSOS Y DEMOGRAFÍA. Grupo de Proyecciones de Población, 2005. p. 48. Disponible en internet: <http://www.dane.gov.co/censo/files/libroCenso2005nacional.pdf>

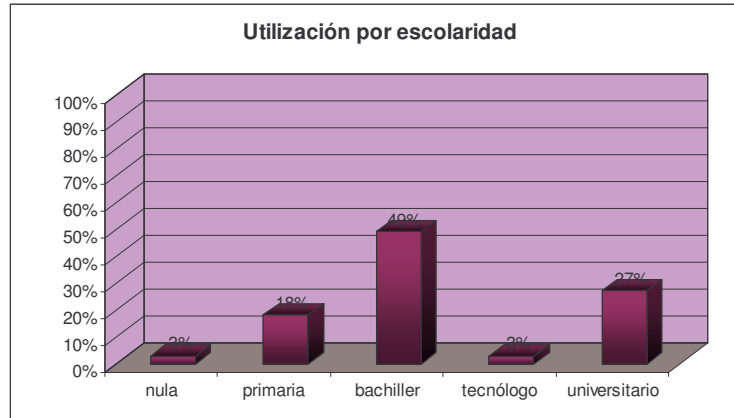
Se observa, que la edad de la población que transita más continuamente por los sectores estudiados está representada en por el rango de 10-19 años, situación obvia, por la cercanía a las instituciones educativas que se encuentran en el sector y que tienen como paso obligatorio estas vías. Otro rango con mayor representatividad es la edad comprendida entre 20-39 años con un 28%, quienes se encuentran entre 40 – 59 años representa en un 21% de la población transeúnte por el sector y los de menor porcentaje, 18% se encuentran en el rango de 59 años en adelante.

Figura 3. Estrato socioeconómico



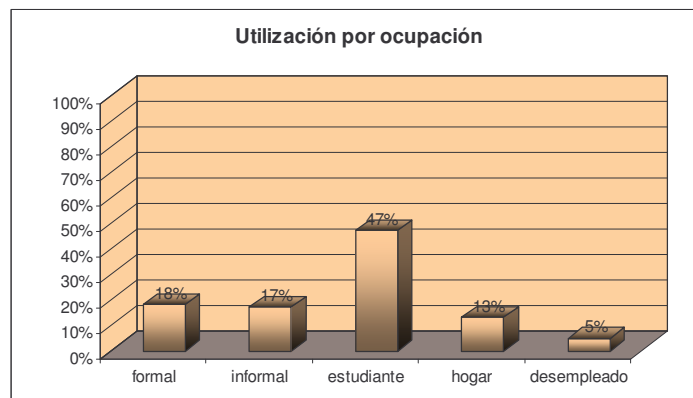
De acuerdo con la información suministrada por los encuestados se observa que el porcentaje más representativo (43%) de los transeúntes del sector objeto de estudio pertenecen al estrato 3, aspecto lógico al analizar por cuanto los barrios más amplios de la población que circundan la zona están ubicados de acuerdo a la estratificación municipal en este rango, caso de los barrios Sumatambo, Santa Isabel, Mijitayo, Tamasagra, Mariluz I etapa, entre otros. El estrato 2, también tiene una afluencia representativa de peatones (22%), procedentes de los barrios San Vicente, Villa María, alrededores de la Alcaldía Municipal, Mariluz II y III Etapa. El estrato 1 con un 18% de representatividad con peatones provenientes principalmente del Barrio Panorámico y el estrato 4 por su parte con habitantes de los barrios El Vergel, Primavera, Capusigra, Villa Sofía, Villa Campanela, representan un flujo peatonal por el sector del 17%.

Figura 4. Escolaridad



Los transeúntes del sector adyacente a los puentes peatonales presentan un nivel bastante aceptable de escolaridad si se observa que el 49% de ellos son bachilleres, un 27% son universitarios, al analizar las variables anteriores puede considerarse que son habitantes de los estratos más altos de la población. Sin embargo, se observa que un 18% sólo ha alcanzado la primaria y relativamente bajo el porcentaje de analfabetismo. Estos resultados permiten analizar que con que buenas campañas educativas los peatones podrían cambiar sus actitudes frente a los cuidados que deben tener para preservar el riesgo.

Figura 5. Ocupación

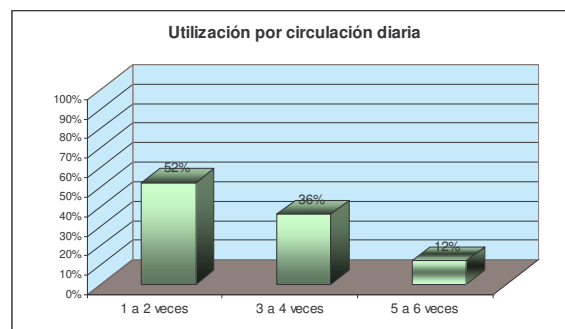


De acuerdo con la información recopilada se pudo establecer que el mayor flujo de personas está representado por el grupo estudiantil en un 47%, por todos es conocido que el sector se encuentra circundado por varias instituciones educativas

de carácter público y privado que prestan los servicios de nivel 0 a nivel 11 y por una sede bastante representativa de la Universidad de Nariño. Con un 18% y 17% se encuentra representada la población con empleo formal e informal respectivamente que deben transitar diariamente por el sector, las amas de casa que transitan por el lugar representa el 13% y a pesar de que el desempleo es una variable muy representativa en el Municipio de Pasto, es relativamente bajo (5%) el número de desempleados que transitan por este sector.

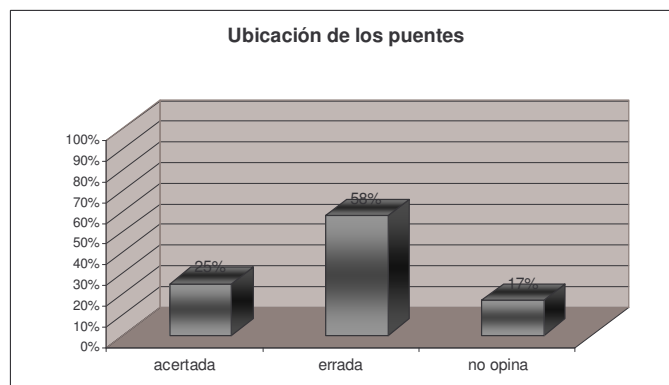
4.2 FRECUENCIA DE RECORRIDOS Y ACTITUDES DE LOS PEATONES QUE CIRCULAN POR LA ZONA ADYACENTE A LOS PUENTES PEATONALES DE LA AVENIDA PANAMERICANA

Figura 6. Circulación diaria



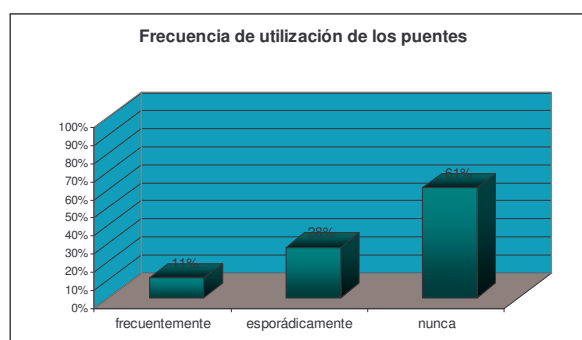
Esta variable concuerda con la representatividad de la variable anterior, si se tiene en cuenta que un 52% de los encuestados transita de 1 a 2 veces por el sector, grupo que corresponde muy seguramente a los estudiantes que transitan diariamente. Quienes se desplazan de 3 a 4 veces (36%) debe corresponder a los trabajadores formales e informales vecinos del sector, sólo un 12% de los encuestados utilizan la vía entre 4 y 6 veces.

Figura 7. Actitudes de los peatones relacionadas con la ubicación del puente peatonal



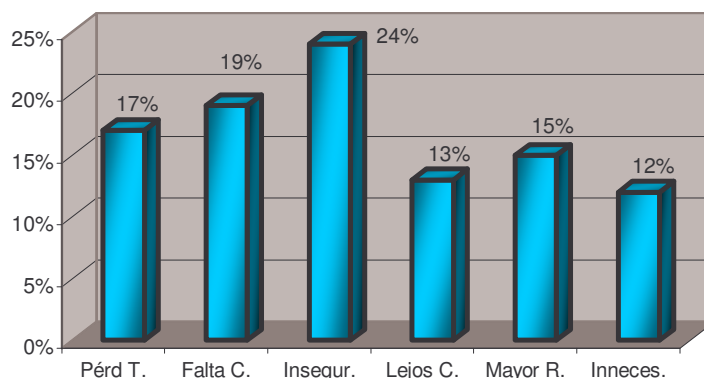
Los transeúntes del sector donde se encuentran ubicados los puentes en un porcentaje muy representativo (58%) expresan que la ubicación fue errada, un 25% la considera acertada y sólo un 17% no opina. Al indagar a quienes les parece errada la ubicación a la altura del INEM consideran que ese puente fue construido sólo para los estudiantes, porque para utilizarlo desde la avenida o desde Caracha deberían caminar demasiado y que se pierde mucho tiempo. Los del sector de la VIPRI están de acuerdo con la ubicación, sin embargo manifiestan que hubiera sido más útil a la altura de la calle 10 porque donde está ubicado parece que fuera privado de la Universidad.

Figura 8. Frecuencia de utilización del puente peatonal



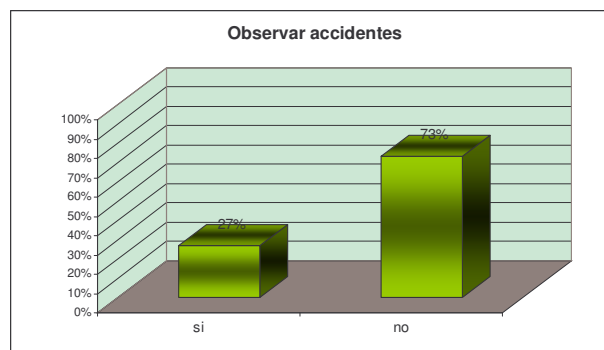
A pesar de que todos tienen la obligación de preservar y valorizar la vida, contribuyendo con actitudes para la reducción de los accidentes y muertes en el tránsito y que estos puentes han sido instalados como medida preventiva de seguridad para los peatones, se encuentra entre los encuestados que sólo un 11% utilizan el puente frecuentemente, un 28% lo hace esporádicamente y el porcentaje más representativo 61% expresan que no lo utilizan nunca.

Figura 9. Actitudes expuestas por los peatones para no utilizar los puentes peatonales



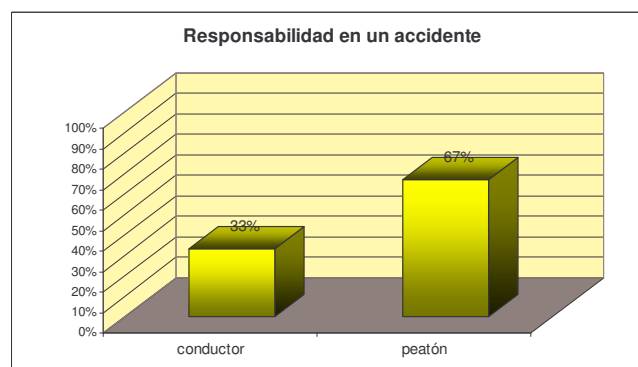
Al analizar las respuestas de los peatones encuestados relacionadas con la desmotivación para utilizar el puente peatonal se pudo encontrar que un 15% manifiesta que es mayor recorrido; el 12% no lo considera necesario; el 19%, falta de costumbre; 24%, inseguridad; el 13% por estar ubicados lejos de los cruces y el 17% no los usan porque pierden tiempo. Estos resultados muestran comportamientos de la conducta humana, la situación de la seguridad en el comportamiento, sea por factores culturales, atavismos, prejuicios, desconocimiento y patrones sociales, es verdaderamente desalentadora, la modificación de las actitudes necesita acciones sostenidas, se deben realizar esfuerzos más serios para contener y modelar el hábito del usuario para la utilización de los puentes peatonales como mecanismos para preservar la vida.

Figura 10. Observar accidentes donde el automotor atropella a un peatón



La inseguridad al atravesar las vías rápidas está latente y es motivo de permanente riesgo la vida e integridad física y psicológica de los peatones, situación evidente cuando un 27% expresa que si ha observado accidentes donde un transeúnte es atropellado o ha observado la atención médica dada por profesionales de la medicina.

Figura 11. Responsabilidad del accidente



Al investigar con quien había generado el accidente, el 67% expresa que fue culpa del peatón, situación que refleja la irresponsabilidad de éstos frente a la conservación de la vida.

Este hecho refleja la dimensión del problema. Todos los grupos de edad concordaron en que el principal responsable de las lesiones a peatones son los propios peatones, por su imprudencia al momento de cruzar la calle.

Del análisis de la información se obtuvo que el grupo de 10 a 19 años cree que una campaña educativa y mejorar la seguridad de los puentes aumentaría la seguridad de los peatones porque iniciarían a utilizar los puentes, esto contrasta con el hecho de que este grupo es el que menos hace uso de los puentes peatonales, Este comportamiento puede deberse a que los jóvenes se sienten con la capacidad y las habilidades para no hacer uso de los instrumentos viales; para ellos la seguridad no es una razón suficiente para usarlos, también puede deberse a una mala educación que se recibe de la comunidad en general incluyendo la familia. Sería interesante investigar qué tanto énfasis se le está dando a este problema en los centros educativos. Todo esto, sumado a la rebeldía propia de su edad, los convierte, según este estudio, en el grupo con mayor riesgo por sus comportamientos y actitudes de sufrir lesiones de tránsito como peatones. Por tanto, sería el grupo prioritario para cualquier intervención futura.

El grupo de 20 a 39 años considera que la educación es el principal instrumento que falta en Pasto para garantizar la seguridad de los peatones. El grupo de mayores de 59 años se observa que tiene las más altas frecuencias de uso de los puentes peatonales. Este comportamiento contrasta con el de las personas más jóvenes, debido a que los individuos de mayor edad presentan limitaciones físicas que pueden estar condicionando el uso de los puentes; sobre todo teniendo en cuenta que la principal razón por la cual este grupo manifiesta que hace uso de los puentes.

5. SEGURIDAD Y VIDA AL UTILIZAR LOS PUENTES PEATONALES

La preocupación por el cuidado de la vida asociada a la seguridad vial, es un punto de encuentro de diversos actores; un tema en el que todos deben estar implicados. Si bien hay tareas, acciones y gestiones que competen exclusivamente al Estado (como el mejoramiento de los caminos y de la señalización; los efectivos controles y sanciones a los infractores, entre otras), también hay una dimensión subjetiva, actitudinal y cultural, sobre la cual es necesario trabajar.

Se trata de una creencia fuertemente asentada en la sociedad, acerca de que los accidentes serían producto de una circunstancia fatal e inevitable, o bien responsabilidad de un tercero. Si fuera valedera esta premisa, la conducta personal no sería un factor de cambio para incrementar la seguridad en el tránsito y la educación vial carecería de mayor importancia. Por el contrario, las estadísticas permiten afirmar que de los tres grandes componentes que interactúan en el sistema del tránsito (el ser humano, el vehículo y el ambiente), es precisamente el ser humano el causante de la mayor cantidad de accidentes de tránsito.

En este sentido, la educación es uno de los pilares principales de acción pública para la disminución de accidentes y la seguridad vial.

Preservar y valorizar la vida, contribuyendo con actitudes para reducción de los índices de accidentes y muertes en el tránsito es obligación de toda la comunidad. Es necesario que todos, conductores y peatones, hagan su parte. Solo así, guiándose por la solidaridad en el tránsito, se tendrá victoria de la vida sobre la muerte, de la conciencia sobre la irresponsabilidad.

Analizado en profundidad, es determinante que los aspectos que tienen que ver con las conductas humanas en el tránsito y que son permanentemente cambiantes, es la educación vial, que resulta ser el componente que orienta y colabora positivamente con la seguridad vial. La Educación Vial constituye por sí misma, el punto de partida de un proceso de concientización de la población a partir de los primeros años de su desarrollo intelectual y crea las condiciones para una mejora progresiva de las conductas en el tránsito, mitigando los graves problemas que se observan en los conductores y peatones por falta, entre otras cosas, de respeto a la vida y a las normas. El proceso educativo que se pueda llevar a cabo en la escuela primaria, secundaria y también universitaria contribuirá a una toma de conciencia del significado y consecuencias de esas inconductas y de la responsabilidad que cada uno debe asumir consigo mismo y con sus semejantes.

Al analizar la educación vial dentro del sistema educativo debe de tenerse en cuenta que el comportamiento del usuario en la vía pública, responde fundamentalmente a hábitos adquiridos a través del tiempo, de conclusiones muchas veces erróneas sobre experiencias vividas y a la presencia de patrones de conducta de difícil modificación. La enseñanza en la escuela es la más adecuada para llegar eficazmente al objetivo final que es la formación de una adecuada conciencia vial. El niño es terreno virgen para la creación de hábitos adecuados y patrones de conducta que determinan su futuro comportamiento como joven y como adulto.

El comportamiento del adulto, como peatón, conductor y pasajero responde a patrones de conducta inadecuados por hábitos viciosos adquiridos a través del tiempo, circunstancia que unida a una cierta desaprensión conforman una falta de conciencia vial adecuada. Si bien esta situación es difícil de revertir, se deben desarrollar programas indicando las pautas generales a que debe ajustarse una acción en el plano de la Enseñanza no escolarizada.

La Educación Vial hace referencia tanto al conocimiento de normas (que regulan la circulación) y señales (que emiten un mensaje dirigido a los usuarios de las vías), como al comportamiento ciudadano responsable y ético. En este último ámbito, se destaca la valoración, utilidad personal y relevancia social que cada persona asigne a la Educación Vial, como base indispensable de una adecuada formación.

Resulta fundamental, entonces, trascendente el enfoque que reduce la Educación Vial a la mera adquisición de conocimientos sobre la normativa vigente, para insertarla en el amplio marco de la formación ciudadana, con miras a la creación de un nuevo tipo de cultura cívico-ética, a través de una educación, que debe orientarse a que las normas legales existentes sean interiorizadas y asumidas como un conjunto de valores que ordenan la convivencia ciudadana, para lograr mayores niveles de calidad de vida para todos.

En consonancia con esta perspectiva, los Núcleos de Aprendizajes Prioritarios para Formación Ética y Ciudadana, deben establecer “la reflexión en torno a la dimensión ética, política e intercultural de saberes de las diferentes áreas que conforman la educación en Colombia y que apropiando lo expuesto por el Ministerio de Educación en lo relacionado al currículo flexible, se puede adoptar en las instituciones educativas del Municipio de Pasto.

La propuesta educativa dentro del eje en relación con la ciudadanía, los derechos y la participación, debe contener como núcleos de aprendizajes prioritarios:

- El reconocimiento de la existencia de normas que organizan la vida en sociedad, así como la reflexión grupal sobre la necesidad e importancia de las mismas.

- La responsabilidad que como ser humano tiene todo individuo de preservar la vida propia y la de los demás.
- El conocimiento de las normas y señales de tránsito básicas, para la circulación segura como peatones y como usuarios de medios de transporte en la vía pública.
- El conocimiento y la comprensión de la importancia del respeto por las normas y señales para la circulación segura por la vía pública, como peatones, pasajeros o conductores, diferenciando actitudes prudentes e imprudentes.

Así, “el respeto a la normativa vial y la responsabilidad en el tránsito se resignifican en este marco, entendiéndose como parte de un ejercicio cívico conciente, activo, constructivo y la educación vial como parte de la propuesta escolar se integrará, de esta manera, en un horizonte de sentido mayor: la formación del ciudadano.”

Corresponde, entonces, a las entidades municipales delinear una propuesta cuyo sustento conceptual se centre en la adquisición de competencias que permitan a los ciudadanos un saber hacer seguro, responsable y ético, para salvaguardar los derechos a la vida propia y la de los demás, en las diversas situaciones de tránsito y respetar la convivencia en los distintos espacios públicos en los que se mueven como peatones.

Se trata de promover, desde la escuela, saberes para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública, entendiéndolo que esta última constituye un espacio complejo y conflictivo, reglado, surcado por intereses diversos, que demanda una toma de decisiones conciente e informada.

La Educación Vial debe apelar al desarrollo de nuevas actitudes en los ciudadanos; reclamar la adquisición de aprendizajes de observación, conductas de autoprotección, solidaridad, respeto, convivencia y superación de conflictos en distintos espacios y roles de acuerdo con el nivel de desarrollo evolutivo.

A la par, con la adopción de programas educativos es prioritario difundir y reglamentar que el uso de los puentes debe convertirse en una práctica ciudadana bajo un enfoque de percepción y de prevención del riesgo y para eso se hace necesario que la Policía Nacional y autoridades militares garanticen la seguridad sobre los puentes peatonales, ya que estos sitios fácilmente se convierten en nido de delincuentes y drogadictos de alta peligrosidad. Este servicio debe ser implementado para dar respuesta a los peatones, quienes expresan que prefieren no usarlos por la evidente inseguridad que hay en ellos, ya que son reductos de ladrones que escogen precisamente esos sitios para esperar a sus víctimas.

Otra medida prioritaria para ser adoptada en el municipio, en su reglamento de tránsito, es contemplar sanciones para los peatones que no utilicen los puentes peatonales, sanciones que pueden ser de tipo pedagógico mediante charlas y conferencias dictadas directamente por lo infractores y referidas a la preservación de la vida mediante la utilización de los puentes, como también la realización de tareas en beneficio de la comunidad tales como orientación para movilidad de personas discapacitadas y no se puede descartar la sanción económica.

6. CONCLUSIONES

La investigación condujo a determinar como principales actitudes que tienen los transeúntes de la zona adyacente a los puentes peatonales ubicados en la Avenida Panamericana a la altura del INEM y la VIPRI: la reducción en el tiempo del trayecto, largas distancias entre el cruce y el puente peatonal, inseguridad o simple pereza de subir escalones; actitudes que se determinan como principales causas de accidentalidad en la que están involucrados los peatones porque la mayoría de éstos no transitan por los puentes peatonales, optan por atravesar las avenidas entre los carros, poniendo en riesgo su vida.

La comunidad no reconoce a la problemática de la seguridad vial y las altas tasas de accidentes como una cuestión de seguridad, es decir como un tema prioritario para preservar la salud y la vida.

Es importante que la sociedad reconozca que a diferencia de otros problemas de salud, estos accidentes son evitables. Por eso resulta apremiante diseñar e implementar estrategias eficaces para desarrollar en los peatones actitudes que cambien los paradigmas existentes en relación a la utilización de los puentes peatonales y que las autoridades de tránsito tomen acciones preventivas y correctivas relacionadas con la seguridad en los puentes peatonales.

Las administraciones públicas deben contemplar el mantenimiento de la seguridad y la convivencia como un derecho y un elemento esencial en la calidad de vida de los ciudadanos, pero las problemáticas de inseguridad vial no pueden abordarse solo desde el municipio, ya que necesitan del esfuerzo y la participación del conjunto de las administraciones e instituciones públicas y privadas de la región y de la ciudadanía en general, porque esta idea de responsabilidad compartida también debe extenderse a la participación ciudadana, porque la ciudadanía tiene el derecho y el deber de participar en la solución de los problemas de seguridad vial, de la misma manera que lo hace en otros aspectos de la vida del municipio.

No se puede continuar debatiendo la problemática de seguridad vial sin observar esta compleja realidad de la sociedad nariñense; pues las campañas o programas que se instrumenten seguirán teniendo el mismo resultado que los implementados a la fecha: parches emergentes de procesos sin objetivos definidos y ajenos a una cultura urbana integral que tenga como meta el desarrollo de actitudes preventivas en un municipio con un desarrollo sustentable, en la que se preserve en el medio la seguridad, la salud y la vida de sus habitantes.

Es función de los gobernantes proteger la vida e integridad de sus ciudadanos, efectuar inversiones económicas tendientes a educar a la población en materia de seguridad vial, lo que permitirá desarrollar nuevos paradigmas actitudinales que permitan prevenir y disminuir la accidentalidad.

7. RECOMENDACIONES

Reducir progresivamente la tasa de accidentes de tránsito, en toda la comunidad que conforma la sociedad nariñense, es la de implementar la educación vial, generando la capacitación y la formación de recursos humanos con el fin de contribuir a modificar e implementar actitudes que contribuyan a mejorar la seguridad de los usuarios.

Concientizar en la educación vial como componente orientador resulta ser un elemento positivo de la seguridad vial; constituye básicamente un proceso de concientización de la población desde los primeros años de su desarrollo intelectual y establece las condiciones para una mejora progresiva de la conducta de las personas en el tránsito.

Crear una participación activa por parte del Estado para iniciar una acción sistemática en los diferentes niveles educacionales con objetivos a mediano y largo plazo, generando a su vez la capacitación y la formación de recursos humanos que habrán de contribuir a modificar e implementar actitudes que contribuyan a desarrollar la prevención del riesgo y mejorar la seguridad vial.

Asumir un compromiso de vida y evitar los riesgos que coloquen en peligro la integridad de las personas. El instinto de conservación, presente en el ser humano debe ser una constante permanente en las acciones de los transeúntes y toda la comunidad.

BIBLIOGRAFÍA

COLOMBIA. Dirección de Transportes y Tránsito Municipal. Plan estratégico de desarrollo. 2004 – 2007. San Juan de Pasto, 2007. 125 p.

COLOMBIA. Educación vial. Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. 2007 Dirección de Transportes y Tránsito de Nariño. Documento de archivo. Alcaldía Municipal. 2006. 42 p.

ENCICLOPEDIA SALVAT. Tomo V. 1998. p. 25

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS “ICONTEC”. Compendio: Tesis y otros trabajos de grado. Bogotá. 2006.

HISTORIA DE LA SEGURIDAD VIAL. Disponible en internet: <http://www//wikipedia>. Consultada en septiembre de 2008. 11 p.

Anexo A. Encuesta aplicada a peatones

Objetivo. Conocer las actitudes de los transeúntes relacionadas con la utilización de los puentes peatonales ubicados sobre la Avenida Panamericana de la ciudad de Pasto.

Características sociodemográficas de la población.

1. Género: Femenino _____ Masculino _____

2. Edad:

10 – 19 años	_____
20 – 39 años	_____
40 – 59 años	_____
59 y más	_____

3. Estrato socioeconómico

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

4. Escolaridad

Nula	_____
Primaria	_____
Bachiller	_____
Tecnólogo	_____
Universitario	_____

5. Ocupación

Empleo formal	_____
Empleo informal	_____
Estudiante	_____
Hogar	_____
Desempleado	_____
Otro	_____

6. En el día cuántas veces transita esta vía

1 a 2 _____
3 a 4 _____
4 a 6 _____

7. ¿Cómo considera la ubicación del puente peatonal?

Acertada _____
Errada _____
No opina _____

8. Utiliza el puente peatonal

Frecuentemente _____
Esporádicamente _____
No lo utiliza nunca _____

9. ¿Qué le desmotiva para utilizar el puente peatonal?

Mayor recorrido _____
Muy lejos de los cruces _____
Inseguridad _____
No lo considera necesario _____
Falta de costumbre _____
Gasta mucho tiempo en el recorrido _____
¿Otra? ¿Cuál? _____

10. ¿Durante el tiempo que ha transitado por esta vía ha observado que un automotor atropelle a un peatón?

SI _____ NO _____

11.- ¿De quien considera fue la culpa?

Conductor _____
Peatón _____