

**ACTITUDES DE MOTOCICLISTAS FRENTE A LA MOVILIDAD VIAL EN EL MUNICIPIO
DE PALMIRA:
UN ESTUDIO CON MOTOTAXISTAS**

FABIAN SAAVEDRA RENGIFO
GIOVANNI TOBAR NARVAEZ

Trabajo de Grado para optar el Título de:

PSICÓLOGO

Director

CHRISTIAN MOLINA CORTES

Psicólogo

UNIVERSIDAD DEL VALLE
INSTITUTO DE PSICOLOGÍA
AREA DE PSICOLOGÍA SOCIAL
PALMIRA – VALLE

2013

TABLA DE CONTENIDO

	Página
INTRODUCCIÓN	8
1. PROBLEMÁTICA	10
1.1. Marco contextual.....	10
1.2. Antecedentes de la Problemática.....	13
1.3. Planteamiento del Problema.....	14
2. JUSTIFICACIÓN	15
3. OBJETIVOS	17
3.1. Objetivo General.....	17
3.2. Objetivos específicos.....	17
4. MARCO TEÓRICO	18
4.1. Actitud.....	18
4.1.1. Estructura de las actitudes.....	19
4.1.2. Relaciones de los componentes de las actitudes.....	20
4.1.3. Disonancia Cognitiva.....	21
4.2. Movilidad Vial.....	22
4.2.1. Vías de Comunicación.....	24
4.2.2. Actores de la Movilidad Vial.....	25
4.2.2.1. El peatón.....	25
4.2.2.2. El conductor.....	26
4.2.3. La normatividad de tránsito.....	26
4.3. Comportamiento Ciudadano.....	29
4.3.1. Comportamiento y Pensamiento Social.....	29
4.3.2. Noción de Ciudadano.....	31
5. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA	33
6. DISEÑO METODOLÓGICO	39
6.1. Tipo de Investigación.....	39
6.2. Población.....	40
6.2.1. Muestra.....	40
6.3. Técnicas e instrumentos de recolección de información.....	40

6.4. Técnicas de análisis de la información.....	42
6.5. Categorías de análisis.....	42
6.6. Procedimiento.....	43
7. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	47
7.1. Normatividad de tránsito.....	47
7.2. Infraestructura vial.....	61
7.3. Interacción conductor – peatón.....	74
8. DISCUSION.....	86
9. CONCLUSIONES.....	91
10. RECOMENDACIONES.....	93
11. REFERENCIAS BOBLIOGRAFICAS.....	96

INDICE DE GRAFICAS

• Gráfico N° 1	
Observación zona centro, uso de elementos.....	47
• Grafico N° 2	
Observación estado de vehículos zona centro.....	48
• Grafico N° 3	
Observación forma de conducir zona centro.....	48
• Grafico N° 4	
Elementos de protección personal zona norte.....	49
• Grafico N° 5	
Observación estado del vehículo zona norte	49
• Grafico N° 6	
Observación zona norte sobre la forma de conducir.....	50
• Grafico N° 7	
Ítem 2 “considero que es importante saber de normas de tránsito antes manejar cualquier vehículo”.....	50
• Grafico N° 8	
Ítem 3 “no me gusta que se impongan límites de velocidad”.....	51
• Grafico N° 9	
Ítem 4 “busco siempre llegar rápido sin importar que cometo infracciones”.....	51
• Grafico N° 10	
Ítem 6 “siento que las normas de tránsito son de gran utilidad para la movilidad”.....	52
• Grafico N° 11	
Ítem 7 “me agrada saber que los agentes de tránsito ayudan a la movilidad”.....	52
• Grafico N° 12	
Ítem 8 “considero que no todas las señales de tránsito son necesarias”.....	53
• Grafico N° 13	
Ítem 9 “buscaría manejar de una manera defensiva para cuidar mi vida y la de los demás”.....	53
• Grafico N° 14	
Ítem 10 “considero que estacionarme sobre la cebra peatonal es una práctica común”....	54
• Grafico N° 15	
Ítem 12 “acato todas las normas de tránsito”.....	54
• Grafico N° 16	
Ítem: 15 “me desagrada tener que obedecer la señal del alto proveniente de un agente de tránsito”.....	55
• Grafico N° 17	
Ítem 17 “creo que la mejor manera de tomar atajos es manejar en contravía”.....	55

- Grafico N° 18
Generales ítem 22 “reconozco que soy buen conductor”56
- Grafico N° 19
Ítem 26 “respeto las normas de tránsito cuando sé que hay un policía cerca”56
- Grafico N° 20
Observación zona centro sobre semaforización.....61
- Grafico N° 21
Observación zona norte sobre semaforización.....61
- Grafico N° 22
Ítem 1 “siento que el problema de la movilidad está en la invasión del espacio público”62
- Grafico N° 23
Ítem 11 “siento que los peatones utilizan adecuadamente los espacios diseñados para ellos”63
- Grafico N° 24
Ítem 13 “siento que la ciudad de Palmira cuenta con los espacios públicos suficientes para la sana interacción de los diferentes actores de la movilidad”63
- Grafico N° 25
Ítem 14 “creo que las calles de Palmira tienen huecos que ayudan a la aparición de accidentes”64
- Grafico N° 26
Ítem 18 “siempre que necesito llegar rápido a mi destino, transito por las vías más rápidas”64
- Grafico N° 27
Ítem 19 “reconozco que las cebras son espacios peatonales”65
- Grafico N° 28
Ítem 20 “considero que la maya vial de Palmira permite una buena movilidad”65
- Grafico N° 29
Ítem 21 “siento que hay pocos espacios para parquear mi moto en la zona céntrica”66
- Grafico N° 30
Ítem 23 “los andenes anchos sirven como bahías de parqueo para las motocicletas”66
- Grafico N° 31
Ítem 24 “siento que el centro de la ciudad está habilitado para peatones”67
- Grafico N° 32
Ítem 27 “reconozco que los peatones utilizan adecuadamente los espacios peatonales”68
- Grafico N° 33
Ítem 25 “me desagrada que los peatones no utilicen los espacios peatonales”68
- Grafico N° 34
Ítem 31 “no obstruyo con mi vehículo a otros actores de la movilidad”69

- Grafico N° 35
Ítem 32 “Si hay un trancón en la vía, hago uso de los andenes”.....69
- Grafico N° 36.
Observación zona norte sobre la relación con los actores viales.....74
- Grafico N° 37
Observación zona centro sobre la relación con los actores viales.....74
- Grafico N° 38
Ítem 5 “no tengo en cuenta a los peatones cuando conduzco mi motocicleta”75
- Grafico N° 39
Ítem 16 “anticipo la prelación de peatones principalmente cerca de escuelas y zonas de espacio público”.....75
- Grafico N° 40
Ítem 28 “considero que los peatones son los causantes de la accidentalidad en el municipio”.....76
- Grafico N° 41
Ítem 29 “considero que es importante respetar los espacios peatonales”77
- Grafico N° 42
Ítem 29 “reconozco que el espacio peatonal es escenarios de posibles accidentes”77

INDICE DE TABLAS

- Tabla N° 1
Normatividad de transito- seguimiento a las normas de tránsito.....57
- Tabla N° 2
Normatividad de transito- elementos de protección personal.....59
- Tabla N° 3
Infraestructura vial – malla vial.....70
- Tabla N° 4
Infraestructura vial- semaforización y señalización.....72
- Tabla N° 5
Interacción conductor- peatón – con conductores.....78
- Tabla N° 6
Interacción conductor - peatón – con peatones.....79
- Tabla N° 7
Categoría emergente- práctica laboral.....80
- ..

INTRODUCCIÓN

Este estudio estuvo enmarcado en el campo de la Psicología Social y por medio de él se intentó conocer cuáles son las actitudes de los motociclistas frente a la movilidad vial específicamente desde la mirada del mototaxismo, siendo éste un fenómeno que se presenta en muchas ciudades de Colombia y del mundo, pues es una forma de transporte no legalizada que implica la movilización de un lugar a otro en una motocicleta por un costo menor que el servicio público; permitiendo obtener un conocimiento más claro frente al tema de la movilidad vial del municipio de Palmira, convirtiéndose en un material importante para nuevas investigaciones las cuales permitirán aportar a la generación de políticas públicas, que conlleven al mejoramiento de la movilidad vial y de las interacciones de las personas en las carreteras.

Esta investigación nació a partir de la necesidad de comprender el comportamiento, las emociones y los conocimientos de los conductores de motos y de la interacción que estos tienen con los demás actores viales, puesto que todas las personas, de una u otra forma, son parte de la movilidad y se verán siempre afectadas por las actividades que ocurran en este espacio. Esta preocupación se acrecienta cuando se observan las cifras de accidentalidad vial del municipio, pues hay un incremento en la tasa de mortalidad y en los costos de atención que generan estos accidentes, además del desgaste físico y económico que realizan las autoridades de policía y de organismos que intervienen en la atención de los accidentes como el Benemérito Cuerpo de Bomberos, la Cruz Roja; las ambulancias privadas y los hospitales, dejando claro que la accidentalidad es mitigable y sus efectos pueden ser menores cuando se generan posibilidades participativas que conlleven a la educación vial y al mantenimiento del respeto por la infraestructura vial. Por esta razón, este estudio pretendió conocer cuáles son las actitudes frente a la movilidad vial que tienen los conductores de motocicletas dedicados al mototaxismo en el municipio de Palmira, ya que por medio de estas se puede conocer los conocimientos, las opiniones, los sentimientos y las acciones que tienen acerca de la movilidad y su comportamiento ciudadano.

Este estudio está compuesto por once apartados que sirvieron para dar orden a la investigación, a continuación se hace un resumen de su contenido:

En el primer apartado se presentan de forma secuencial la contextualización del estudio, los antecedentes de la problemática y por último se realiza el planteamiento del problema.

En el segundo apartado se da a conocer la justificación de la importancia de esta investigación, así como la relevancia social, metodológica y teórica que este tiene.

En el tercero, se plantea el objetivo general de la investigación y los objetivos específicos que sirvieron para alcanzar el objetivo general.

En el cuarto apartado se muestra el marco teórico con el cual se fundamentó esta investigación que está orientado por la teoría de las actitudes la cual ha sido propuesta por autores como Rosnow y Robison (1967), Krech, Crutchfield y Ballachey (1962), Eagly y Chaiken (1993), exponiendo las diferentes definiciones, sus componentes y sus funciones. De igual manera es considerada la disonancia cognitiva, la cual será definida y se darán a conocer las distintas fuentes de donde se origina. Aquí también se aborda el concepto de movilidad, su normatividad y los actores implicados en la misma como los son el peatón y el conductor. Y finalmente, se presentará el concepto de comportamiento ciudadano.

En el sexto se presentan el diseño metodológico de esta investigación, el tipo de estudio, la población y la muestra, así como los instrumentos utilizados y las técnicas de recolección y la forma de análisis de la información, las categorías de análisis y el procedimiento

En el séptimo se encuentra la presentación y el análisis de los resultados categoría por categoría que se pudieron obtener en la investigación.

En el octavo apartado se encuentra la discusión de los resultados y se contrastan con la teoría propuesta.

En el noveno, se presentan las conclusiones generales a las que se llegaron a partir de este estudio.

En el décimo se proponen recomendaciones para posteriores estudios a realizar en el campo de investigación.

Por último, en los apartados undécimo y duodécimo aparecen, respectivamente, la bibliografía utilizada en el estudio y los anexos.

1. PROBLEMÁTICA

1.1. Marco Contextual

Palmira es una ciudad del departamento del Valle del Cauca y es más conocida como la Villa de las Palmas y su importancia radica por ser una ciudad con cercanía a la ciudad de Santiago de Cali. Es una ciudad con más de 292.510 habitantes según el Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana (OSCCC) consolidándose como la ciudad intermedia más grande del país, asimismo es la tercera ciudad del Valle del Cauca con mayor población. Cuenta con una red férrea que permite el transporte de carga intermunicipal, tiene un aeropuerto con muelle internacional, además de ser un paso importante a nivel vial que une al suroccidente con el centro y el norte del país siendo atravesada por una carretera continental conocida como la vía panamericana.

Palmira, cuenta con una zona plana al occidente del municipio y una zona montañosa al oriente, además de esto posee 7 ríos principales como lo son el Rio Cauca, el rio Nima, el rio Fraile, el rio Amaime entre otros, es de suelo fértil para la agricultura considerándose así la capital agrícola de Colombia (aunque en la actualidad tiene una tendencia más agroindustrial que agrícola), por esta razón algunos ingenios azucareros tienen tierras en esta ciudad. La economía del municipio gira en torno a dos actividades, la agricultura y al sector industrial.

En cuanto a la seguridad de este municipio tiene un comando de policía que a su vez es distrito de policía Palmira, y en su interior también funciona la SIJIN, acogiendo a municipios como Candelaria Pradera y Florida, asimismo se encuentra Policía de Carreteras y Policía de tránsito que a su vez cuenta con un cuerpo de guardas bachilleres que ayudan a controlar la

movilidad. En el interior de la ciudad también se encuentra el batallón Codazzi el cual brinda seguridad a los municipios de Palmira, Pradera, Florida y norte del departamento del Cauca.

Existen dos hospitales, uno nivel dos y el otro nivel 3; además cuenta con clínicas privadas de nivel 3 que están prestas para brindar atención las 24 horas del día apoyando en la prestación de servicios de urgencia al momento requerido.

Palmira, fue reconocida como la ciudad de la bicicleta, gracias a esto tiene un monumento que le recuerda al habitante su compromiso con el medio ambiente, además confluyen las victorias - transporte que fue utilizado por mucho tiempo como medio masivo y hoy por hoy se utiliza como un atractivo turístico, el cual es un carruaje halado por equinos -. Actualmente estos medios de transporte han sido desplazados en su mayoría por las motos y una cantidad importante de automóviles, hecho que influye en el incremento del parque automotor en las mismas vías sin haber una nueva estructura de la malla vial. En cuanto a la malla vial urbana, Palmira presenta algunas deficiencias, pues hay muchas calles sin pavimentar y otras están en malas condiciones, debido al gran flujo vehicular; en la zona céntrica los andenes no tienen acceso para discapacitados presentando un problema, pues es en el centro donde confluyen la mayoría de ciudadanos, además, esta parte de la ciudad está congestionada por parte de los vendedores ambulantes, pues ellos utilizan el espacio peatonal para la comercialización de sus productos, obligando al peatón a utilizar la vía vehicular para su desplazamiento sumado a esto se puede señalar algunas deficiencias en la señalización de las normas de tránsito y malos funcionamientos de la semáforos. Como se evidencia en la figura 1 en un sitio de importancia central como lo es la calle 30 con carrera 28, la calle es pequeña y confluyen demasiados carros al tiempo para realizar el semáforo, haciendo que motociclistas y vehículos en general deban pisar el espacio peatonal.



Figura 1. Imagen del centro de Palmira.

En Palmira, hay tres empresas de transporte de servicio público que prestan sus servicios con microbuses, cubriendo diferentes rutas que pueden aproximar al pasajero a su lugar de destino, paralelo a esto tiene cinco empresas de taxis que prestan un servicio más particular y de una manera directa incrementando un poco el valor del servicio en comparación del microbús pues una carrera en microbús cuesta 1200 pesos y en taxi la carrera mínima cuesta 3500 pesos, pero a la par de esta modalidad de transporte ha nacido desde el año 2002 en Palmira el fenómeno del mototaxismo el cual es un servicio no reconocido por el ministerio de transporte prestado por muchos propietarios de motos que buscan transportar a pasajeros a su lugar de destino de una manera rápida, directa y aun bajo costo en comparación de los otros servicios de transporte público, pues la carrera tiene un valor que oscila entre 1000 y 2000 pesos. Desde que nació esta modalidad de trabajo se ha observado un incremento en las tasas de accidentalidad del municipio, en las cuales se encuentra involucrado este tipo de vehículo, pues según el Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana de Palmira (OSCCC) en el año 2010 se presentaron 1849 accidentes viales en donde hay una motocicleta implicada, en el año 2011 ocurrieron 1233 casos, en el periodo comprendido de Enero – Octubre del 2012 respecto al año anterior hubo un incremento del 9% en víctimas fatales en accidentes de tránsito, es decir cuatro víctimas más que en el mismo periodo del año 2011, los accidentes en el área urbana se incrementaron en un 31% con víctimas fatales.

En cuanto al servicio que prestan las empresas de transporte servicio público se puede decir que existen inconformidades por parte de los usuarios (incumplimientos en los horarios, la falta de rutas suficientes y el estado de los vehículos) ocasionando un malestar generalizado en el uso de este servicio, otra problemática es la falta de empleo, y a la facilidad de compra para adquirir este tipo de vehículos pues en el mercado se encuentran motos desde trecientos mil pesos de segundo estado y motos nuevas con facilidad de pago como la cuota inicial de 1000 pesos y cuota diaria de 3000 pesos. Ya sea por créditos o por los bajos precios, se ha aumentado el parque automotor de motos, existiendo actualmente una proliferación de estos vehículos en las calles contando aproximadamente, según la secretaria de tránsito municipal, con un estimado de cincuenta mil motos existentes en Palmira en el año 2011, mientras que según el Observatorio en el año 2008 existían 24. 081 motocicletas en Palmira.

1.2. Antecedentes de la problemática

La problemática que indaga sobre las actitudes de los motociclistas dedicados al mototaxismo en el municipio de Palmira, surge a partir de los siguientes puntos críticos:

En primer lugar, en los últimos años se ha observado un aumento en el parque automotor de la ciudad de Palmira, pues según el Observatorio de Palmira al año 2012 hay matriculadas 26.584 motocicletas, viéndose un incremento de las motocicletas, puesto que su valor comercial está al alcance de los ciudadanos de diferentes estratos, ya que sea nueva o en muchos casos usada, es de fácil comercialización. Paralelo a esto, la infraestructura vial del municipio no ha crecido ni mejorado, pues se encuentra que la malla vial con la que cuenta el municipio ha sido intervenida parcialmente en algunas mejoras pero no ha sido reestructurada pensando en el aumento significativo del parque automotor. Asimismo, pese al aumento significativo de viviendas y de urbanizaciones en Palmira, las carreteras siguen siendo del mismo tamaño, con un aproximado de 6, 35 mts de ancho.

En segundo lugar, se puede observar que el mantenimiento de la señalización y semaforización del municipio no funcionan correctamente, pues en muchas ocasiones en hora pico los semáforos se averían o en algunos casos no están encendidos, de igual manera pasa con las señalización de tránsito y las zonas de peatonalización, ya que en muchos casos estas se van borrando o son hurtadas permitiendo que haya un aumento significativo de la accidentalidad.

En tercer lugar, pareciera que existiese un desconocimiento de muchos motociclistas frente a la norma de tránsito, aumentando así la tasa de accidentalidad del municipio, puesto que algunos no tienen buenas prácticas de manejo de su vehículo, así mismo, la falta de regulación por parte de los entes gubernamentales hacen que estas conductas se potencialicen, presentándose así un incremento considerable en la accidentalidad.

En cuarto lugar, la falta de empleo sumado a los problemas sociales ha hecho que muchas personas busquen su sustento diario a través del transporte ilegal de pasajeros, reconociéndose un crecimiento importante de motociclistas en las vías. Además de hacer a un lado al gremio de transporte legal como lo son los microbuses y los taxis, presentándose entre ellos la “*guerra del centavo*” por el transporte de pasajeros, incrementándose la peligrosidad en las vías, afectando la convivencia en este ámbito.

Por último, un punto importante a tener en cuenta es el protagonismo del peatón en la vía pues en el municipio de Palmira hay pocas zonas señalizadas para su uso y las que hay se encuentran invadidas por vendedores ambulantes y por automóviles, sumado a esto pareciera que hay un desconocimiento generalizado de las normas de tránsito que debe cumplir el peatón.

1.3. Planteamiento del problema.

De lo expuesto anteriormente surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuáles son las actitudes que tiene un grupo de motociclistas dedicados al mototaxismo, frente a la movilidad vial en el municipio de Palmira?

2. JUSTIFICACIÓN

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) cada año fallecen en el mundo cerca de 1,3 millones de personas a raíz de un accidente de tránsito, más de 3000 defunciones diarias; entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito. Además el 90% de las defunciones por accidentes de tránsito, tienen lugar en los países de ingreso medio y bajo, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados. Según el Observatorio de Seguridad, Convivencia y Cultura Ciudadana de la ciudad de Palmira, en el informe del balance de enero – diciembre del 2010 en el municipio de Palmira ocurrieron 68 muertes en accidentes de tránsito, lo que representa una tasa de 23 muertes por cada cien mil habitantes y 6 puntos por encima del promedio del Valle del Cauca. En el último año se vieron involucrados 4436 vehículos en accidentes viales, el 42% de los vehículos accidentados fueron motocicletas, seguidos de automóviles que representan el 41%. Este hecho se convierte en un problema para la ciudad.

Relevancia Social

Toda ciudad debe tener políticas claras en cuanto a movilidad, permitiéndole al habitante un accionar cada vez más aplicado a lo que debe ser considerado como buen ciudadano, de esta manera todo lo que posibilite una adecuada interacción entre este y la ciudad debe estar regido en cierta manera, por conceptos claros que aporten al desarrollo de la urbe, dado que toda acción que realice el individuo repercutirá en todos los contextos, pensándose así a la ciudad como un espacio de formación de valores y de comportamientos cívicos y pensando en la vía como un espacio en donde ocurren interacciones entre individuos y medio ambiente, permitiendo así un acercamiento a las problemáticas allí vividas. Es así como la infraestructura vial, los actores de la movilidad y la normatividad que componen la movilidad vial, ofrecen elementos esenciales que permitirán abordar desde la psicología social una postura clara frente a este fenómeno. Esta investigación aportó al diagnóstico frente al fenómeno de la movilidad vial, pues permitió dejar un panorama de comportamientos, creencias y saberes de los mototaxistas de la ciudad.

Finalmente la importancia social de este estudio radicó en que puede ser de interés para instancias municipales que trabajan el tema de la movilidad, pues ofrecerá bases metodológicas a

posteriores estudios; además, entes participativos como la Cámara de Comercio, el Observatorio de Seguridad y la Secretaria de Tránsito Municipal pueden tener en este trabajo un aporte para conocer un poco más a fondo la realidad de la movilidad vial del municipio.

Relevancia Teórica

En este estudio fueron tenidos en cuenta tres postulados teóricos que sirvieron para la comprensión de la problemática que se pretende abordar: el primero es el de las Actitudes el cual es importante retomar dado que permite describir una serie de dimensiones que determinan la forma de pensar, opinar y actuar de los individuos, además las actitudes son evaluaciones generales que las personas realizan sobre lo favorable o desfavorable que resultan los objetos y las personas de su entorno, las cuales guían su accionar dependiendo de esta construcción. El segundo postulado es el del Comportamiento Ciudadano, el cual ofrece una visión de ser ciudadano, de cuál es la fundamentación para ser una persona cívica, además es importante estudiar las conductas de los individuos en gran parte están influenciadas por el medio en que estos se desenvuelven y el comportamiento humano esta mediado por el contexto cultural, dado que estas culturas influyen directamente en las actitudes y comportamientos.

El tercer postulado que se abordó fue el de Movilidad Vial, pues posibilito entender al individuo desde su necesidad de movimiento, además permitió entender que la movilidad es un concepto que está relacionado con todas las esferas que hacen parte del urbanismo, ofreciendo un incontable abanico de posibilidades que hacen que las comunidades se vuelvan mucho más competitivas y más dinámicas, basando gran parte de su actividad en el movimiento.

Relevancia Metodológica

Para este estudio fue necesario utilizar un enfoque mixto, es decir, se utilizó el enfoque cualitativo y cuantitativo, para dar respuesta a la pregunta de investigación del planteamiento del problema.

También es de vital importancia, los diferentes instrumentos utilizados para la recolección de la información, como en este caso, se utilizó , cuestionarios con respuestas tipo Likert la cual es una escala psicométrica comúnmente utilizada; al responder la escala se especifica el nivel de

acuerdo o desacuerdo con una declaración. Además, se utilizó la observación no participante, logrando ver la interacción entre los actores de la movilidad, asimismo se utilizaron entrevistas semiestructuradas permitiendo un diálogo más personal entre el entrevistador y entrevistado a fin de obtener información de primera mano y profundizando en los temas que al entrevistador le parecieron más relevantes.

3. OBJETIVOS

3.1 Objetivo general

Conocer la actitud que tiene un grupo de motociclistas dedicados al mototaxismo, frente a la movilidad vial en el municipio de Palmira.

3.2. Objetivos específicos

- Describir cual es el conocimiento que tiene un grupo de mototaxistas acerca de la normatividad de tránsito
- Conocer cómo son valoradas las normas de tránsito por un grupo de mototaxistas.
- Describir los comportamientos que asumen los mototaxistas frente a la normatividad de tránsito.
- Entender cuál es el conocimiento que tiene un grupo de mototaxistas acerca de la infraestructura vial del municipio
- Conocer cómo es valorada la infraestructura vía del municipio por un grupo de mototaxistas.
- Describir los comportamientos que asume un grupo de mototaxistas frente a la infraestructura vial del municipio.
- Describir cual es el conocimiento que tiene un grupo de mototaxistas acerca de la interacción con los demás conductores y peatones.
- Conocer como son valoradas las relaciones de un grupo de mototaxistas con los demás conductores y con los peatones.
- Describir los comportamientos que asume un grupo de mototaxistas frente a los demás conductores y frente al peatón.

4. MARCO TEORICO

Este trabajo estuvo orientado por la teoría de las actitudes la cual ha sido propuesta por autores como Rosnow y Robison (1967), Krech, Crutchfield y Ballachey (1962), Eagly y Chaiken (1993), entre muchos otros. En este apartado se expondrá las diferentes definiciones de las actitudes, así como sus componentes y las funciones que cumplen.

Otra de las teorías consideradas para este estudio es la disonancia cognitiva, la cuales definida y se dio a conocer las distintas fuentes de donde se origina.

Además se abordó el concepto de movilidad, su normatividad y los actores implicados en la misma como los son el peatón y el conductor. Y finalmente, se presentó el concepto de comportamiento ciudadano.

4.1. Actitud

Para este estudio es de vital importancia comprender qué son y para qué sirven las actitudes, ya que estas son subjetivas y predisponen al individuo en su forma de comportarse, por lo tanto se expondrán las concepciones de las actitudes desde diferentes autores y la importancia que estas tienen.

Fasio (1989) citado por Morales & Reboloso considera la actitud como una asociación entre un objeto dado y una evaluación dada. Según L. Man (1983) *“una actitud implica que hay una motivación despierta y una acción movilizada para acercarse o para alejarse del objeto”*; Rosnow y Robison (1967) citado por L. Man define este término el cual *“denota la organización de los sentimientos, de las creencias y de las predisposiciones de un individuo para comportarse de un modo dado”* y este mismo autor cita a Krech, Crutchfield y Ballachey (1962) *“las actitudes sociales tienen un significado adaptativo, puesto que representan un eslabón psicológico fundamental entre las capacidades de percibir, de sentir y de emprender de una persona, al mismo tiempo que ordenan y dan significación a su experiencia continua en un medio social complejo”*.(pag. 227)

Según Judd et al (1991) citado por Barón (1998) define las actitudes como *“evaluaciones duraderas de diversos aspectos del mundo social, evaluaciones que se almacenan en la*

memoria” para Petty y Wegener (1998) las actitudes son evaluaciones generales que las personas realizan sobre lo favorable o desfavorable que resultan los objetos y las personas de su entorno.

Según Eagly y Chaiken (1993) la actitud es una tendencia psicológica que se expresa mediante la evaluación de una entidad (u objeto) concreta con cierto grado de favorabilidad o desfavorabilidad, para estos autores al definir las actitudes como tendencia se refiere al estado interno de la persona, la actitud se concibe entre los estímulos del ambiente externo y las respuestas o reacciones de las personas. Para Morales (1994) la actitud se concibe como algo que media e interviene entre los aspectos del ambiente externo, que son los estímulos y las reacciones de las personas, es decir sus respuestas evaluativas. Estas respuestas son una manifestación de un estado psicológico interno de la actitud.

Pero ¿por qué son importantes las actitudes? Según Barón (1998) una razón es porque la actitud influye fuertemente en el pensamiento social y afirma que la mayoría de personas están de acuerdo con que muchas de las actitudes se aprenden por la experiencia. Según L Man existen muchos tipos de actitudes y procesos psicológicos implicados en estas, por lo tanto en la estructura de las actitudes se hace hincapié en tres componentes: el componente afectivo, componente cognoscitivo y el componente comportamental. Según Huerta Paredes (2008) las actitudes son y están prediciendo las conductas y, si se desea cambiar una conducta, es necesario cambiar la actitud. De ahí la importancia de cuantos elementos se dan en la antesala del comportamiento y menciona que La actitud engloba un conjunto de creencias, todas ellas relacionadas entre sí y organizadas en torno a un objeto o situación. Las formas que cada persona tiene de reaccionar ante cualquier situación son muy numerosas, pero son las formas comunes y uniformes las que revelan una actitud determinada.

4.1.1. Estructura de las actitudes

El estudio de Breckler citado por Barón (1998) pone de manifiesto los tres componentes de las actitudes: cognitivo, afectivo y conativo – conductual, es decir, que las respuesta de las personas que emiten frente al objeto de la actitud son susceptibles de una clasificación triple, pero sin embargo son diferentes entre sí; lo que estos elementos comparten es la posición evaluativa frente al objeto. Por esto en 1960 Rosenberg y Hovland citado por Barón (1998) propusieron su modelo jerárquico de tres componentes que son subconjuntos del conjunto de la actitud.

El primer componente (*cognoscitivo*) para Morales & Reboloso (1994) consiste en lo subjetivo de la percepción del individuo, como las creencias y estereotipos sobre el objeto. La opinión es un ejemplo de este componente. Para Man el componente *afectivo* son los sentimientos frente al objeto y este aspecto emocional es el más arraigado y el más resistente al cambio; por su parte el componente *comportamental* consiste en la tendencia de actuar, en la respuesta del sujeto o su reacción.

4.1.2. Relaciones entre los componentes de la actitud

Las relaciones entre el componente afectivo y cognitivo se ha tenido que conceptuar como una consistencia afectivo-cognitiva es decir que la naturaleza del afecto del objeto coincide con el objeto de las creencias, si una persona cree que el objeto de la actitud facilita la consecución de objetivos implica que tendrá un afecto positivo hacia el objeto, y viceversa.

La consistencia afectivo-conativa es el grado que el afecto actitudinal y la intención conductual coinciden, ya que hay personas que tienden a realizar las conductas que resulta positivas y de evitar las negativas.

Respuesta evaluativa de las actitudes

La actitud es un estado psicológico interno y se manifiesta a través de respuestas observables, la idea que subyace a este planteamiento es que, lo que caracteriza a la actitud es la evaluación y esta puede ser expresada a través de vías diferentes.

Respuestas cognitivas: La evaluación de un objeto se produce a través de pensamientos e ideas, designados en los estudios como creencias, estas creencias incluyen tanto los pensamientos e ideas como expresión de la manifestación interna

Respuestas afectivas: Según Morales citado por Barón (1998) son los sentimientos, los estados de ánimo y las emociones asociadas con el objeto de actitud. Algunos autores han considerado que este es el elemento central de la actitud, otros incluso afirman que es el único componente de la actitud. Para estos autores actitud y respuesta o componente afectivo sería lo mismo. Pero para autores como Eagly y Chaiken (1993) esta postura es errónea, para ellos el

afecto y la evaluación son conceptos diferentes y sostienen que la evaluación no solo se expresa por medio del afecto, sino también a través de las cogniciones y conductas.

Respuestas conativo-conductual: Las conductas también son susceptibles de ubicación sobre el continuo actitudinal, ya que algunas son muy negativas y otras por el contrario son positivas, en este tipo de estudios se han tenido en cuenta las intenciones de la conducta.

Un concepto ligado al de actitudes es de disonancia cognitiva el cual se presenta a continuación siguiendo el hilo conductor del tipo e relaciones que se presentan entre los componentes afectivos, cognitivos y conductuales.

4.1.3. Disonancia Cognitiva

Reboloso & Olza (1996) dan a conocer que “*la teoría de la disonancia entiende que las relaciones entre creencias están determinadas más por las expectativas de las personas que por sus interrelaciones objetivas o lógicas.*”(pag. 187)

Los elementos básicos de esta teoría son: elementos cognitivos, implicación e incompatibilidad.

Los elementos cognitivos hacen referencia a cualquier conocimiento, opinión o creencia sobre el medio que nos rodea, sobre nosotros mismo o sobre la propia conducta; *la implicación* trata de la presencia de la cognición A en el campo cognitivo de la persona y debe verse acompañada por la presencia de la cognición de B, así como dos cogniciones están en relación de incompatibilidad cuando una es contradictoria u opuesta a la otra.

Festinger (1957) define tres posibles tipos de relación entre dos cogniciones A y B que estén presentes en el campo cognitivo de una: consonancia, disonancia e irrelevancia. Si las dos cogniciones están vinculadas por una implicación, entonces están en relación de consonancia de otra manera si una cognición se contradice con lo que la otra implica, entonces están en relación de disonancia, finalmente si no hay relación de implicación entre dos cogniciones entonces estarán en relación de irrelevancia.

Es importante tener en cuenta la magnitud de la disonancia que viene determinada por a) la importancia de los elementos para la persona y b) la proporción de elementos relevantes que sean disonantes, a esto es lo que se le denomina la razón de la disonancia.

Volviendo a Festinger (1957) en cuanto a la reducción de la disonancia plantea tres maneras básicas de realizarse; la primera sugiere cambiar uno de los elementos cognitivos que la producen, la segunda forma consiste en añadir cogniciones consonantes, finalmente, puede reducirse cambiando la importancia otorgada a las cogniciones. Según este autor la disonancia se define como un estado motivacional desagradable que da vigor y dirección a la conducta.

En cuanto a la teoría de la disonancia propuesta por Festinger (1957) acerca de por qué es probable que la incongruencia entre conducta y actitud lleve al cambio de ésta última es similar a la proporcionada por las denominadas teorías de la consistencia cognitiva, que proponía que la inconsistencia entre cogniciones es desagradable y la persona tiende a evitarlas o reducirla, esto se da porque se piensa que en el mundo cognitivo las personas prefieren que la relación entre cogniciones estén en un estado óptimo de coherencia, este supuesto parte de la creencia que el ser humano es un ser racional en las elecciones y conductas que realiza como en la teorías que elabora, por su parte Beauvois y Joule (1996) han cuestionado este planteamiento pues sugieren que la teoría de la disonancia cognitiva no es, ni una teoría de la racionalidad porque el proceso de la reducción de la disonancia, aunque es de naturaleza cognitiva, ocurre con posterioridad a la conducta, ni una teoría de la consistencia porque la función del proceso posconductual de reducción de disonancia no consiste en eliminar las inconsistencias cognitivas, sino en racionalizar la conducta.

Ya habiendo estudiado la actitud y la disonancia cognitiva, fue de gran importancia entender el concepto de movilidad.

4.2. Movilidad Vial

La movilidad es un concepto que está relacionado con todas las esferas que hacen parte del urbanismo, es un elemento clave en el desarrollo de las ciudades, pues es esta la que permite

un sin fin de posibilidades en cuanto activación económica, posicionamientos de mercado, transporte de carga, transporte de pasajeros y un incontable abanico de posibilidades que hacen que las comunidades se vuelvan mucho más competitivas y más dinámicas, basando gran parte de su actividad en el movimiento. Es importante entonces para este trabajo esbozar los conceptos que hacen parte de la movilidad y que infieren en el desarrollo de la ciudad, teniendo en cuenta todos los factores que influyen en esta.

Según Ballén (2007) el abordaje que se debe hacer de la movilidad desde la perspectiva del ciudadano, implica compromisos democráticos que permitan un desarrollo urbano sostenible, teniendo en cuenta el diseño de ciudad y la participación ciudadana, pues esto permitirá una apropiación del individuo en los temas referentes a la movilidad, dado que esto está enteramente ligado a la calidad del transporte y a la escogencia que el individuo haga en su opción de transporte, esto conlleva a que la movilidad sea mirada desde una perspectiva holística, que permita generar espacios para encuentros e intercambios culturales entre los individuos que vayan en vía del mejoramiento de la cultura ciudadana.

Es importante que las ciudades brinden a sus habitantes medios de transporte suficientes y de calidad para su movilidad estando esto ligado a políticas publicas claras que sostengan dichos medios de transporte, posibilitando de esta manera la interacción de los individuos ofreciendo así un escenario articulador de las actividades diarias de la ciudad y sus habitantes, pues como lo menciona Ballén (2007) citando un estudio del instituto IDEA y la Universidad Nacional:

“El transporte y las alternativas de movilización urbana, generan espacios directos sobre el territorio, el paisaje y el ambiente y se han relacionado como factor asociado a la calidad ambiental de las ciudades y por consiguiente a la calidad de vida de los ciudadanos” (pag. 173)

Esto convierte automáticamente a la movilidad como un derecho que tienen los ciudadanos al libre desplazamiento y a la libre escogencia de su modelo de transporte, al derecho que tienen los ciudadanos a una infraestructura que cumpla con los requerimientos para una sana movilidad, que permita la interacción entre el medio ambiente y el espacio público, pero también

genera deberes en los ciudadanos como lo son, el mantenimiento de los modelos de transporte, al cuidado que deben tener con las vías de comunicación, al respeto que deben tener por los demás actores de la movilidad y al respeto y cumplimiento de las normas de tránsito.

4.2.1. Vías de comunicación

Las vías de comunicación son como su palabra lo indica todo medio por el cual se puede comunicar algo, esto amerita un desplazamiento, el cual es utilizado por un vehículo que transporte, esto plantea que hay vías marítimas, fluviales, los canales destinados a la navegación, los ferrocarriles, los caminos de herradura, las calles de las ciudades, los puentes y el espacio aéreo, entendiéndose así un innumerable conjunto de vías de comunicación que están al servicio del movimiento.

Es importante considerar que este trabajo se centra en las vías ubicadas dentro del perímetro urbano de la ciudad, teniendo en cuenta a esta vía como un espacio público en donde los ciudadanos confluyen aportando de esta manera a la cultura ciudadana, siendo este un lugar importante para enmarcar las actitudes que tiene los ciudadanos hacia los fenómenos inherentes a este espacio, debido que la vía es un lugar que está relacionado con la interacción, enmarcado siempre dentro de lo público ayudando a mantener una regulación imprevista de los comportamientos de los ciudadanos.

Cada persona percibe de manera distinta los espacios públicos y su interacción depende enteramente de esta percepción potencializando su participación en estos espacios, todo esto depende de cual sea la motivación o el interés que tenga para relacionarse con el medio, dependiendo de la disposición espacial y el desarrollo urbanístico que experimenta así mismo será su comportamiento con el medio, esto está estrechamente ligado con el uso que la persona haga del espacio, o sea de la vía, las actividades que desarrolle en estas, de la percepción que tenga de su diseño y de la importancia que este le dé a su desplazamiento por esta vía.

La calle es entonces un espacio de construcción social, un espacio de interacción en donde las personas atribuyen su importancia dependiendo de la utilidad y la percepción ambiental que

tengan sobre las vías, además de servir para conectar un espacio con otro sirven para regular la movilidad siendo muy importante su mantenimiento dado su utilidad, pues en ella confluyen varios actores que intervienen en la movilidad urbana como lo son el peatón y el conductor tanto de automóviles como motociclistas y de otro tipo de vehículos mediatizados por una normatividad.

4.2.2. Actores de la Movilidad Vial.

Cuando se habla de movilidad urbana se refiere al movimiento que se debe hacer de un lugar a otro utilizando cualquier medio de transporte pero siempre utilizando vías de comunicación, esto conlleva a que siempre habrá una planificación intencional o no intencional de la movilidad siendo de vital importancia conocer cuáles son los actores que intervienen en la movilidad vial.

4.2.2.1. El peatón

En gran medida los ciudadanos pasan gran parte de su vida siendo peatones, ya que el caminar hace parte del día a día de las personas, sin embargo existen personas que tienen limitaciones físicas que no le permiten caminar pero también están consideradas como peatones y tienen una connotación especial dada su limitación.

Como lo mencionan Jerez y Torres (2010), el peatón es un factor muy importante en cualquier problema de circulación urbana pues está en riesgo siempre su seguridad porque aunque existan normas y reglamentaciones que rigen el andar en la vía pública, son los peatones los que menos cumplen dichas reglamentaciones, esto sumado a la vulnerabilidad que presentan en la vía lo que hace que el peatón siempre este expuesto a accidentes viales, pues no cuentan con un tipo de armadura como lo tienen los conductores de automóviles, no cuentan con elementos de protección personal y deben sortear varios obstáculos para poder llegar a su lugar de destino.

4.2.2.2. El conductor

Es importante distinguir el conductor y para eso es necesario conocer qué tipo de vehículo maneja, pues el conductor de cualquier tipo de medio de transporte debe tener un posicionamiento claro y un conocimiento básico acerca de este.

El conducir un vehículo debe considerarse como la interacción entre la máquina y el cuerpo, teniendo en cuenta que los movimientos corporales guiarán en gran medida la acción de la máquina y es aquí en donde el conductor toma importancia pues es su grado de conocimiento, su responsabilidad y su compromiso con los demás actores de la vía los que guiarán la interacción en el espacio urbano. Dicho esto se puede decir que al manejar una motocicleta el conductor es el que guía totalmente su desplazamiento, además es de suma importancia resaltar que la moto no cuenta con un chasis protector para el ocupante del vehículo, aumentando así la probabilidad de daños en un accidente. El conductor debe tomar un posicionamiento claro en cuanto a su forma de conducir y esto radica en la percepción que tenga del espacio urbano, de su cultura y del grado de compromiso que tenga en cuanto al sostenimiento de las interacciones sociales.

4.2.3. La normatividad de tránsito

El Congreso de la República de Colombia, en el año 2002, promulgó la Ley 769 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". Una de las motivaciones fundamentales para su expedición, consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país y que a diario cobran la vida o son motivo de graves lesiones para muchos colombianos.

Esta ley en su artículo primero habla de la aplicación y los principios dejando claro a quiénes rige y en qué contexto permitiendo de esta manera la regulación en la movilidad; el artículo dice lo siguiente:

“Artículo 1°. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros,

conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.”

En la Constitución Colombiana el artículo 24 dice que, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por todo el territorio nacional, dejando claro que también debe cumplir unos deberes que vayan en vía de su seguridad, estas reglamentaciones serán cumplidas por las personas dado que será vital para una convivencia sana. Las autoridades son las encargadas de esta regulación así como la protección del espacio público. En el artículo 28 del Código Nacional de Transito se habla de las condiciones técnicas que debe tener un vehículo que transite por cualquier vía del territorio, este artículo dice:

***Artículo 28** Condiciones técnico-mecánica, de gases y de operación. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.*

Según el Código Nacional de Transito la moto es considerada como un vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante, estando sujeta a todo lo dispuesto en este código, dejando claro que no es un sistema de transporte de pasajeros pues más adelante menciona que un vehículo de servicio público debe ser un automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje. Se deja claro que la moto no es un vehículo homologado para el transporte de pasajeros, pues un vehículo que sea de transporte público debe cumplir con las exigencias hechas en este código como lo son el uso obligatorio de un aviso visible que señale un número telefónico donde pueda informarse la manera como se conduce y/o se usa el vehículo correspondiente, además las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto

funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público y las motos no cuentan con este sistema.

En el capítulo 5, artículo 94 del Código Nacional de Transito de dictan las normas generales para las bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos diciendo lo siguiente:

“Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaqueta reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. Los conductores y los acompañantes, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.”

Además dictan unas normas especiales para las motocicletas que son de obligatoriedad pues dice que “podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y elementos de seguridad. Además deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales, cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas y el conductor deberá portar siempre chaleco reflectivo identificado con el número de la placa del vehículo en que se transite”.

Ya habiendo estudiado las actitudes, sus tres componentes, su estructura, la movilidad vial y la normatividad de tránsito de Colombia, se abordará el concepto de comportamiento ciudadano para comprender el papel del sujeto en la movilidad.

4.3. El comportamiento ciudadano

En este apartado se planteará la definición que se tiene de comportamiento desde lo que significa para la psicología social, dando respuesta principalmente a todas las condiciones que son parte del individuo que están relacionadas con el comportamiento y con el pensamiento social; seguidamente se tratarán temas relacionados con las siguientes preguntas: qué es ciudad,, cuál es la concepción de ciudadanía y cuáles son las características de una ciudad, qué diferencia hay entre el espacio público y privado, y cuáles son las competencias que debe tener un ciudadano. Este fraccionamiento teórico servirá para dar cuenta de qué es en realidad el comportamiento ciudadano y cuál es su importancia dentro de la psicología social.

4.3.1. Comportamiento y pensamiento Social

La psicología se enfrenta en gran medida a estudiar las acciones humanas desde una perspectiva individual, permitiendo de esta manera, entender las condiciones que dan forma al comportamiento y al pensamiento social de los individuos, pues como lo mencionan Barón y Byrne (1998) están estrechamente ligados los sentimientos, las creencias, las acciones, los recuerdos e inferencias frente a otras personas.

Raymond Boudon (2006) propone tres teorías del comportamiento enfocadas en el estudio de las ciencias sociales, argumentando que las ciencias sociales se enfrentan a fenómenos que son el resultado de acciones individuales; la primera teoría es la Racional-Utilitarista, que también se denomina la teoría de elección racional, para Becker citado por Boudon (2006) debe ser la teoría válida para las ciencias sociales, pues de acuerdo con esto los individuos hacen lo que hacen porque piensan que con estas acciones lograrán su satisfacción máxima teniendo en cuenta que la gente actúa considerando las consecuencias que generaran sus acciones. La segunda es la teoría

causalista que expone que el comportamiento debe ser explicado desde tres fuerzas: lo biológico, lo cultural y lo psicológico y la última es la psicología racional la cual es utilizada por Max Webber, Tocqueville e Incluso por Durkheim, argumentando que la causa de una acción individual es el significado que tienen en la mente las personas, llevando a decir que las acciones individuales son el resultado de las motivaciones y las razones que tiene el individuo.

Desde la psicología social se puede hablar de comportamiento y pensamiento social, el cual está permeado por factores que afectan la interacción social. Según Barón y Byrne (1998) estos factores están enmarcados en cinco categorías que ayudan a la formación del comportamiento.

La primera son las acciones y características de los otros y propone que las acciones y características de los demás generan un impacto en la formación del comportamiento del individuo, afectando sus acciones a nivel individual y colectivo; la segunda son los procesos cognitivos, los cuales se fundamenta en el recuerdo del comportamiento anterior y de las inferencias relativas, dando un lugar importante a los procesos cognitivos como la memoria, la inferencia, el juicio y demás que repercuten en el comportamiento social, pues aquí se comprenden múltiples aspectos del comportamiento, de su formación y de su latencia en el individuo permitiendo crear a partir de estos procesos un comportamiento partiendo desde la referencia de un par; la tercera categoría son las variables ecológicas y el impacto que esta tiene en el entorno físico, pues es claro que este impacto genera tipos distintos de comportamiento y genera diferentes sentimientos y pensamientos que están realmente vinculados con las variables ecológicas; una cuarta categoría es la del contexto cultural como lo menciona Barón y Byrne (1998):

Es importante decir que el comportamiento social no ocurre en el vacío cultural. Al contrario a menudo está fuertemente afectado por normas culturales (reglas sociales relativas a como las personas deberían comportarse en situaciones específicas), por miembros de varios grupos y por cambios de valores sociales.

Esto quiere decir que el comportamiento del individuo esta mediado por toda la cultura a

la que él pertenece, estará siempre mediado por los significados que comparte con su grupo y por la importancia que en la cultura se le da a estos comportamientos. La última categoría es la de los factores biológicos la cual postula que el comportamiento esta mediado a su vez por todo lo biológico que envuelve al individuo, siendo el comportamiento un resultado de un proceso evolutivo el cual forma los modelos de conducta y los patrones comportamentales, jugando un papel importante la evolución y lo genético.

Estas categorías servirán para entender cuáles son los factores que inciden en la formación del comportamiento social y cuáles son los aspectos que juegan un papel importante en la formación de un comportamiento ciudadano, cuáles son los factores determinantes en la cultura ciudadana, por eso es muy importante saber cuál es el concepto de ciudad que se debe manejar, cuál es el concepto de ciudadano y cómo se articula esto con el comportamiento para así brindar un acercamiento más claro a los postulados teóricos que se tienen en este trabajo, por esta razón el siguiente apartado se ocupará de exponer cuáles son esos conceptos.

4.3.2. Noción de Ciudadano

¿Qué es la ciudadanía? Etimológicamente hablando la palabra ciudad proviene del latín *civis-civitas* que significa civilización refiriéndose a las grandes civilizaciones griegas y romanas, en aquel momento las ciudades eran consideradas como la cima de la civilización, citando a Aristóteles, Orozco (2003) menciona que la ciudad ha sido creada en primer lugar para hacer a los hombres verdaderamente hombres, y la ciudad existe para hacerlos felices. El hombre, que inicia su período de desarrollo en la familia, encuentra sólo en la ciudad su madurez: el hombre es por tanto un animal político. Dejando claro que es en la ciudad en donde el hombre verdaderamente conjuga su comportamiento, para así lograr su finalidad que es ser un buen ciudadano pues es en este escenario en donde el sujeto pone a prueba todas sus actitudes y es en este espacio en donde está llamado a responder por sus acciones, pues es en la ciudad donde se alcanza la convivencia logrando así la condición de ciudadano, y es gracias a esta condición que el sujeto obtiene sus derechos y sus deberes dentro de este grupo social. Es aquí en donde sus libertades toman importancia, donde se marcan las diferencias individuales.

Es en la ciudad en donde toma un valor importante la participación pública marcada por el cumplimiento de los deberes que impone el hecho de ser ciudadano, poniendo en juego el cumplimiento de las normas que conlleva un orden de afectación desde lo individual a lo grupal o sea que todo lo que el individuo haga dentro de este marco así mismo repercutirá en los demás miembros de la ciudad dándole valor al termino de civismo, el cual hace referencia a todas las competencias que se esperan de un ciudadano como lo son sus conocimientos, sus habilidades y sus actitudes que van en pro del sostenimiento de la ciudad.

Ser cívico es lo que permite al ciudadano vivir en la ciudad, es el conjunto de cualidades que tiene el individuo para vivir dentro del marco social establecido, acatando las normas de convivencia pacífica que se atribuyen a la sociedad y que son indispensables al momento de vivir en un grupo, siendo este un comportamiento propio y único del ciudadano, pero mediado por la cultura a la que está estrechamente ligado. Camps (2007) menciona que ser cívico es adquirir un compromiso con los problemas colectivos y que estos problemas deben ser responsabilidad del ciudadano, pues dice: “*Ser responsable significa estar comprometido con unos intereses que no son estrictamente individuales, que son comunes, porque están relacionados con el bienestar y la felicidad colectivos.*”

Esto apunta a que la persona no debe ser egoísta y no deba solo preocuparse por sí mismo sino que también deba preocuparse por los problemas existentes a su alrededor. Porque aunque la persona se construya así misma y tome sus propias decisiones, necesita de la convivencia con el otro y de las normas que el grupo social entable en pro de la convivencia; para el caso de esta investigación, las normas de tránsito y la convivencia en las carreteras y andenes.

Las acciones comportamentales de los sujetos están ligadas a la historia personal, a la educación y a la interacción que se tenga con el otro y cuando se es habitante de una ciudad el comportamiento debe ir ligado a las normas que establece la sociedad en la cual el sujeto está inmerso, pues la conducta del ser humano estará influenciada por el medio en el que participa y sus actitudes y comportamientos están influidos por la cultura.

5. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

Para la elaboración de este trabajo se tomaron como base estudios del campo de la psicología social relacionados con el tema de las actitudes, la disonancia cognitiva, la movilidad y el comportamiento ciudadano. La finalidad de estas reseñas fue saber las diferentes concepciones de actitudes, la forma en que es reconocida la disonancia cognitiva, el papel del comportamiento ciudadano frente a la movilidad y los actores de la movilidad urbana.

Uno de los estudios realizados que fundamentó esta investigación fue realizado por Sánchez F (2008) en España y lleva como nombre “*Actitudes frente al riesgo vial*” la finalidad de este estudio es conocer las creencias, valoraciones y posturas frente a distintos aspectos de la conducción y obtener otras variables socio-laborales, familiares y relacionarlas con su experiencia como conductor, este es un estudio longitudinal realizado con una muestra española compuesta por 1695 conductores, se utilizó un tipo de muestreo aleatorio simple.

El instrumento utilizado para la recolección de información en este estudio fue una entrevista cara a cara en el domicilio del conductor. La selección de cada persona a entrevistar se realizó mediante el establecimiento de rutas aleatorias en más de 42 municipios distintos.

Dentro de los resultados obtenidos se pudo encontrar, que los conductores tienen las siguientes características, en cuanto al género hubo un número mayor de conductores varones con un 59.8% es decir 1013 con respecto al 42.2 de conductores mujeres es decir 682 conductoras. El promedio de edad donde se hallan la mayor parte de los conductores en ambos género es de 25 a 39 años, en cuanto a la categoría civil en ambos géneros los casados son los mayores conductores en los varones con un 51% y en las mujeres un 48%. En cuanto a los años de experiencia que tienen los conductores por género y edad, tienen mayor experiencia los varones en edades mayores de 54 años con más de 20 años de experiencia, seguido con varones entre 25 y 39 años con una experiencia de 6 a 20 años, en el caso de las mujeres, las edades de 18 a 24 años es el porcentaje más alto de experiencia, con un 74% de 2 a 5 años conduciendo vehículos.

En cuanto a la valoración propia de la manera de conducir, las respuestas de los conductores más jóvenes sugieren que ellos participan en mayor medida de las conductas

arriesgadas en la conducción o que tienen menos problemas en admitirlo; en cambio las mujeres que se consideran más peligrosas son muy pocas.

Los resultados en cuanto a las actitudes y conductas asumidas con respecto a la velocidad fueron las siguientes: las razones por las que se elige un conducir deprisa son diferentes, fuera de la búsqueda de sensaciones, los conductores pueden asociar su elección a sus habilidades, a las características del vehículo. En cuanto a la valoración de la velocidad propia en comparación con los demás conductores, se consideró grupo de riesgo formado por quienes dicen que conducen más deprisa o mucho más deprisa que la media y son un 17% de la muestra española; en otra de las preguntas del cuestionario donde se le pregunta acerca de la velocidad de los otros el 73% de los encuestados opinan que los demás conductores sobre pasan los límites de velocidad frecuentemente, muy frecuente o siempre. Las búsquedas de sensaciones placenteras al conducir es uno de los factores individuales que pueden influir en la decisión de elegir conducir velozmente. A los encuestados se les pregunto por el grado en que disfrutaban conduciendo deprisa, la proporción que afirma disfrutar “totalmente” es del 5 % además de un 27% que contestó que disfrutaba “bastante”.

En cuanto a las actitudes y conducta asumidas respecto al alcohol casi una cuarta parte de los varones más jóvenes concede poca importancia al factor alcohol en la producción de accidentes, en la asociación alcohol-conducción el 36% de los conductores españoles son abstemios. Entre quienes si beben, el 27% asocia alcohol- conducción más de 1 día a la semana y otro 15% lo hace esporádicamente; en cuanto a la valoración del alcohol como causa de accidentes en España se considera que el alcohol influye mucho, el 82 % de la muestra española contesto que el alcohol es causa de accidentes muy frecuente.

El segundo estudio que sirvió como referencia para esta investigación, fue realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, junto a la secretaría técnica de Lima y El Callao (Perú) en el año 2007 el cual lleva como título “*Los mototaxistas en el área metropolitana de Lima y El Callao*”, el objetivo de este estudio fue desarrollar un análisis de transporte público en mototaxis, que partiendo de un diagnóstico de la situación actual, permitiera identificar con mayor detalle las causas de las problemáticas que se genera a partir de la informalidad que

caracteriza este servicio, así como determinar los sitios donde existía este servicio y elaborar una base de datos, además de realizar una representación gráfica de las zonas de trabajo.

Dentro de los instrumentos utilizados para recoger la información se realizó una base de datos acerca de las matrículas (placas vehiculares) de los mototaxis y organizando estos datos en gráficos hallando así cuales son las zonas de mayor proliferación de este tipo de vehículos, otro instrumento utilizado fue una encuesta realizada en las ciudades de Lima y El Callao.

En el estudio se hallaron los siguientes resultados: En el área de estudio existen un total de 49 distritos, divididos en 43 distritos en Lima y 6 distritos en El Callao, de los cuales en 39 de ellos existe el servicio de mototaxis, de igual manera se identificaron zonas de trabajo de este tipo de transporte, la cual es definida como el área donde una empresa o conjunto de empresas de mototaxis brinda el servicio. Los operadores solo pueden brindar el servicio en zonas de trabajo determinadas por la autoridad, en el estudio se identificaron 314 zonas. Otro de los resultados obtenidos, fue el número de mototaxis la cual cuenta con 22348 que operan en 714 empresas, el rango de antigüedad de este tipo de vehículo es de 47% entre los años 1996 y 2005 es decir se obtuvo un promedio de antigüedad de 8 años. Otro de los productos más valiosos obtenidos con la base de datos, ha sido la digitalización de las zonas de trabajo de los mototaxis en el área metropolitana de Lima y El Callao.

En cuanto a los resultados obtenidos en la encuesta fueron los siguientes: En los resultados obtuvieron el nivel socio económico (NSE) de los que frecuentan este tipo de transporte, la cual en su mayoría son las personas que habitan las zonas de laderas y las zonas periféricas de la ciudad cuyo transporte de buses o taxis es precario y en algunas partes no se presta. En cuanto a las características del viaje, se halló que aproximadamente entre un 60 – 70% el propósito del viaje es trasladarse a sus sitios de trabajo, en cuanto al tiempo total del viaje dentro de estos vehículos en los estratos C, D y E tienen un tiempo menor de viaje a 10 minutos esto es aproximadamente en el 95% del total, en la mayoría de las personas utiliza este transporte para llegar a la parada de los buses de servicio público. A los encuestados se les pregunto los motivos para no utilizar el bus, a lo que ellos manifestaron que no utilizan este servicio debido a que “no hay rutas de buses” y “no hay rutas de buses al destino” la suma de ambos motivos,

representa 40-50%. Además la frecuencia de uso de mototaxis, es usado por el 10% del total de los encuestados diariamente.

Dentro de las conclusiones de este estudio se encuentran las siguientes:

- Cuando una red de rutas de buses tiene una buena cobertura, mayor será el área cubierta, y por ende el volumen de pasajeros de mototaxis va a disminuir, en cambio mientras más apartada de una ruta de buses se encuentre una zona, habrá un número mayor de mototaxis.
- Debido a la expansión de asentamientos de población en zonas de difícil acceso, por causa de faldas, cerros, etc. Es complicado diseñar un sistema eficiente de rutas de buses que cubra el 100% de la población.
- El servicio de transporte en mototaxis en el área de Lima y Callao es un complemento al transporte público, que cubre la demanda de movilidad insatisfecha por el servicio de transporte público de buses.

El tercer estudio, fue realizado en 1997 por Emilio Moyano Díaz, el estudio es llamado “Teoría del comportamiento planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones” perteneciente a la Universidad Santiago de Chile. El propósito del autor radica en explorar el comportamiento infractor de normas de tránsito en los peatones, utilizando una escala que midió la frecuencia de la infracción.

En este estudio participaron 146 habitantes de la ciudad de Santiago de Chile seleccionados intencionalmente, constituyendo un grupo balanceado por sexo, con y sin licencia para conducir, por edad (jóvenes de 17 a 25 años y adultos de 26 y más), y que hayan tenido algún problema de tránsito.

Se construyeron dos cuestionarios con los que se evaluó las variables de la teoría del comportamiento planificado respecto del comportamiento de cruzar la calle en zonas desprotegidas o no demarcadas como cruce peatonal permitido. En éste, se evaluaron la actitud hacia el comportamiento riesgoso, las normas subjetivas respecto al mismo, el control percibido y la intención conductual de realizar o no dicho comportamiento. Por otra parte, en el segundo

instrumento, se sistematizó el autoreporte del comportamiento habitual de los peatones al transitar por la ciudad.

En cuanto a los resultados los promedios que difieren significativamente entre sí corresponden a la *variable edad*: los jóvenes de 17 a 25 años presentan promedios inferiores en. Así, la actitud hacia el comportamiento transgresor de cruzar la calle por donde no se debe es más favorable en los jóvenes que en los adultos, la percepción que los jóvenes tienen acerca de cuáles son las creencias de los otros significativos respecto al comportamiento transgresor es de que más bien aprobarían la realización de dicho comportamiento; también a los jóvenes les costaría más abstenerse de realizar el comportamiento apropiado (control percibido) y su intención conductual es de que sería bastante probable que realizaran el comportamiento transgresor referido, el comportamiento peatonal transgresor estaría controlado más por la actitud que por la norma, no obstante la incidencia de ésta última es también importante.

Los resultados muestran diferencias significativas según edad en la dirección de que los jóvenes reportan cometer un mayor número de comportamientos transgresores, erróneos y de lapsus al transitar por la ciudad, comparados con los adultos. Del mismo modo, respecto a la variable género se registra que los hombres reportan cometer más frecuentemente comportamientos transgresores que las mujeres, no diferenciándose en cambio respecto a errores ni en los lapsus al transitar, ya que personas de ambos géneros los realizan por igual.

Los resultados apoyan la idea de que los peatones contribuyen de modo importante a ser causa de y/o a verse involucrados en accidentes de tránsito en la medida en que parecen estar desplegando frecuentemente *comportamientos transgresores* (sancionados por la ley de tránsito), de alto riesgo y errores. De éstos, los que aparecen con un valor promedio indicativo de mayor frecuencia son los de “Desciendo de microbuses por el acceso” (puerta delantera), “Cruzo calles en zonas de cruces no protegidos” y “Cruzo por delante y por detrás de vehículos detenidos”.

Las conclusiones de este estudio van dirigidas a que algunas de las infracciones posibles de cometer por los peatones tipificadas en la Ley de Tránsito en Chile (1996, N°18.290) son “Peatón en la calzada”; “Cruzar repentinamente la calzada”; “Imprudencia de los peatones”; “Transitar en estado de ebriedad”

La intención conductual de realizar la infracción es significativamente mayor en ellos que en los adultos. Muy consistentemente con esto, los peatones jóvenes declaran cometer un mayor número de infracciones, de errores y de lapsus al transitar por la ciudad, cuando se les compara con los adultos. Los hombres reconocen también más errores que las mujeres al transitar, no diferenciándose en cambio respecto de errores ni lapsus al usar las vías. Estos resultados van en la dirección de lo mostrado por la literatura internacional relativa al comportamiento de conductores; las personas mayores reportan menor intención de cometer infracciones y los hombres asumen mayor comportamiento de riesgo que las mujeres al conducir. Los resultados encontrados sugieren recomendar a nivel de campañas de prevención y de educación de tránsito el corregir la percepción, bastante extendida en el medio nacional, de que el peatón sería una ‘víctima’ de chóferes agresivos e inescrupulosos y más bien comenzar a idear campañas de prevención relativas a generar en aquellos una actitud de mayor conformidad con las normas peatonales de uso de vías. Es muy probable que muchos peatones desconozcan cuáles son los comportamientos propios o adecuados a su rol y esa información debería estar incorporada tanto en la educación regular de tránsito en los colegios, así como en campañas por los medios masivos de comunicación.

El cuarto estudio, fue realizado en el año 1972 por Ángel Rodríguez Kant y Claribel Morales de Barbenza el estudio llamado “La potencialidad ansiogénica de la disonancia cognitiva” perteneciente a la fundación universitaria Konrad Lorenz. El propósito de los autores es encontrar experimentalmente la relación que existe entre las dimensiones cognitivas y afectivas de la conducta de los individuos. Una de las herramientas fue el diseño de un experimento que permitiera provocar disonancia cognitiva postdecisional controlada por un indicador de ansiedad. La población con que se trabajó fue una muestra accidental de treinta (30) alumnos de la universidad nacional de la facultad de pedagogía y psicología, que aún no hubieran cursado psicología social.

De acuerdo a los resultados obtenidos se aprueba la hipótesis nula que dice que la diferencia entre los momentos 1 y 2 son debidas al azar, y las diferencias entre estos dos momentos con respecto al tercer momento obedecen a que la ansiedad manifiesta se ve incrementada con la aparición de procesos para reducir la disonancia cognitiva postdecisional.

También se consideró que la disonancia cognitiva predice que se tienen dos caminos no excluyentes para reducir la disonancia: el primero es minimizando los rasgos negativos recién descubiertos y el otro maximizando los rasgos positivos de la alternativa elegida.

Los aportes que ofrecen los anteriores estudios radican en que se convierten en un acercamiento conceptual y metodológico acerca de las actitudes, la movilidad y la disonancia cognitiva, complementando las diferentes estrategias, cualitativas y cuantitativas; además, brindan información acerca de los instrumentos utilizados para la recolección de datos, donde se percibe que los más utilizados son la encuesta y la entrevista, no solo permitiendo obtener mayor información posible, sino una buena calidad de dicha información.

Esta revisión permitió recopilar toda la información posible acerca de la movilidad, las actitudes y el fenómeno del mototaxismo con el fin de poder establecer una sólida base de trabajo, además permitió conocer hasta dónde han llegado otras investigaciones y que métodos y cabo.

Para esta investigación marco una importancia metodológica el hecho de que en las revisiones hechas se brinda gran importancia a los cuestionarios tipo LIKERT pues brinda la oportunidad de poder recoger la mayor información. Igualmente se pudo establecer la importancia de conocer de primera mano toda la información que los sujetos pudieron brindar para este trabajo.

6. DISEÑO METODOLOGICO

6.1. Tipo de investigación

Este estudio fue de tipo exploratorio, puesto que pretendió obtener un primer conocimiento en cuanto a las actitudes de los mototaxistas frente a la movilidad, que arrojó resultados para investigaciones e intervenciones posteriores. Obedeció a la modalidad de investigación no experimental, pues aunque no se pretendió controlar ninguna variable, metodológicamente se controlaron variables como el sexo de los participantes, la actividad económica a que se dedican y el lugar donde prestan sus servicios, además, es transversal, ya que este estudio se realizó en un momento dado y no en distintos momentos.

Esta investigación, obedece al uso de una estrategia metodológica cualitativa, porque se centró en el estudio de las actitudes enmarcadas en los aspectos psicosociales, además esta metodología permitió explorar las relaciones sociales de los individuos tal como las experimentan, y se complementará con el uso de una estrategia metodológica cuantitativa por que se utilizaron aspectos medibles y cuantificables, retomando datos estadísticos para el análisis.

6.2. Población

Este trabajo tuvo como objeto de estudio una población que fue la de los conductores de motocicleta que se dedican al mototaxismo en la ciudad de Palmira.

6.2.1. Muestra

El tipo de muestreo para este estudio fue por conveniencia, se realizó con motociclistas que se dedican al mototaxismo fueron hombres mayores de 18 años residentes en la ciudad de Palmira. La cantidad de sujetos de la muestra varió según las técnicas de recolección de la información con un total de 155 motociclistas participantes distribuidos de la siguiente manera: observación: 20 sujetos, cuestionario: 90 sujetos y en la entrevista: 45 sujetos.

6.3. Técnicas e Instrumentos de recolección de información

Observación

La observación forma parte del método científico ya que, junto a la experimentación, permite realizar la verificación empírica de los fenómenos. Se realizarán observaciones no participantes para recoger la información desde afuera, sin intervenir el grupo social, hecho o fenómeno investigado.

La importancia de esta técnica radica en que por medio de ella se podrá ver la interacción entre los actores de la movilidad, el uso que le dan a las vías y el comportamiento ante las normas

de tránsito, además esta técnica se podrá contrastar con las demás. Dentro de esta técnica se utilizará la observación no participante con el fin de que las personas observadas se comporten de la manera más natural posible y para que los datos no presenten sesgo alguno, por último se utilizarán diarios de campo para registrar las observaciones.

Encuesta por medio de Cuestionario

La encuesta es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones son importantes. Para ello, a diferencia de la entrevista, se utiliza un listado de preguntas escritas que se entregan a los sujetos, con el fin de que las contesten igualmente por escrito. Ese listado se denomina cuestionario. Los cuestionarios serán de gran ayuda metodológica para esta investigación pues estos instrumentos tienen la ventaja de ser aplicados en un solo momento a distintas personas arrojando así diferentes resultados.

Entrevista Semiestructurada

Es una técnica para obtener datos que consisten en un diálogo entre dos personas: El entrevistador investigador y el entrevistado; se realiza con el fin de obtener información de parte de este, es aquí donde radica la importancia de este trabajo pues el uso de esta técnica es necesaria ya que por medio de esta se obtendrá información necesaria sobre el tema de investigación, permitiendo contrastar la información arrojada por los cuestionarios y las observaciones y así obtener la información más relevante. Será semiestructurada pues se debe dejar lugar a temas no contemplados desde el principio que podrán surgir en el momento de la entrevista.

Revisión documental

Es una técnica para recabar información mediante la revisión de diversas fuentes documentales, permitiéndonos al mismo tiempo validar o triangular la información obtenida, corroborar los datos y obtener información adicional que pudiera facilitar y completar la interpretación de la evidencia obtenida mediante las otras fuentes. Para este trabajo es importante esta técnica ya que se deberá acceder a información contemplada en bases de datos y poderla contrastar con los resultados.

6.4. Técnicas de análisis de la información

En esta investigación se utilizaron dos técnicas de análisis que permitirán hacer un paralelo entre la información cualitativa y cuantitativa arrojada en este estudio, para la metodología cuantitativa se utilizaron la técnica de frecuencia simple y en cuanto a la metodología cualitativa se utilizaron el análisis de contenido. Para el análisis de la información, se crearon tres categorías de análisis las cuales son las siguientes:

6.5. Categorías de análisis

Normatividad de tránsito

Son aquellas leyes que promueve o promulga el Estado Colombiano a través de su poder ejecutivo compuesto por la Cámara y el Senado, para la realización y aprobación de dichas leyes, dentro de ellas está la ley 769 del 2002 la cual expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, realizada con el fin de contrarrestar los altos índices de accidentalidad existentes en el país

Infraestructura vial

Son tomadas como aquellas vías de comunicación por las cuales hay un desplazamiento y son utilizadas por las diferentes categorías de vehículos; en las vías encontramos andenes peatonales, semaforización y puentes, es importante resaltar que este estudio se realizará en el perímetro urbano de la ciudad de Palmira.

Interacción conductor – peatón

Esta categoría hace referencia al tipo de relación que se presenta entre los actores de la movilidad vial que diariamente están en interacción, pues conviven en un mismo espacio: la calle. Se hace necesario precisar que así como existen varios tipos de vehículos como

automóviles, camperos, utilitarios, motocicletas etc., también existen diferentes tipos de peatones: jóvenes, ancianos, bebés, discapacitados etc.

Estas tres categorías están directamente relacionadas con cada uno de los componentes de la actitud (lo cognitivo, lo afectivo y lo conductual)

6.6. Procedimiento

Este trabajo de investigación se construyó siguiendo varias fases que permitió articular lo teórico con lo práctico y así poder obtener la información necesaria que permita una mejor comprensión del fenómeno estudiado. Las fases que se utilizaron son las siguientes:

Fase 1: Planeación

Esta primera fase tuvo como resultado la definición del problema de investigación, para esto se plantearon unos objetivos que permitieron la guía para el proceso investigativo, además se construyó el marco teórico el cual permitió argumentar desde la teoría esta investigación, permitiendo contrastar lo encontrado con el marco conceptual. De esta misma manera en esta fase se construirá la estrategia metodológica a utilizar, se elegirá la población y los instrumentos de recolección de información.

Fase 2: Selección de los participantes y construcción de los instrumentos

En esta fase se pretendió hacer la selección de los participantes, y se crearon los instrumentos de recolección de información que permitieron desarrollar la actividad, guiando el marco metodológico de la investigación.

Fase 3: Ejecución

En esta fase se recogió la información aplicando los instrumentos ya construidos a los participantes de la investigación. Para la ejecución se tuvo en cuenta diferentes técnicas de recolección de información como la observación, el cuestionario y la entrevista.

Para cada técnica de recolección de información se diseñaron instrumentos específicos que arrojaron la mayor cantidad de datos posibles, y para esto fue necesario aplicarlos a diferentes sujetos en momentos distintos.

La primer técnica que se utilizó para la recolección de los datos fue la observación no participante, esta observación fue llevada a cabo en diferentes puntos de la ciudad y se realizó en dos periodos de tiempo distintos, el primero se llevó a cabo desde agosto hasta octubre de 2012 y el segundo se realizó entre noviembre y diciembre de 2012.

Para estas observaciones fue necesario observar a 20 sujetos (Mototaxistas) los cuales para efectos de confiabilidad en el instrumento no sabían que se les estaba observando, con el fin de que no modificaran su comportamiento rutinario, para esto fue importante observar a los sujetos desde distancias trazadas con anterioridad por los investigadores.

Fueron escogidos 10 sujetos de manera aleatoria por cada periodo para un total de 20 participantes, en primer lugar los observadores se ubicaban en un lugar cercano y con visibilidad a su lugar de trabajo comúnmente llamadas “oficinas de mototaxistas” en donde ellos se agrupan para prestar el servicio de una forma organizada, o en lo grupos que ellos conforman en puntos estratégicos de la ciudad; luego se realizó la observación con una duración alrededor de 15 a 20 minutos que permitió identificar algunos comportamientos de los sujetos en movimiento pues se seguía a cada uno de los sujetos que salía de su punto de trabajo con pasajeros. Para poder realizar este seguimiento fue necesario contar con un vehículo automotor, porque había que realizar un desplazamiento a cualquier sitio de la ciudad y para poder tomar nota de la observación que se estaba realizando.

El primer bloque de observación se realizó en el sector céntrico de la ciudad de Palmira más exactamente sobre la calle 31 desde la carrera 24 hasta la carrera 31, y el otro bloque de observación fue realizado sobre la carrera 28 desde la calle 41 hasta la calle 33 sector nororiental

de la ciudad. Esto se realizó con el fin de poder contrastar lo encontrado en diferentes momentos y lugares de la observación.

Esta observación se diseñó teniendo en cuenta las categorías de análisis. En la categoría normatividad de tránsito se establecieron 3 subcategorías: Elementos de protección personal, Estado del Vehículo y Forma de Conducir. En la categoría de infraestructura vial se estableció la subcategoría Semaforización y en la categoría de Interacción conductor peatón se observó la relación que el conductor tiene con el peatón y con otros conductores. (Ver Anexo 1 Rejilla de observación)

La segunda técnica que se utilizó fue el cuestionario tipo Likert que fue creado a partir las mismas categorías. En un primer momento estuvo conformado por 104 ítems, después se realizó un filtro dejando así 80 premisas en total y seguidamente se pasa a realizar la prueba piloto con 10 Mototaxistas. Estas premisas estaban enfocadas hacia los componentes Cognitivo, Afectivo y Conductual, donde lo *Cognitivo* fue tomado como Creencias, conocimiento que fundamentan su accionar frente a la movilidad, lo *Afectivo* como valores que posee el individuo que percibe del entorno frente a la movilidad y lo *Conductual* como todos aquellos comportamientos que despliegan los sujetos.

Con los resultados de la prueba piloto y la reevaluación de los ítems se dejan un total de 32, con estos se realiza el cuestionario a los conductores, además se realiza una hoja de respuesta tipo Likert. Donde se les da cinco opciones de respuestas a los participantes, Totalmente de acuerdo, De acuerdo, Neutro, En desacuerdo y Totalmente en desacuerdo.

Este cuestionario fue aplicado a un total de ochenta (80) personas, los requisitos para poder responder el cuestionario fueron que los sujetos deberían saber leer y escribir y además

debían estar desempeñándose como mototaxistas o “*Motorratones*” como son llamados popularmente.

Esta prueba fue aplicada en diferentes momentos porque había que contar con el tiempo de las personas y no entorpecer sus labores diarias, también fue realizada en la zona céntrica de la ciudad y las zonas periféricas. Los participantes fueron escogidos aleatoriamente, así como los sitios de trabajo u oficinas donde estos ejercen su labor. (Para conocer el formato del cuestionario Ver anexo 2)

La tercera técnica fue la entrevista semiestructurada la cual fue realizada a un total de 45 Mototaxistas, en grupos mínimos de cinco personas, la entrevista estuvieron enfocadas al igual que el cuestionario, en las tres categorías de análisis. La importancia de este instrumento radica en que se puede profundizar en los resultados que no se abordaron en la observación y en el cuestionario. Permitiendo además investigar más a fondo sobre cada categoría. Esta fue aplicada a los mototaxistas con consentimiento de cada uno de ellos para ser grabados en audio solamente. La entrevista grupal utilizada para este estudio, nos permitió indagar y debatir con un grupo heterogéneo de sujetos que se dedican a esta labor en diferentes puntos de la ciudad.

Fase 4: Análisis de resultados

Esta fase permitió analizar la información recolectada a través de los instrumentos, contrastándola con el marco conceptual de la investigación.

Fase 5: Discusión y Conclusiones

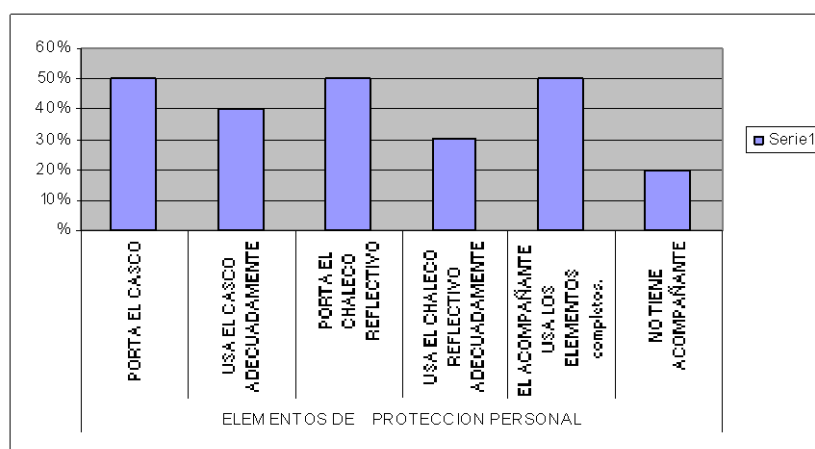
Se pretendió construir una discusión que partiera desde todo lo encontrado contrastándolo con otras investigaciones, haciendo una interpretación de los hallazgos mostrando la relación de lo encontrado, además permitió arrojar conclusiones que dan respuesta a los interrogantes propuestos.

7. PRESENTACION DE RESULTADOS

Para la presentación de los resultados obtenidos, éstos se describirán teniendo en cuenta el orden de las categorías de análisis construidas y así mismo el orden en el que se aplicaron los instrumentos, primero se presentarán los resultados de la categoría normatividad vial, luego se presentara la de infraestructura vial y por último la categoría de interacción conductor – peatón.

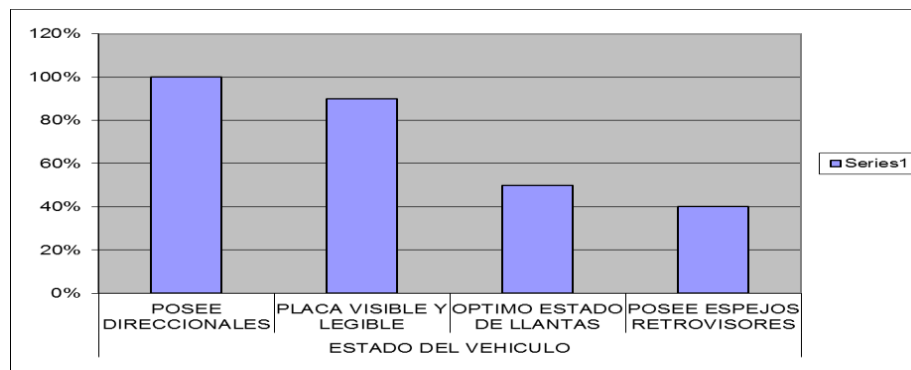
7.1. Normatividad de transito

**Gráfico N° 1 Observación:
Normatividad zona centro**



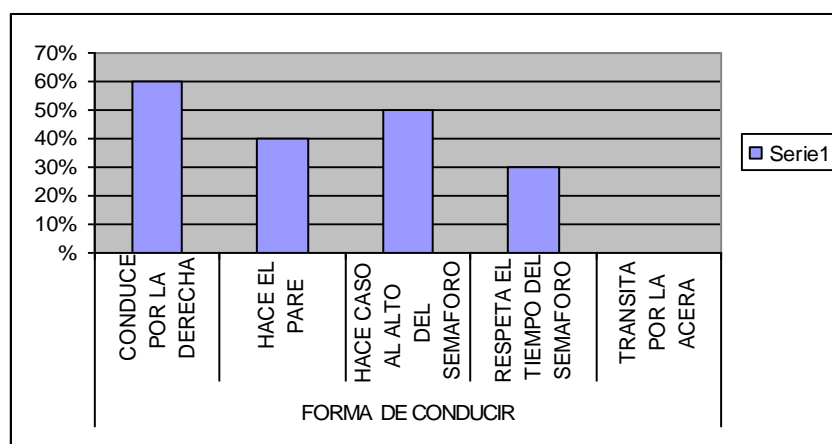
El gráfico No 1 demuestra que cinco de los sujetos observados cumplen con aspectos reglamentarios de la normatividad, como lo es el portar el casco y portar el chaleco reflectivo, pero solo cuatro personas usan adecuadamente el casco y solo tres usan adecuadamente el chaleco reflectivo en hora nocturna, dentro de este mismo gráfico se puede observar que cinco de los sujetos hacen que los pasajeros usen en su totalidad los elementos de protección personal, y dos de ellos no llevan pasajeros.

Gráfico N° 2: Observación
Estado de los vehículos zona centro



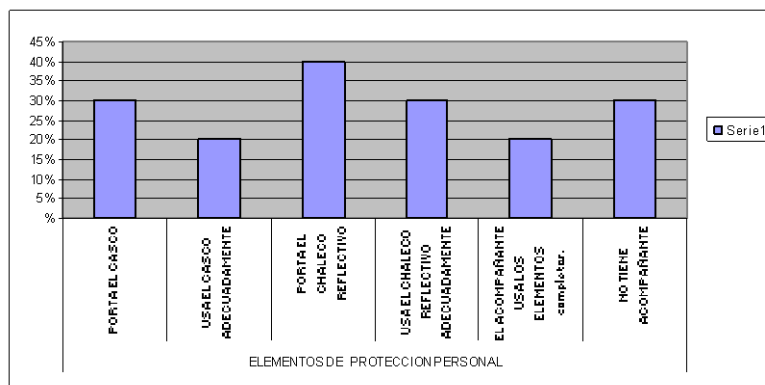
El gráfico No 2 muestra que en la zona céntrica de los diez sujetos observados, las diez motocicletas cuentan con luces direccionales, ocho cuentan con la Placa a la vista, cinco personas poseen un óptimo estado de llantas y dos poseen espejos retrovisores.

Gráfico N° 3: Observación
Forma de conducir zona centro



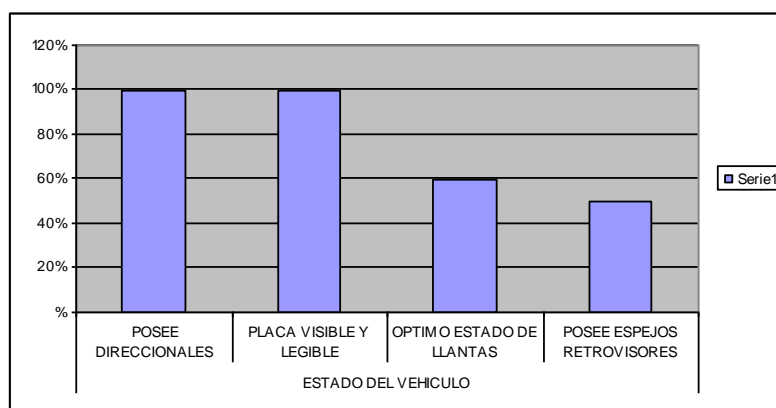
El gráfico No 3 muestra la forma en la que los diez participantes conducen en el centro de la ciudad, seis participantes conducen por la derecha, cuatro hacen el pare en donde solo hay señalización y no hay semáforo, cinco personas realizan el alto cuando el semáforo está en rojo, pero tres personas respetan la totalidad del tiempo que dura el semáforo en rojo, ningún participante de la observación fue visto transitado por la acera.

Gráfico N° 4: Observación
Elementos de protección personal zona norte



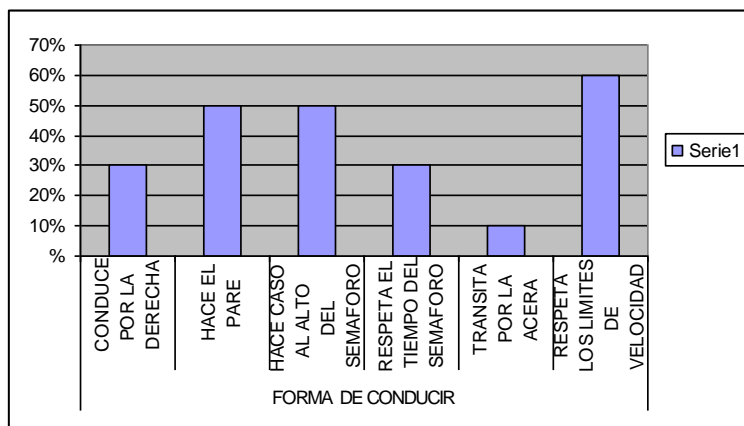
El gráfico No 4 indica que de los diez sujetos observados en la zona norte de la ciudad, tres personas portan el casco, dos lo usan adecuadamente, cuatro llevaban el chaleco reflectivo, tres lo usa adecuadamente, dos acompañantes usan los elementos de protección personal y tres no tienen acompañante.

Gráfico N° 5: Observación
Estado del vehículo zona norte



El gráfico No 5 muestra que de los sujetos observados en la zona norte de la ciudad, diez poseen direccionales en sus motocicletas y poseen una placa visible, seis poseen un óptimo estado de llantas y cinco personas poseen espejos retrovisores.

Gráfico N° 6: Observación
Forma de conducir zona norte.



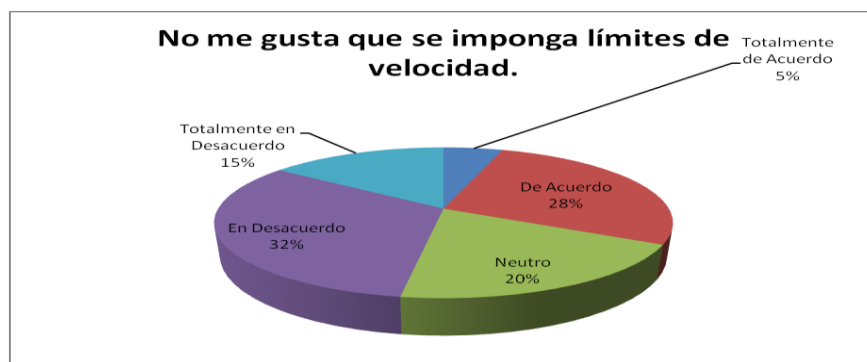
El gráfico No 6 demuestra que de los diez sujetos observados en la zona norte de Palmira, Tres de los conductores transitan por la derecha, cinco hacen el pare y hacen caso al alto del semáforo, tres respetan el tiempo que este dura en rojo, solo uno transita por la acera y seis sujetos respetan los límites de velocidad.

Gráfico N° 7: Ítem 2 “considero que es importante saber de normas de tránsito antes manejar cualquier vehículo”



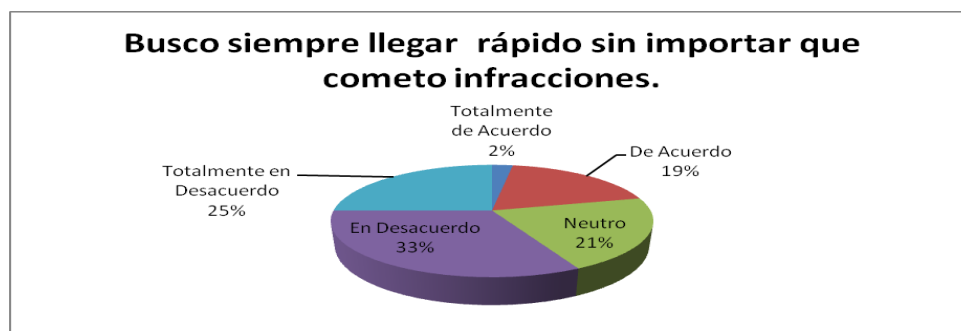
El gráfico No 7 indaga sobre la importancia de saber las normas de tránsito antes de manejar cualquier vehículo, el 50% de los encuestados concuerdan en que están de acuerdo seguido de un 28% los cuales están totalmente de acuerdo, con el 12% están las personas que tomara una actitud neutra y solo con un 10% están en desacuerdo. Es decir que más de la mitad de los encuestados, opta por creer en la necesidad de conocer las normas de tránsito antes de conducir.

Gráfico N° 8: Ítem 3 “no me gusta que se impongan límites de velocidad”



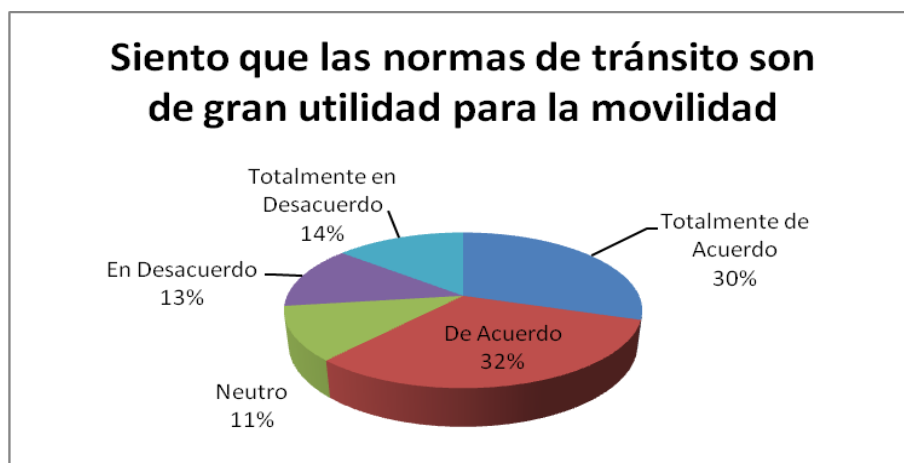
El gráfico 8 muestra la mayor parte de los encuestados están en desacuerdo con un 32%, cuando se les habla de la imposición de límites de velocidad, seguido con un 28% los cuales están de acuerdo, el 20% tomaron una respuesta neutra, con un 15% están las personas que están totalmente en desacuerdo y con un 5% están totalmente de acuerdo. Es decir aproximadamente la mitad de los encuestados concuerdan en que les gusta que exista un límite de velocidad.

Gráfico N° 9: ítem: 4 “busco siempre llegar rápido sin importar que cometo infracciones”



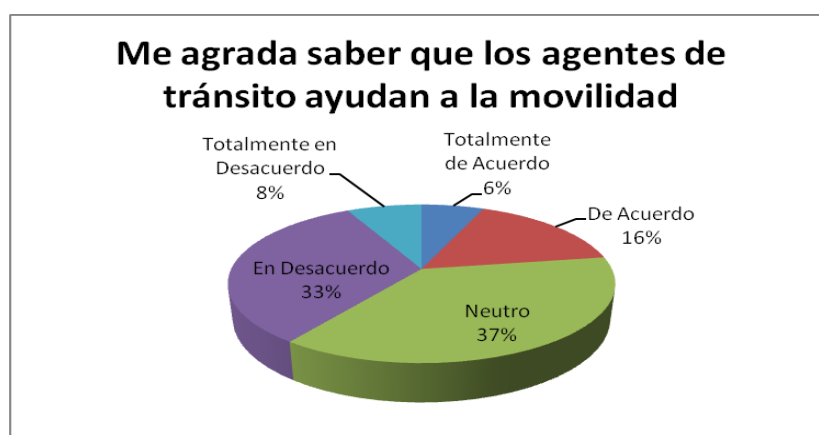
El gráfico No 9 muestra que 33% de los encuestados están en desacuerdo con el ítem de llegar rápido sin importar que cometa infracciones, seguidamente de un 25% que está totalmente en desacuerdo, con un 21% tienen una posición neutra a este ítem, el 19% está de acuerdo y el 2% está totalmente de acuerdo. Esta gráfica da cuenta que un porcentaje muy alto de mototaxistas encuestados no le interesan conducir o llegar rápidamente a su sitio de llegada, se preocupan más por no cometer infracciones de tránsito.

Gráfico N° 10: Ítem 6 “siento que las normas de tránsito son de gran utilidad para la movilidad”



El gráfico No 10 demuestra que 32% está de acuerdo con que sienten que las normas de tránsito son de gran utilidad para la movilidad, seguido muy de cerca por un 30% los cuales están totalmente de acuerdo; el 14% están totalmente en desacuerdo, el 13% está en desacuerdo y el 11% tiene una opinión neutra. La mayoría de los encuestados perciben que las normas de tránsito, contribuyen a una buena y sana movilidad dentro de la zona urbana del municipio.

Gráfico N° 11: Ítem 7 “me agrada saber que los agentes de tránsito ayudan a la movilidad”



El gráfico No 11 muestra que la mayor parte de los encuestados dio una respuesta neutra con un 37%, seguido de un 33% los cuales están en desacuerdo, el 16% están de acuerdo con la

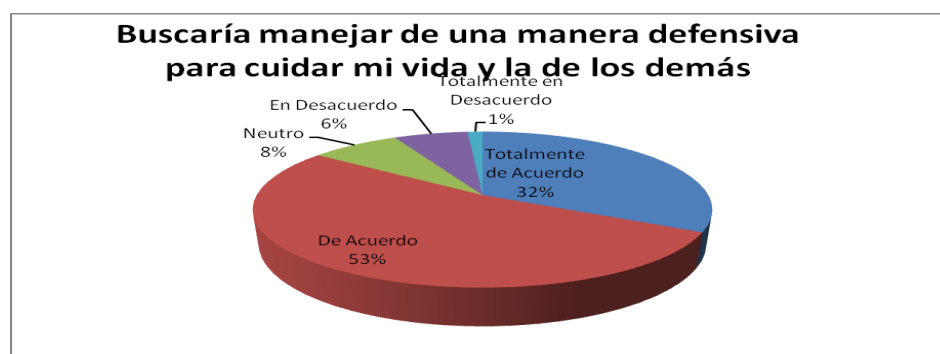
consigna y el 8% está totalmente en desacuerdo y el 6% está totalmente de acuerdo. Un gran porcentaje de los participantes no perciben que los agentes de tránsito ayudan a la movilidad dentro del municipio y otra gran parte tiene una posición neutra con esta consigna.

Gráfico N° 12: Ítem 8 “considero que no todas las señales de tránsito son necesarias”



El gráfico 12 indica que el 43% está de acuerdo con que consideran que no todas las señales de tránsito son necesarias, el 26% dio una respuesta neutra, el 16% están en desacuerdo, el 8% están totalmente en desacuerdo y el 7% están totalmente de acuerdo. Este ítem permite observar que existe un gran porcentaje de participantes que creen, que no todas las señales de tránsito son necesarias para poder una buena movilidad dentro de la zona urbana dentro del municipio.

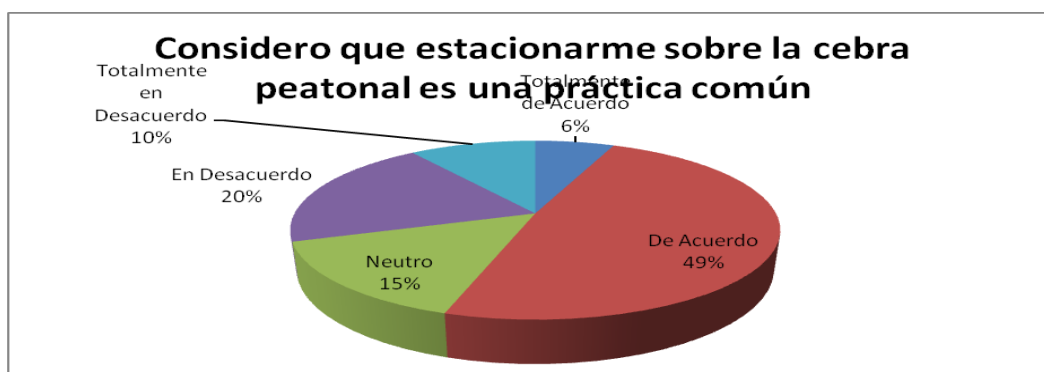
Gráfico N° 13: Ítem 9 “buscaría manejar de una manera defensiva para cuidar mi vida y la de los demás”



El gráfico 13 evidencia que el 53% de los mototaxistas participantes de las encuestas están de acuerdo con que buscaría manejar de una manera defensiva para cuidar mi vida y la de los demás, seguida de un 32% los cuales están totalmente de acuerdo, el 8% dieron una respuesta

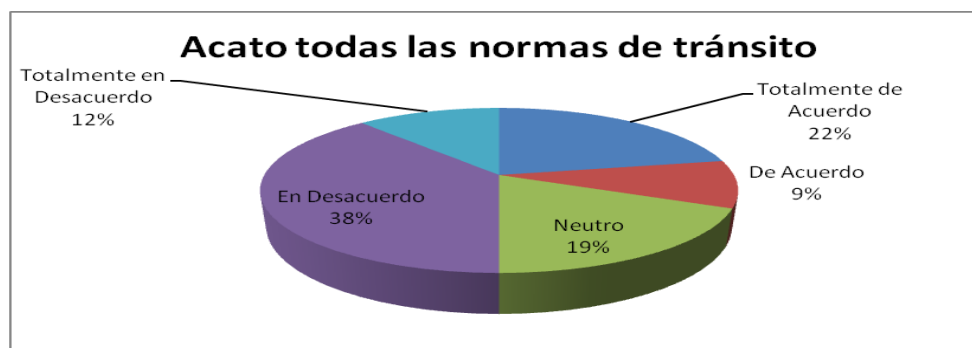
neutra, el 6% están en desacuerdo y el 1% está totalmente en desacuerdo. En esta grafica se puede observar que casi en su totalidad los mototaxistas encuestados siempre buscan conducir de una manera a la defensiva para cuidar su propia vida y la de sus clientes, es decir siempre anticipan los peligros y no se confían de los semáforos ni señales.

Gráfico N° 14: Ítem 10 “considero que estacionarme sobre la cebra peatonal es una práctica común”



El gráfico 14 denota que el 49% está de acuerdo con que estacionarse en la cebra es una práctica común, el 20% está en desacuerdo, el 15% tiene una posición neutra el 10% está totalmente en desacuerdo y el 6% está totalmente de acuerdo. Más de la mitad de las personas encuestadas son conscientes que es común para ellos estacionarse sobre la cebra, la cual es un espacio peatonal

Gráfico N° 15: Ítem 12 “acato todas las normas de tránsito”



El gráfico 15 muestra que el 38% está en desacuerdo con que acata todas las normas de tránsito, seguido de un 22% los cuales están totalmente de acuerdo, el 19% de los encuestados tomaron una posición neutra, el 12% está totalmente en desacuerdo y el 9% está de acuerdo. En

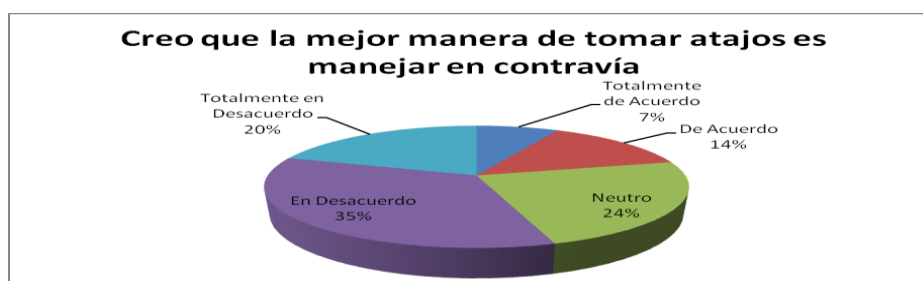
esta grafica se observa que existe un gran porcentaje que son conscientes de que no acatan las normas de tránsito dispuestas para la movilidad.

Gráfico N° 16: Ítem: 15 “me desagrada tener que obedecer la señal del alto proveniente de un agente de tránsito”



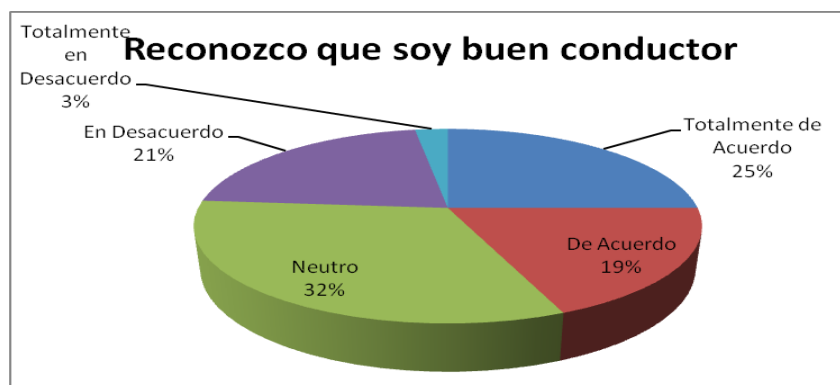
El grafico 16 denota que el 38% de los participantes están en desacuerdo con que les desagrada tener que obedecer la señal de alto proveniente de un agente de tránsito, el 23% tomaron una posición neutra, el 21% está de acuerdo, el 16% está totalmente en desacuerdo y el 2% está totalmente de acuerdo. Es decir un gran porcentaje tienen una posición favorable cuando se les indaga acerca de obedecer la señal de alto por un agente.

Gráfico N° 17: Ítem 17 “creo que la mejor manera de tomar atajos es manejar en contravía”



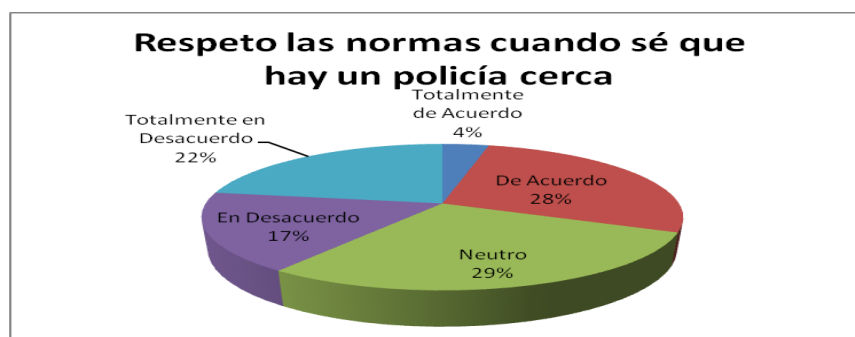
El grafico 17 señala que el 35% está en desacuerdo cuando se le indaga acerca que si creen que la mejor manera de tomar atajos es manejar en contravía, el 24% respondieron neutro, el 20% están totalmente en desacuerdo, el 14% están de acuerdo y el 7% están totalmente de acuerdo. En esta grafica se puede observar que más de la mitad de los encuestados no manejan en contraflujo, para llegar de una manera más rápida a un sitio.

Gráfico N° 18: Ítem 22 “reconozco que soy buen conductor”



El gráfico No18 evidencia frente al ítem acerca de reconozco que soy buen conductor que el 32% tienen una opinión neutra, el 25% está totalmente de acuerdo, el 21% se encuentra en desacuerdo con la premisa, el 19% se encuentra de acuerdo y el 3% está totalmente en desacuerdo. Una parte significativa de los encuestados aseguran que son buenos conductores, pero además existe una posición neutra bastante marcada en cuanto a la premisa.

Gráfico N° 19: Ítem 26 “respeto las normas de tránsito cuando sé que hay un policía cerca”



El gráfico 19 muestra que el 29% tomaron una posición neutra cuando se les indaga acerca de respetar las normas cuando saben que hay un policía cerca, el 28% se encuentran de acuerdo, el 22% están totalmente en desacuerdo y el 4% están totalmente de acuerdo. En esta gráfica se percibe que hay un gran porcentaje alto que respeta las normas de tránsito, siempre y cuando exista una figura de autoridad, sea policía o guarda de tránsito, cerca. En esta gráfica se observa el poder que ejerce una autoridad de tránsito sobre los mototaxistas, ya que cuando se encuentran presentes un número significativo las acatan.

Tabla N° 1: Normatividad de transito- seguimiento a las normas de transito

	subcategoría	COMPONENTE COGNITIVO	COMPONENTE AFECTIVO	COMPONENTE CONDUCTUAL
NORMATIVIDAD DE TRANSITO	Seguimiento a las normas de transito	<p>Para ser mototaxista lo más importante no es saber las normas de tránsito, es más importante saber maniobrar la moto, y saber ubicarse espacialmente en la ciudad. Poder disminuir costos de gasolina en el traslado mediante el reconocimiento de vías</p> <p>Pasa a un segundo plano el saber de normas de tránsito, le brindan importancia pero no es fundamental</p>	<p>El que sabe conducir debe saber normas de transito</p> <p>Se puede aprender las normas de tránsito mediante la experiencia.</p> <p>Conociendo la norma evitan multas de tránsito y evitan accidentes Sienten que es aburrido el estudio de las normas de transito</p>	<p>No leen, ni se documentan acerca de las normas que rigen el tránsito. Son muy largas para leerlas por eso no lo hacen.</p> <p>El no conocimiento de la totalidad de la normatividad de tránsito, provoca que de alguna manera se transgredan las normas</p>
		<p>Deben cumplir las normas de tránsito por orden de ley</p>	<p>La ley solo los regula a ellos</p> <p>Pueden evadir la ley en algunas zonas</p> <p>Persecución por ser mototaxistas</p>	<p>No realizan pares y semáforos en rojo por argumentación de dos razones: inseguridad en muchos sectores a cualquier hora del día. Y porque de esta manera pierden tiempo para su actividad y podrán perder el cliente.</p>
		<p>No exigen un curso de manejo vial para obtener la licencia de moto</p>	<p>Sienten que las normas de tránsito son hechas por los entes gubernamentales pero ni ellos la cumplen en su totalidad.</p>	<p>Infringen la ley donde no hay presencia de esta.</p>
		<p>No reconocen todas las señales de tránsito.</p>	<p>El problema de las normas de tránsito y su aprendizaje no solo radica en su responsabilidad como conductores de motocicleta, pues debe ser una responsabilidad conjunta de todos los conductores.</p>	<p>Evaden controles operativos de la ley</p>
		<p>Conocimiento de normas básicas de movilidad, se enfocan en pares, altos de semáforos, manejo en contraflujo, uso de elementos de protección. Documentación al día.</p>	<p>Importante la educación en normatividad vial. Las normas son necesarias</p>	<p>Cumplimiento de normas de documentación como SOAT, revisión tecnomecanica, para evitar que sean perseguidos o multados por las autoridades.</p>
		<p>No hay reconocimiento de toda la normatividad de tránsito en su conjunto</p>	<p>Conocer todas las normas de tránsito no los exime de accidentes pues no solo depende del motociclista sino de todos los demás actores de la movilidad.</p>	<p>Realización de la revisión tecnomecanica como cumplimiento de la norma</p>
		<p>Reconocen que las normas de tránsito evitan accidentes y regulan la movilidad.</p>	<p>Sienten que hay exceso de reglamentación a nivel de movilidad</p>	<p>Realizan maniobras de peligro como manejar en contraflujo o aumento de la velocidad para ahorrar tiempo y dinero.</p>
		<p>Saben que los pares y los semáforos en rojo deben realizarse para evitar multas de transito</p>	<p>Aparición de normas municipales que interfieren con la libre movilidad y generalizan al motociclista como generador de accidentes y de inseguridad.</p>	
		<p>Aparición de accidentes por falta de conocimiento</p>	<p>No conocen todas las normas por q creen que no todas las leyes son para los motociclistas</p>	

La tabla No1 muestra el análisis de contenido realizado a las entrevistas, en la categoría de normatividad de tránsito, encontramos en su subcategoría de análisis el seguimiento a las normas de tránsito, aquí se refleja el conocimiento que los mototaxistas participantes tienen de la normatividad de tránsito, y como resultado se puede establecer que para los sujetos participantes para ser mototaxistas lo más importante no es saber las normas de tránsito, sino saber maniobrar la moto, y saber ubicarse espacialmente en la ciudad, poder disminuir costos de gasolina en el traslado mediante el reconocimiento de vías, le brindan importancia pero no es fundamental deben someterse al cumplimiento de estas por orden de la ley, saben que no exigen un curso de manejo vial para obtener la licencia de moto y a su vez no reconocen todas las señales de tránsito.

El conocimiento de las normas de tránsito es básico en aspectos de movilidad, y se enfocan en fracciones de ella como los pares, altos de semáforos pues saben que los pares y los semáforos en rojo deben realizarse para evitar multas de tránsito, además del manejo en contra flujo, uso de elementos de protección y documentación al día reconociendo que no conocen la normatividad de tránsito en su conjunto aquí se evidencia un reconocimiento de la importancia de las normas de tránsito y su gran influencia al evitar accidentes y al regular la movilidad.

Frente a lo que los mototaxistas participantes sienten frente a la norma la tabla No 1 muestra que para ellos el que sabe conducir debe saber normas de tránsito y que se puede adquirir el conocimiento de las normas de tránsito mediante la experiencia. A su vez estiman que al conocer las normas evitan multas de tránsito y evitan accidentes pero sienten que es aburrido el estudio de las normas de tránsito, además perciben que la ley solo los regula a ellos y que hay una persecución por el oficio que practican, sienten que pueden evadir la ley en algunas zonas de la ciudad.

Sienten que las normas de tránsito son hechas por los entes gubernamentales pero ni ellos la cumplen en su totalidad y que el problema de las normas de tránsito y su aprendizaje no solo radica en su responsabilidad como conductores de motocicleta, pues debe ser una responsabilidad conjunta de todos los conductores que confluyen en la vía, dándole importancia a la educación en normatividad vial. Perciben que las normas son necesarias y que el conocer todas las normas de tránsito no los exime de accidentes pues no solo depende del motociclista sino de todos los demás

actores de la movilidad. Estiman que hay exceso de normatividad de tránsito y que la aparición de normas municipales interfiere con la libre movilidad y generalizan al motociclista como generador de accidentes y de inseguridad. Frente a las conductas realizadas por los mototaxistas participantes del estudio, se puede decir que No leen, ni se documentan acerca de las normas que rigen el tránsito y al no conocer la de la totalidad de la normatividad de tránsito, provoca que de alguna manera se transgredan las normas, realizan maniobras de peligro como manejar en contra flujo o aumento de la velocidad No realizan pares y semáforos en rojo por argumentación de dos razones: inseguridad en muchos sectores a cualquier hora del día. Y porque de esta manera pierden tiempo para su actividad y podrán perder el cliente, además Infringen la ley donde no hay presencia de esta. Otra conducta es la de evadir los controles operativos. Hay un cumplimiento de normas de documentación como el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), revisión técnico mecánica, y realizan revisión técnico mecánica como cumplimiento de la norma

Tabla N° 2:

Normatividad de transito- elementos de protección personal

	SUBCATEGORIA	COMPONENTE COGNITIVO	COMPONENTE AFECTIVO	COMPONENTE CONDUCTUAL
NORMATIVIDAD DE TRANSITO	Elementos de protección personal	<p>Su uso es obligatorio. En los horarios establecidos</p> <p>Su uso se reglamenta por protección al conductor y al pasajero.</p> <p>Casco especial reglamentado para los motociclistas en Colombia</p> <p>El no uso de estos elementos les conlleva a inmovilización del vehículo</p> <p>El uso de estos elementos podrá salvar la vida tanto del conductor como de pasajero, minimiza el riesgo de muerte.</p> <p>Se han instaurado retenes en la ciudad para verificar el porte y utilización de estos elementos</p>	<p>No todos los elementos de protección personal sirven.</p> <p>La utilización del casco es importante. Pero su uso esta mediado por otros factores, presencia de policía,</p> <p>El casco reglamentado no les permite que el cliente los observe y les transmita confianza.</p> <p>El chaleco reflectivo está mal reglamentado y que su uso es innecesario.</p> <p>Que la reglamentación de estos elementos se usa para perseguirlos y minimizar su labor.</p> <p>Al cumplir con estos requisito minimizaran el riesgo de ser objeto de multas</p> <p>Lo más importante es cumplir con los papeles al día, para evitar multas por elementos de protección personal</p>	<p>Uso de casco por ellos pero muchos pasajeros deciden no ponérselo, ellos igual no exigen su uso por miedo a perder el cliente.</p> <p>No utilizan el casco reglamentado por temor a perder la clientela</p> <p>El uso del chaleco esta mediado no solo a factores personales si no ambientales, calor al usarlo.</p>

La tabla No 2 muestra el análisis de contenido realizado a las entrevistas en la categoría de normatividad de tránsito y muestra en su unidad de análisis elementos de protección personal, lo que saben los mototaxistas participantes sobre los elementos de protección personal, es que su uso es obligatorio en los horarios establecidos y que se reglamenta por protección al conductor y al pasajero. Además que el casco especial reglamentado para los motociclistas en Colombia, el no uso de estos elementos les conlleva a inmovilización del vehículo y que el uso de estos elementos podrá salvar la vida tanto del conductor como de pasajero, además minimiza el riesgo de muerte y saben que se han instaurado retenes en la ciudad para verificar el porte y utilización de estos elementos

Igualmente sienten que no todos los elementos de protección personal sirven, que la utilización del casco es importante, pero su uso esta mediado por otros factores, como presencia de policía, perciben que el casco reglamentado no les permite que el cliente los observe y les transmita confianza.

Estiman que el chaleco reflectivo está mal reglamentado y que su uso es innecesario. Que la reglamentación de estos elementos se usa para perseguirlos y minimizar su labor y que al cumplir con este requisito minimizaran el riesgo de ser objeto de multas además siente que es importante cumplir con los papeles al día, para evitar multas por elementos de protección personas

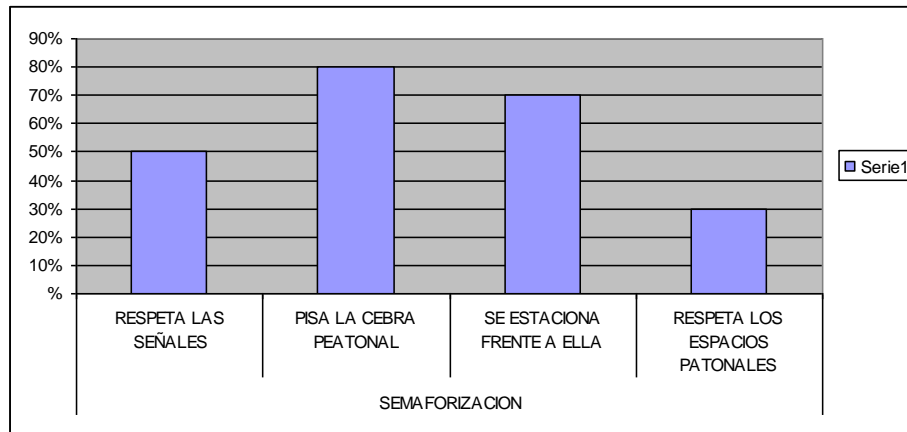
Frente a las conductas encontradas es que ellos hacen uso del casco pero muchos pasajeros deciden no ponérselo, ellos igual no exigen, No utilizan el casco reglamentado El uso del chaleco esta mediado no solo a factores personales sino ambientales, calor al usarlo.

7.2. Infraestructura vial

En este apartado se presentaran los resultados encontrados en esta investigación acerca de la infraestructura vial, el uso que los sujetos le dan y la relación que tienen con ella.

Gráfico N° 20:

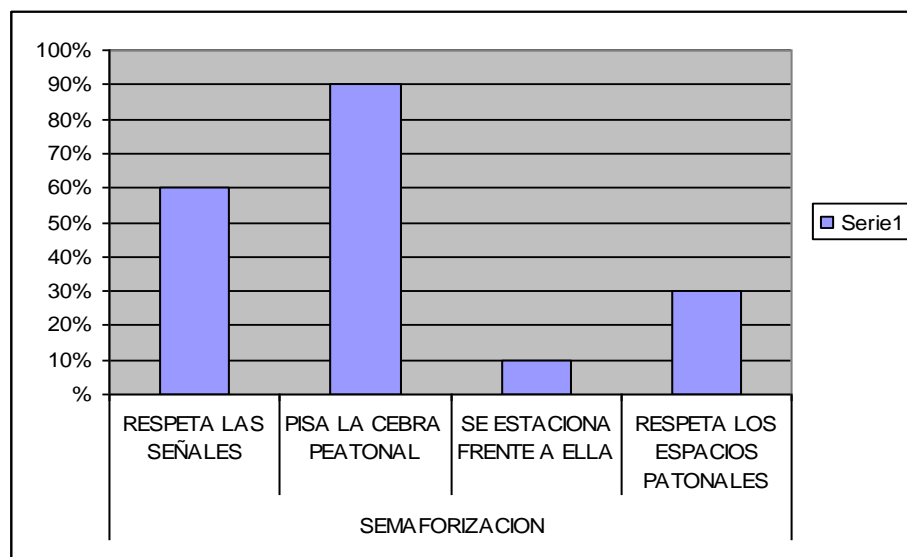
Observación uso de infraestructura zona centro



El grafico 20 muestra que de los 10 mototaxistas observados cinco respetan las señales existentes en la vía, ocho pisan la cebra peatonal al momento de realizar un alto, en el sector céntrico, siete se estacionan sobre las cebras existentes, y siete respeta los espacios peatonales.

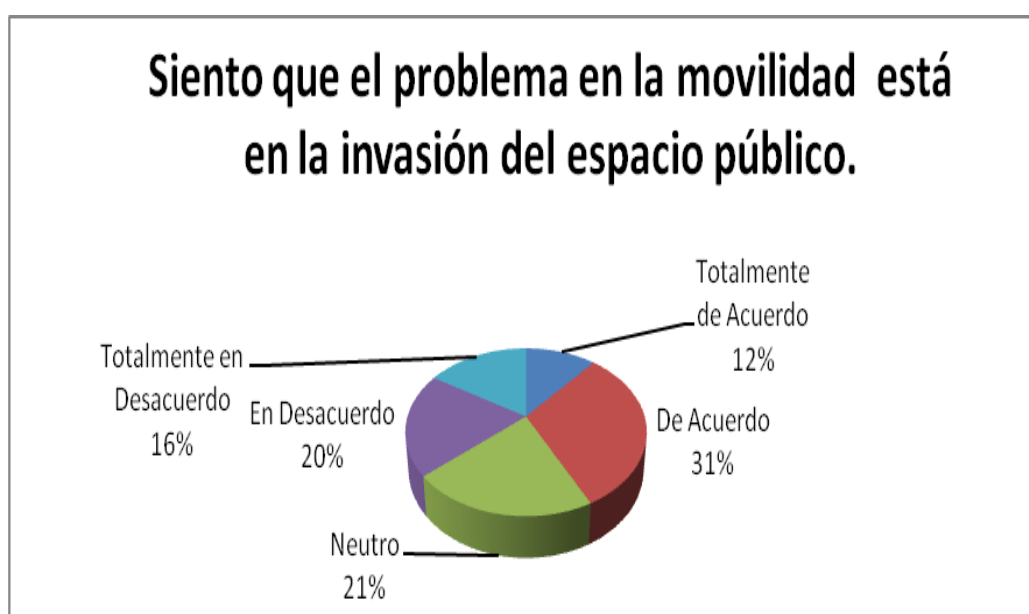
Gráfico N° 21:

Observación uso de infraestructura zona norte



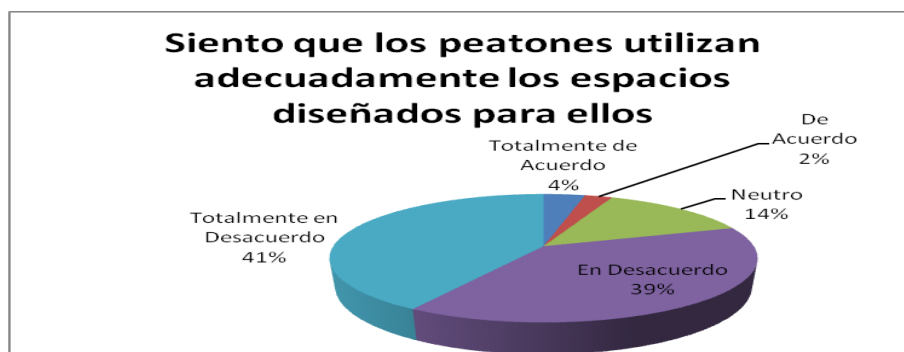
El grafico 21 señala que de los 10 sujetos observados, seis respetan las señales de tránsito, nueve pisan la cebra peatonal al momento de hacer el pare, uno se estacionan sobre ella y tres respetan los espacios peatonales.

Gráfico N° 22 Ítem 1 “siento que el problema de la movilidad está en la invasión del espacio público”



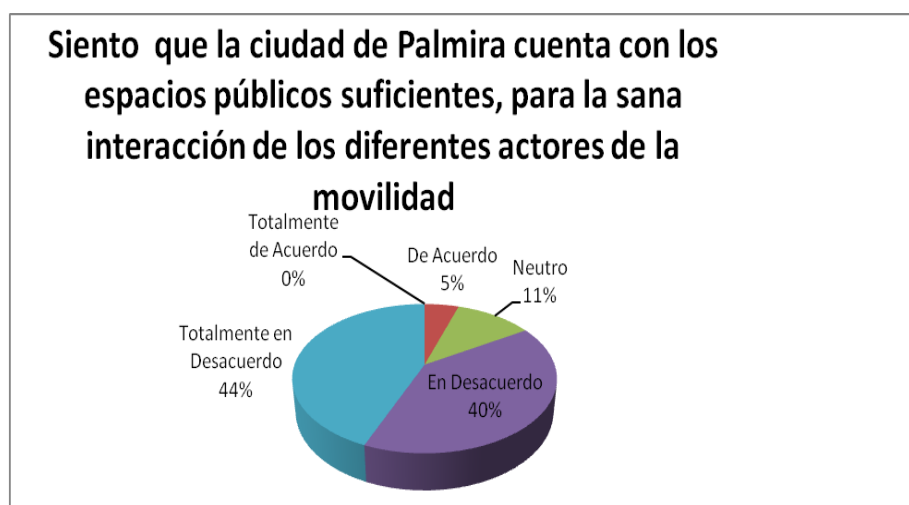
En el grafico No 22 se evidencia que el 32% de los encuestados está de acuerdo con que el problema en la movilidad está en la invasión del espacio público, seguido de un 21% los cuales toman una posición neutra, en cambio con un 20% se encuentran las personas que están en desacuerdo con esta premisa y el 16% se encuentra en totalmente en desacuerdo y solo con un 11% está totalmente de acuerdo. Esta grafica demuestra la percepción que tiene los mototaxistas a cerca de la invasión del espacio público la cual afecta directamente la movilidad y hay una gran porcentaje de encuestados que están de acuerdo con esta premisa.

Gráfico N° 23: Ítem 11 “siento que los peatones utilizan adecuadamente los espacios diseñados para ellos”



El gráfico 23 muestra que el 41% de los mototaxistas encuestados están totalmente en desacuerdo con la premisa que se refiere a que sienten que los peatones utilizan adecuadamente los espacios diseñados para ellos, seguido por el 39% están en desacuerdo, el 14% tienen una concepto neutro solo el 4% está totalmente de acuerdo y el 2% está de acuerdo. En este grafico se puede evidenciar que la mayoría de mototaxistas encuestados están de acuerdo con que los peatones no utilizan adecuadamente sus espacios, como los andenes, puentes, cebras, etc.

Gráfico N° 24: Ítem 13 “siento que la ciudad de Palmira cuenta con los espacios públicos suficientes para la sana interacción de los diferentes actores de la movilidad”



El grafico 24 señala que el 44% está totalmente en desacuerdo cuando se les indaga si sienten que la ciudad de Palmira cuenta con los espacios públicos suficientes para la sana

interacción de los diferentes actores de la movilidad, un 40% se encuentra en desacuerdo con esta premisa, un 11% dieron una respuesta neutra y un 5% están de acuerdo. Existe un gran número de encuestados que aseguran que la ciudad de Palmira no cuenta con los espacios públicos suficientes para que exista una sana interacción entre los distintos actores de la movilidad.

Gráfico N° 25: Ítem 14 “creo que las calles de Palmira tienen huecos que ayudan a la aparición de accidentes”



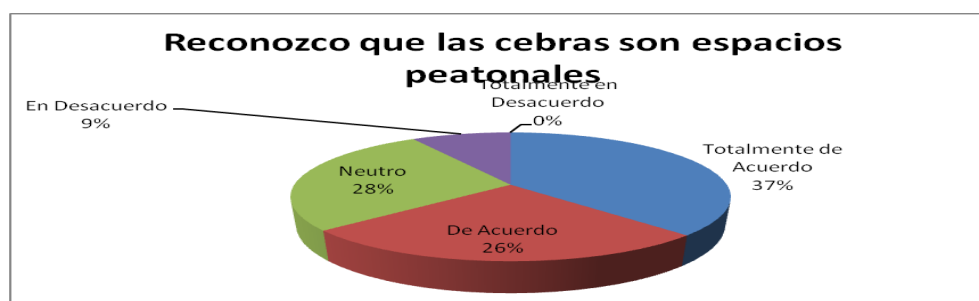
El gráfico 25 muestra que el 42% de los encuestados se encuentran totalmente en desacuerdo cuando se les indagan si creen que las calles de Palmira tienen huecos que ayudan a la aparición de accidentes, seguido de un 28% se encuentran de acuerdo con esta premisa, el 14% está totalmente de acuerdo, el 10% se muestran neutros y el 6% está en desacuerdo. Un gran porcentaje de los sujetos encuestados creen que los huecos no tienen nada que ver con la aparición de accidentes.

Gráfico N° 26: Ítem 18 “siempre que necesito llegar rápido a mi destino, transito por las vías más rápidas”



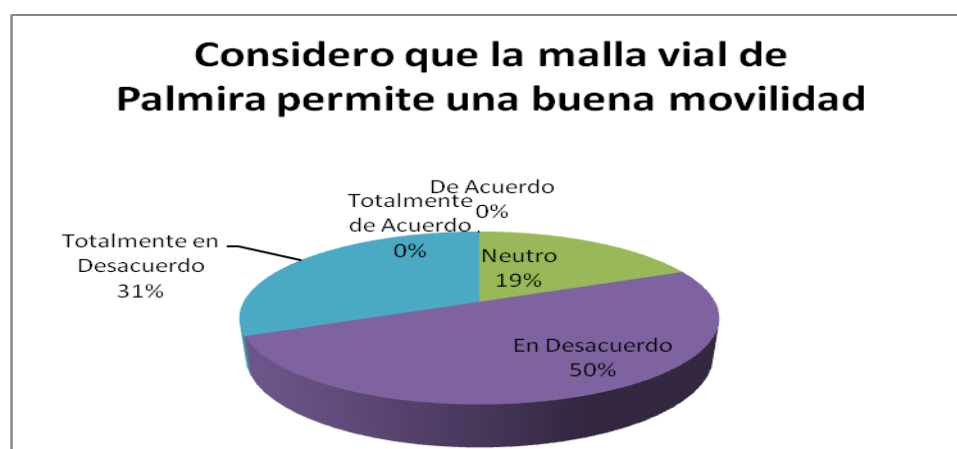
El gráfico 26 muestra que 46% de la población encuestada está totalmente de acuerdo, seguido de un 35% están de acuerdo, un 10% tomo una posición neutra y el 9% se encuentra en desacuerdo. En esta gráfica se puede observar que la mayoría de los mototaxistas encuestados siempre transitan por las vías más rápidas de la ciudad cuando necesitan llegar de una manera más urgente.

Gráfico N° 27: Ítem 19 “reconozco que las cebras son espacios peatonales”



El gráfico 27 denota que el 37% de los participantes están totalmente de acuerdo con que reconocen que las cebras son espacios peatonales, el 28% dio una respuesta neutra, seguido de un 26% está de acuerdo con la premisa, y en desacuerdo esta el 9%. En esta gráfica más de la mitad de las personas encuestadas reconocen que las cebras son espacios peatonales.

Gráfico N° 28: Ítem 20 “considero que la maya vial de Palmira permite una buena movilidad”



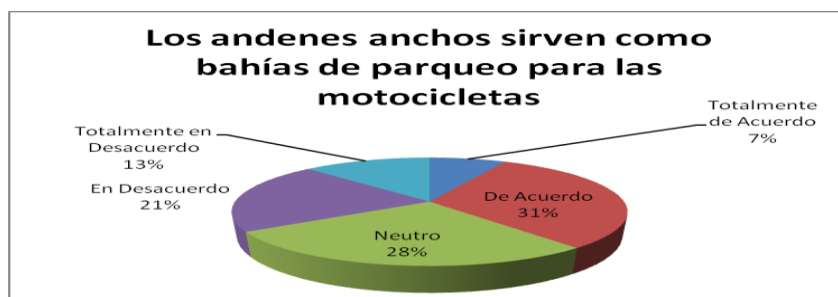
El grafico 28 enuncia que el 50% de la población participante se encuentran en desacuerdo con que la malla vial de Palmira permite una buena movilidad, seguido de un 31% que se encuentran totalmente en desacuerdo y el 19% restante dio una respuesta neutra. En esta grafica se observa como de una forma casi unánime los participantes reconocen que la malla vial de la ciudad no permite que allá una movilización adecuada.

Gráfico N° 29: Ítem 21 “siento que hay pocos espacios para parquear mi moto en la zona céntrica”



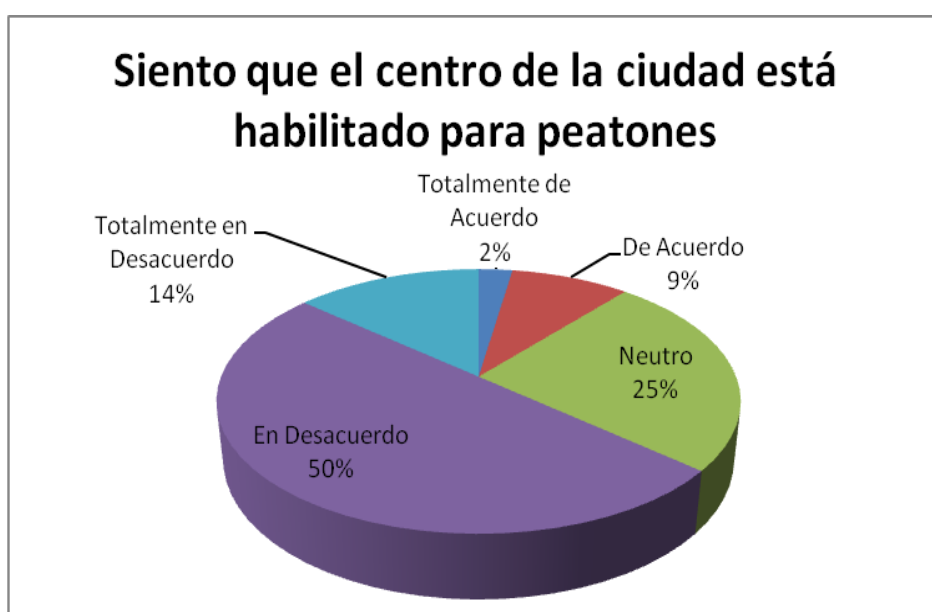
El grafico 29 muestra que el 31% de los encuestados está de acuerdo con que sienten que hay pocos espacios para parquear la motos en la zona céntrica, el 20% esta rotalmente en desacuerdo, el 18% arrojaron una posición neutra, el 16% está en desacuerdo y el 15% está totalmente de acuerdo. Es decir existe un porcentaje considerable los cuales afirman que en la zona céntrica no cuentan con los espacios para poder parquear las motos.

Gráfico N° 30: Ítem 23 “los andenes anchos sirven como bahías de parqueo para las motocicletas”



El grafico 30 evidencia que el 31% de los encuestados están de acuerdo con que los andenes anchos sirven como bahías de parqueo para las motocicletas, el 28% de las respuestas fueron neutras, el 21% están en desacuerdo, el 13% están totalmente en desacuerdo y el 7% están totalmente de acuerdo. Hay un porcentaje de los sujetos encuestados los cuales piensan que los andenes más anchos sirven como bahías de paqueo.

Gráfico N° 31: Ítem 24 “siento que el centro de la ciudad está habilitado para peatones”



El grafico 31 enuncia que el 50% de la población están en desacuerdo con que sienten que el centro de la ciudad está habilitado para peatones, el 25% tomaron una posición neutra, el 14% está totalmente en desacuerdo, el 9% está de acuerdo y el 2% está totalmente de acuerdo. Este grafico se puede evidenciar que más de la mitad de los encuestados creen que la ciudad de Palmira no está habilitada para los peatones, es decir no cuenta con los suficientes puentes, andenes, cebras, etc.

Gráfico N° 32: Ítem 27 “reconozco que los peatones utilizan adecuadamente los espacios peatonales”



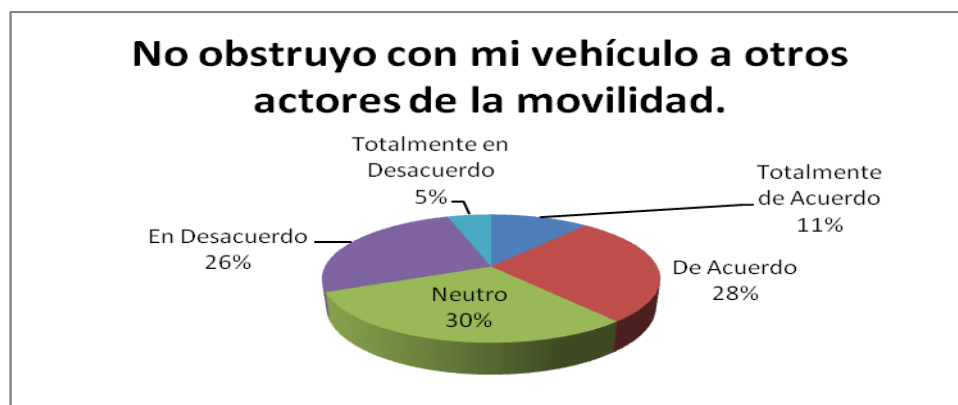
El gráfico No 32 señala que el 60% de los encuestados se encuentran en desacuerdo cuando se les indagan si reconocen que los peatones utilizan adecuadamente los espacios peatonales, seguido de un 25% están totalmente en desacuerdo y un 15% eligieron una posición neutra. En este ítem más de la mitad de los mototaxistas encuestados concuerdan en que los peatones no utilizan de forma correcta los espacios adecuados para ellos.

Gráfico N° 33: Ítem 25 “me desagrada que los peatones no utilicen los espacios peatonales”



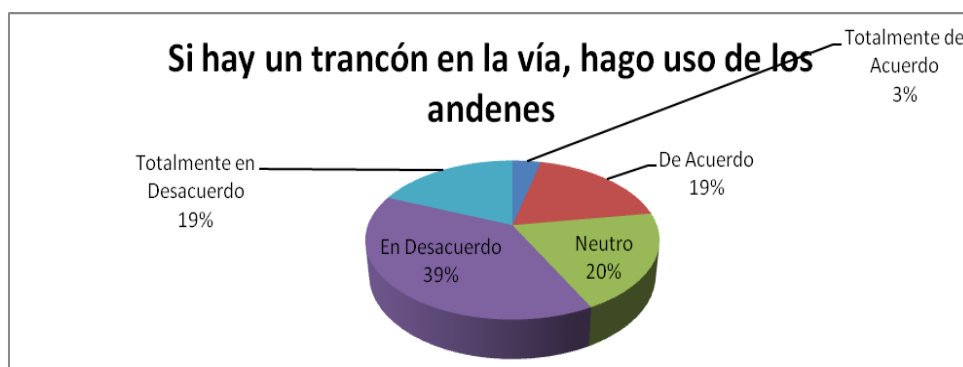
El gráfico No 33 muestra que el 25% de la población encuestada están totalmente de acuerdo cuando se indaga acerca si les desagrada que los peatones no utilicen los espacios peatonales, igualmente hay otro 25% que se encuentra totalmente en desacuerdo con este ítem, el 24% están de acuerdo, así como el 24% están de acuerdo, y solo el 2% tomaron una posición neutra. En este gráfico existe una división en cuanto al uso que los peatones le dan a los espacios peatonales donde las opiniones son de los mismos porcentajes de quienes le agrada de igual manera de quienes no les agrada.

Gráfico N° 34: Ítem 31 “no obstruyo con mi vehículo a otros actores de la movilidad”



El gráfico 34 expone que el 30% de la población encuestada, tomaron una posición neutra con el ítem de no obstruyo con mi vehículo a otros actores de la movilidad, seguido de un 28% están de acuerdo, el 26% están en desacuerdo, el 11% están totalmente de acuerdo y el 5% están totalmente en desacuerdo. En esta grafica se muestra que un porcentaje considerable no obstruye con su vehículo a los demás actores de la movilidad.

Gráfico N° 35: Ítem 32 “Si hay un trancón en la vía, hago uso de los andenes”



El gráfico 35 muestra que Cuando se le indaga a los mototaxistas encuestados acerca de si hay un trancón en la vía, hago uso de los andenes, el 39% de los participantes están en desacuerdo, seguido de un 20% los cuales tomaron una posición neutra, el 19% están totalmente en desacuerdo, así mismo están de acuerdo con la premisa un 19% y están totalmente de acuerdo un 3%. Existe un porcentaje elevado de los mototaxistas encuestados los cuales no utilizan los andenes para movilizarse cuando hay tráfico en la vía.

Tabla N° 3: Infraestructura vial – malla vial

	subcategoría	COMPONENTE COGNITIVO	COMPONENTE AFECTIVO	COMPONENTE CONDUCTUAL
INFRAESTRUCTURA VIAL	MALLA VIAL	<p>Las carreteras de Palmira son antiguas, pero en los barrios nuevos de la ciudad se están haciendo carreteras más modernas para la movilidad de los vehículos y peatones.</p> <p>Que las calles viejas solo las reparan, pero vuelven y se dañan</p> <p>Que se está invirtiendo en obras públicas para recuperar la malla vial</p> <p>Las calles son pequeñas y los vehículos aumentaron en Palmira.</p> <p>Hacen falta andenes anchos para peatones.</p> <p>Invasión del espacio público en la zona céntrica. Y en algunas partes de Palmira</p> <p>Deben llegar rápido a su destino optimizando tiempo y dinero</p>	<p>Las carreteras están llenas de huecos. Y que esto incrementa el riesgo de accidentalidad</p> <p>Que el re parcheo continuo minimiza la vida útil de los vehículos y deben reparar constantemente.</p> <p>Que se está empezando a invertir en desarrollo vial, pero que no es una solución definitiva</p> <p>Solo en los barrios nuevos se empieza a construir una malla vial diferente</p> <p>Sienten que ya no hay lugar para tanto automóvil y que las calles siguen siendo las mismas.</p> <p>Sienten que una calle más amplia minimiza el riesgo de la accidentalidad.</p> <p>Siempre que hay un accidente es culpa del mototaxista.</p> <p>Sienten que de esta manera se podrán evitar accidentes que involucran peatones.</p> <p>El peatón se baja de la acera por falta de espacio</p> <p>La invasión del espacio público no solo perjudica a los peatones, también a todos los conductores</p> <p>Que deben estar en esquinas siempre para así ser identificados por las personas</p> <p>Incomodidad al atravesar el centro de la ciudad.</p> <p>Los vendedores ambulantes y los mototaxistas de la zona han invadido el espacio público.</p> <p>que deben llegar rápido para no perder el cliente, que sea como sea deben pasar por calles averiadas, no tienen otra opción</p>	<p>No paso por calles que estén en mal estado, evitan el tránsito por calles averiadas</p> <p>Disminuir la velocidad en calles averiadas</p> <p>Realizan maniobras peligrosas para evitar pasar por huecos y baches.</p> <p>Manejar con precaución para evitar accidentes</p> <p>Realizan maniobras peligrosas haciendo el pare no desde la línea si no más allá.</p> <p>Invasión de los andenes para esperar carrera, tratan de hacerse en andenes anchos, no se bajan del andén así sepan que están obstaculizando</p> <p>Ocupación de acera y obstaculización en las cebras peatonales.</p> <p>Manejar con precaución en estas zonas.</p>

La tabla No 3 señala el análisis de contenido realizado a las entrevistas en la categoría de infraestructura vial, en ella se consignaron las proposiciones que señalan las actitudes de los encuestados frente a la maya vial de la ciudad.

En primera instancia lo que saben los encuestados frente a la maya vial es que las carreteras de Palmira son antiguas, pero en los barrios nuevos de la ciudad se están haciendo carreteras más acordes para la movilidad de los vehículos y peatones, que las calles viejas solo las reparcean, pero vuelven y se dañan, que se está invirtiendo en obras públicas para recuperar la malla vial, saben además que las calles son pequeñas y los vehículos aumentaron en Palmira. Hacen falta andenes anchos para peatones, saben que hay invasión del espacio público en la zona céntrica y en algunas partes de Palmira.

En segunda medida lo que sienten y explicitan frente a la maya vial es que las carreteras están llenas de huecos además esto incrementa el riesgo de accidentalidad, que deben llegar rápido para no perder el cliente, que sea como sea deben pasar por calles averiadas, no tienen otra opción. Que el reparqueo continuo minimiza la vida útil de los vehículos y deben reparar constantemente. Consideran que se está empezando a invertir en desarrollo vial, pero que no es una solución definitiva, pero notan que Solo en los barrios nuevos se empieza construir una maya vial diferente.

De igual manera consideran que ya no hay lugar para tanto automóvil y que las calles siguen siendo las mismas, Sienten que una calle más amplia minimiza el riesgo de la accidentalidad y que siempre que hay un accidente es culpa de los mototaxistas, creen que el peatón se baja de la cera por falta de espacio y que la invasión del espacio público no solo perjudica a los peatones sino también a todos los conductores. Sienten que deben estar en esquinas siempre para así ser identificados por las personas. Otro punto es que perciben que los vendedores ambulantes y los mototaxistas de la zona han invadido el espacio público y sienten incomodidad al atravesar el centro de la ciudad.

Tabla N° 4: Infraestructura vial- semaforización y señalización.

	SUBCATEGORIA	COMPONENTE COGNITIVO	COMPONENTE AFECTIVO	COMPONENTE CONDUCTUAL
INFRAESTRUCTURA VIAL	SEMAFORIZACION Y SEÑALIZACION	<p>Existen semáforos en las zonas de más peligro de la ciudad. Y que estos están para prevenir y regular.</p> <p>Los semáforos existentes trabajan generalmente bien.</p> <p>Que los clientes muchas veces necesitan llegar rápido</p> <p>Falta señalar y hacer mantenimiento a las señales de tránsito.</p> <p>La señalización de las vías es importante para la prevención de los accidentes y para la regulación del tráfico.</p>	<p>Sienten que se ha realizado inversión por parte del estado.</p> <p>Si no existieran todos los semáforos aumentaría la accidentalidad.</p> <p>Que están mal coordinados de pare a pare y deban hacer el alto muchas veces</p> <p>Esto disminuye e tiempo y la posibilidad de ganar más dinero</p> <p>Factores ambientales con ayudan a tomar la decisión de no hacer el alto del semáforo</p> <p>Que deben de cumplirle al cliente y ganar su fidelidad</p> <p>Que esto provoca accidentes y problemas de flujo vehicular</p> <p>Que responsabilizan siempre a los mototaxistas de los accidentes provocados por la señalización</p> <p>El inconveniente radica en que muchos conductores pisan la cebra peatonal y no esperan con totalidad el semáforo arrancando en amarillo.</p> <p>Sienten que esto aumenta el riesgo de un accidente y dejarían de culpar a los mototaxistas por la aparición de este fenómeno.</p> <p>Ho hay un plan preventivo para el mantenimiento de estas señales de transito</p>	<p>No hacen los altos de los semáforos</p> <p>Por llegar rápido a su destino no realizan en muchas ocasiones el alto del semáforo.</p> <p>Realizan el alto del semáforo momentáneamente y observa la oportunidad de pasar</p> <p>No hacen caso a la señal del alto del semáforo o de la señal de pare y pasan con precaución.</p> <p>El alto del semáforo no se realiza por qué no se pueden arriesgar a la pérdida del cliente.</p> <p>No conducen de manera preventiva el vehículo y de esta manera evitar inconvenientes</p>

La tabla No 4 muestra los resultados obtenidos al realizar el análisis de contenido a las entrevistas en la categoría de infraestructura vial teniendo en cuenta cuales son las actitudes frente a la semaforización y señalización de la ciudad.

Los sujetos encuestados saben que existen semáforos en las zonas de más peligro de la ciudad y que estos están para prevenir y regular, que los semáforos existentes trabajan generalmente bien. En cuanto a la señalización conocen que la señalización de las vías es importante para la prevención de los accidentes y para la regulación del tráfico, pero falta señalar y hacer mantenimiento a las señales de tránsito.

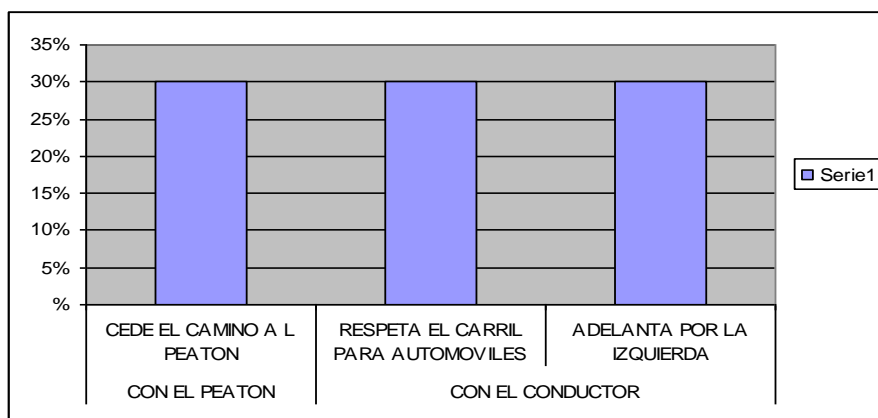
En cuanto a lo que estiman frente a la semaforización y señalización, se puede decir que los mototaxistas encuestados, sienten que se ha realizado inversión por parte del estado, que si no existieran todos los semáforos aumentaría la accidentalidad, que los semáforos están coordinados de pare a pare y deban hacer el alto muchas veces, sienten que hacer repetidos semáforos, disminuye el tiempo y la posibilidad de ganar más dinero. Además sienten que hay factores ambientales que ayudan a tomar la decisión de no hacer el alto del semáforo.

Otro aspecto importante es que sienten que deben de cumplirle al cliente y ganar su fidelidad, pero a su vez estiman que esto provoca accidentes y problemas de flujo vehicular y que responsabilizan siempre a los mototaxistas de los accidentes provocados por la señalización. Argumentan que sienten que el inconveniente en cuanto espacio peatonal radica en que muchos conductores pisan la cebrada peatonal y no esperan con totalidad el semáforo arrancando en amarillo. No hay un plan preventivo para el mantenimiento de estas señales de tránsito.

Por último se evidencian los comportamientos adoptados por los mototaxistas encuestados los cuales giran en torno a no hacer los altos de los semáforos y que por llegar rápido a su destino no realizan en muchas ocasiones el alto del semáforo y que cuando realizan el alto del semáforo lo hacen momentáneamente y si observa la oportunidad de pasar inmediatamente pasara ósea que hacen caso a la señal del alto del semáforo o de la señal de pare y pasan con precaución, No conducen de manera preventiva el vehículo.

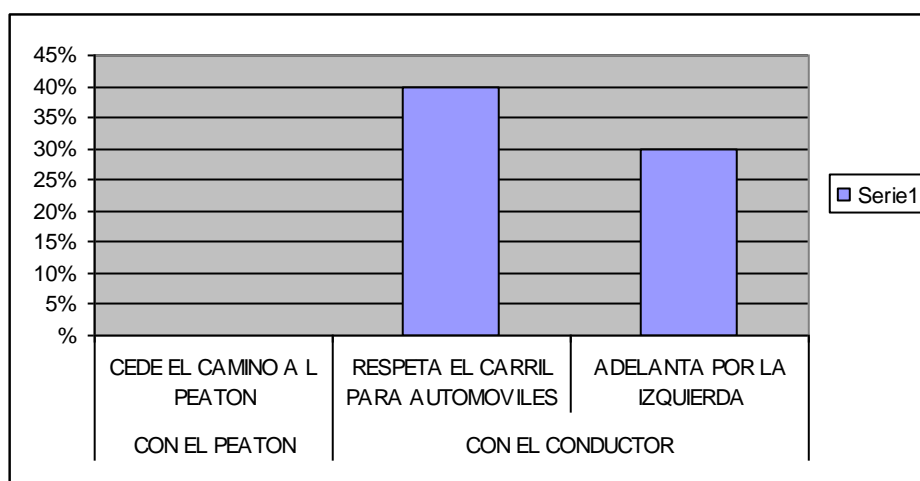
7.3. Interacción conductor - peatón

Gráfico N° 36 Observación
Relación con los actores viales zona norte



El gráfico 36 Señala que de los diez mototaxistas tres ceden el camino al peatón, que tres sujetos respetan el carril para los automóviles y tres adelantan por la izquierda.

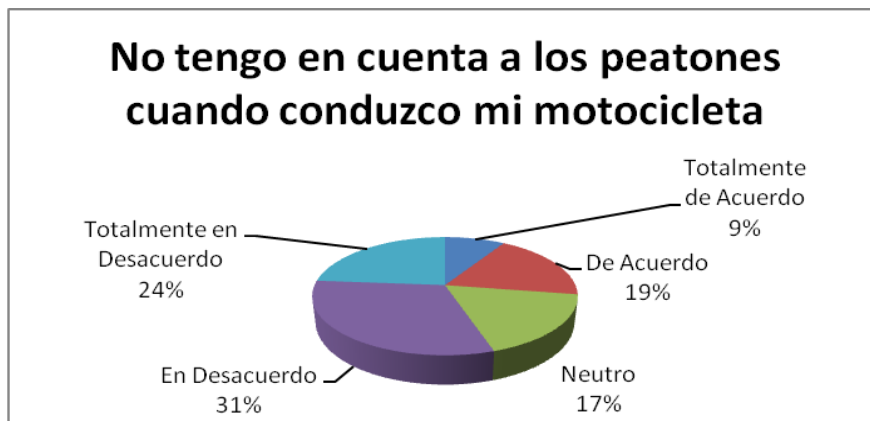
Gráfico N° 37 Observación
Relación con los actores viales zona centro



El gráfico 37 muestra que de los diez sujetos ninguno cede el camino al peatón, además cuatro conductores respetan el carril destinado para automóviles y tres adelantan por la izquierda. Ceden el camino al peatón, que tres sujetos respetan el carril para los automóviles y tres adelantan por la izquierda.

Gráfico N° 38: ítem 5

“no tengo en cuenta a los peatones cuando conduzco mi motocicleta”



El gráfico No 38 señala que el 31% de los participantes están en desacuerdo con la premisa en la que se refiere que no se tiene en cuenta a los peatones cuando conduzco mi motocicleta, el 24% está totalmente en desacuerdo; el 19% está de acuerdo con la premisa, seguido de un 17% los que tienen un posición neutra y están totalmente de acuerdo el 9%. En esta grafica se observa como la mayoría de los sujetos encuestados tienen en cuentan a los peatones cuando conducen sus vehículos.

Gráfico N° 39: Ítem 16 “antipo la prelación de peatones principalmente cerca de escuelas y zonas de espacio público”



El gráfico No 39 expone que a la premisa que indaga acerca del anticipo de la prelación de peatones, principalmente acerca de escuelas y zonas de espacio público, se presenta una

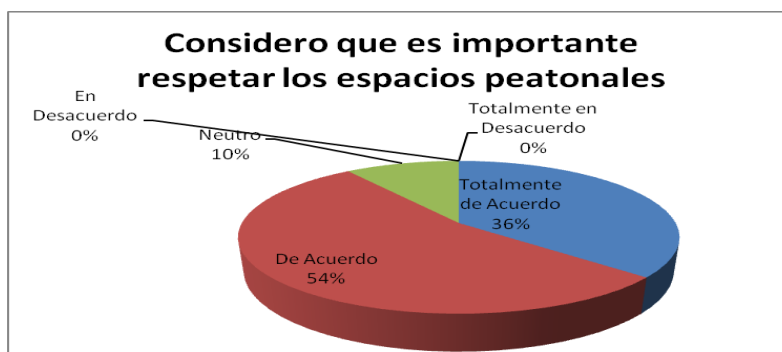
igualdad en resultados, el 36% está de acuerdo y el 36% está totalmente de acuerdo, además 18% dio una respuesta neutra y el 10% está en desacuerdo. En esta grafica se observa como la mayoría de los mototaxistas encuestados tienen en cuenta al momento de conducir sus vehículos la prelación de los peatones.

Gráfico N° 40: Distribución de los Resultados Generales ítem 28 “considero que los peatones son los causantes de la accidentalidad en el municipio”



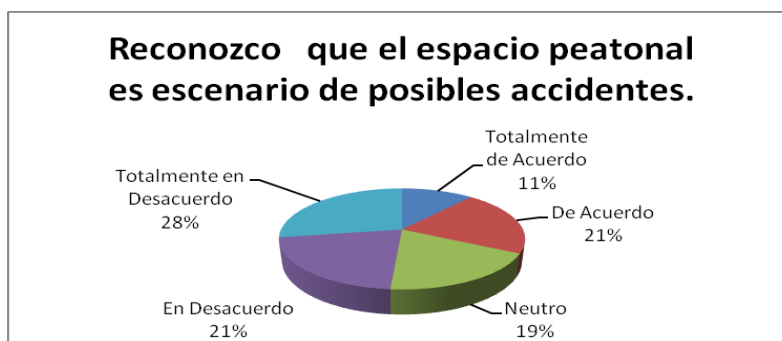
El gráfico No 40 muestra que el ítem que se indaga a los mototaxistas que si consideran que los peatones son los causantes de la accidentalidad en el municipio se encuentra que el 30% de los encuestados, dieron una respuesta neutra, el 26% están en desacuerdo, el 20% está totalmente en desacuerdo, el 15% está de acuerdo con este ítem y el 9% están totalmente de acuerdo. En esta grafica se puede observar que según los sujetos encuestados los peatones no son los causantes de la accidentalidad dentro del municipio.

Gráfico N° 41: Distribución de los Resultados Generales ítem 29 “considero que es importante respetar los espacios peatonales”



El gráfico No 41 señala que el 40% de los encuestados consideran que es importante respetar los espacios peatonales, el 36% están totalmente de acuerdo y el 10% toman una posición neutra. Esta gráfica muestra que casi la mayoría de los encuestados consideran que es importante respetar los espacios peatonales.

Gráfico N° 42: Ítem 29 “reconozco que el espacio peatonal es escenarios de posibles accidentes”



El gráfico 42 muestra que el 28% se encuentran totalmente en desacuerdo con que reconocen que el espacio peatonal es escenario de posibles accidentes, el 21% están en desacuerdo, de igual manera el 21% está de acuerdo con la premisa, el 19% dieron una respuesta neutra y el 11% están totalmente de acuerdo. En esta gráfica se observa que hay una cantidad considerable de encuestados los cuales no consideran que los espacios peatonales sean escenarios de posibles accidentes.

Tabla N° 5:

Interacción conductor- peatón – con conductores

	SUBCATEGORIA	COMPONENTE COGNITIVO	COMPONENTE AFECTIVO	COMPONENTE CONDUCTUAL
IIINTERACCION CONDUCTOR PEATON	CON CONDUCTORES	<p>Reconocen que hay una deficiencia en la convivencia con los conductores de servicio público. Provocada por la actividad económica</p> <p>No tienen conflictos con los conductores particulares.</p>	<p>Sienten que es por esta razón que no han logrado la legalidad y Que es mejor prevenir los mal entendidos con las personas del sector del transporte.</p> <p>Competencia por pasajeros en el sector del transporte. Que el transporte legalizado tiene mucho poder y se apoyan entre si</p> <p>Que el sector del transporte público legalizado ha disminuido la cantidad de pasajeros Sienten que el servicio que prestan es mejor que el servicio público. La accidentalidad no solo depende de los mototaxistas pues están involucrados todos los actores viales.</p> <p>La culpa siempre recae en el sector ilegal. No tienen apoyo en caso de accidentalidad con otro conductor por parte de las autoridades. Son aceptados, excepto cuando se presenta situaciones conflictivas como accidentes.</p>	<p>Evitar enfrentamientos con el sector del transporte.</p> <p>Enfrentamientos cuando se interrumpe la normalidad con personas del sector del transporte.</p> <p>Prestan un servicio ágil y por debajo del costo de una carrera en taxi y más rápida que un colectivo</p>

La tabla No 5 señala el análisis de contenido realizado a las entrevistas en la categoría de interacción conductor – peatón, y se puede evidenciar las actitudes que tienen frente a los conductores.

En cuanto a lo que saben de la interacción con los demás conductores, se puede decir que Reconocen que hay una deficiencia en la convivencia con los conductores de servicio público, provocada por la actividad económica y que con los conductores de servicio particular no tienen conflictos.

En cuanto a lo que perciben el análisis muestra que Sienten que por los conflictos que tienen con los conductores de servicio público no han logrado la legalidad y que es mejor

prevenir los mal entendidos con las personas del sector del transporte, sienten que competencia por pasajeros en el sector del transporte pero el transporte legalizado tiene mucho poder y se apoyan entre si y a su vez que el sector del transporte público legalizado ha disminuido la cantidad de pasajeros. Sienten que el servicio que prestan es mejor que el servicio público y que la accidentalidad no solo depende de los mototaxistas pues están involucrados todos los actores viales pero que la culpa siempre recae en el sector ilegal, perciben que no tienen apoyo en caso de accidentalidad con otro conductor por parte de las autoridades y que son aceptados por los conductores particulares excepto cuando se presenta situaciones conflictivas como accidentes.

Las conductas asumidas por las personas entrevistadas giran en torno a evitar enfrentamientos con las personas del sector del transporte, pero el enfrentamiento se presenta cuando se interrumpe la normalidad en las acciones como accidentes o conducción propensa al accidente.

Tabla N° 6:
Interacción conductor - peatón – con peatones

	SUBCATEGORIA	COMPONENTE COGNITIVO	COMPONENTE AFECTIVO	COMPONENTE CONDUCTUAL
IIINTERACCION CONDUCTOR	CON PEATONES	El peatón es el más perjudicado en caso de un siniestro en la vía. Vulnerabilidad del peatón La invasión de espacio público impide la libre movilidad del peatón.	Los peatones tampoco conocen las normas de tránsito y aumentan el riesgo vial. Muchos peatones arriesgan su vida y ponen en riesgo la sana movilidad. Los peatones deben hacer uso de la calle para su movilidad por la invasión que se presenta en las áreas propias de los peatones.	Manejar con precaución esquivando la aparición esporádica de un peatón. Los mototaxistas incurrir en la invasión de la cebr peatonal y de los andenes esperando clientes para hacer una carrera.

La tabla No 6 muestra el análisis de contenido realizado a las entrevistas en la categoría de interacción conductor – peatón, y se puede evidenciar las actitudes que tienen frente a los peatones.

Frente a lo que saben de la interacción con el peatón, reconocen que el peatón es el más perjudicado en caso de un siniestro en la vía que hay una vulnerabilidad constante del peatón y que la invasión de espacio público impide la libre movilidad del peatón.

De la misma manera sienten que los peatones tampoco conocen las normas de tránsito y por eso aumentan el riesgo vial, que muchos peatones arriesgan su vida y ponen en riesgo la sana movilidad y que los peatones deben hacer uso de la calle para su movilidad por la invasión que se presenta en las áreas propias de los peatones.

En cuanto a las conductas asumidas por los mototaxistas encuestados se evidencia que Manejar con precaución esquivando la aparición esporádica de un peatón es una conducta regular, y que los mototaxistas incurren en la invasión de la cebra peatonal y de los andenes esperando clientes para hacer una carrera.

Tabla No: 7 Distribución de los Resultados Generales entrevista. Categoría emergente- práctica laboral

	SUBCATEGORIA	COMPONENTE COGNITIVO	COMPONENTE AFECTIVO	COMPONENTE CONDUCTUAL
PRACTICA LABORAL	ELECCION DE OFICIO	<p>Las condiciones laborales han cambiado.</p> <p>No hay formalidad en el oficio y en su reglamentación</p>	<p>que entre menos estudian menos oportunidades de ingreso económico tienen</p> <p>Es la única oportunidad de ingreso económico que tienen para lograr el sustento de la familia.</p> <p>Que el éxito laboral se alcanza cuando ya se tiene una clientela definida.</p> <p>El tiempo lo manejan ellos mismos, su sueldo depende de ellos mismos.</p> <p>Económicamente les va bien</p> <p>Que pertenecen al sector informal del rebusque.</p>	<p>Cumplir con las exigencias del cliente.</p>

La tabla No 7 muestra el análisis de contenido realizado a las entrevistas dando como resultado una categoría emergente la cual se ha denominado como practica laboral y visualiza la elección del oficio.

En cuanto a lo que los mototaxistas encuestados saben acerca de la elección del oficio se puede decir que sienten que las condiciones laborales han cambiado y que no hay formalidad en el oficio y en su reglamentación

De igual manera sienten que pertenecen al sector informal del rebusque, el tiempo lo manejan ellos mismos, su sueldo depende de ellos mismos. Que entre menos estudios poseen menos oportunidades de ingreso económico tienen, que el mototaxismo es la única oportunidad de ingreso económico que tienen para lograr el sustento de la familia, económicamente les va bien que el éxito laboral se alcanza cuando ya se tiene una clientela definida.

La conducta practicada por los mototaxistas entrevistados en la elección del oficio gira en torno a cumplir con las exigencias del cliente.

Aspectos generales del análisis de los resultados:

De acuerdo a los resultados obtenidos en la investigación, hay datos muy importantes para este estudio, los cuales se desarrollaran por cada categoría de análisis.

Dentro de la categoría de normatividad de transito se encuentran aquellas leyes que promueve o promulga el Estado Colombiano a través de su poder ejecutivo, para la realización y aprobación de dichas leyes, dentro de ellas está la ley 769 del 2002 la cual expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones, realizada con el fin de contrarrestar los altos índices de accidentalidad existentes en el país.

En esta categoría se observa que los mototaxistas creen conocerla, es decir conocer el código nacional de tránsito y transporte, pero según los resultados solo tienen un conocimiento empírico de la norma, es decir, han aprendido las normas más comunes gracias a su labor diaria en el medio de transporte, solo muy pocos participantes conocen de una manera más específica estas normas. Para ellos la normatividad pasa a un segundo plano, lo que prima es saber conducir

el vehículo, saber ubicarse en la ciudad, conocer los barrios y saber cómo funciona la nomenclatura de la ciudad. Sin embargo reconocen la importancia de saber las normas que rigen la movilidad antes de poder conducir cualquier vehículo pues como lo mencionan en algunas entrevistas cuando se les pregunta por el conocimiento que tienen frente a la normatividad:

“Pues lo básico, que el pare, que los semáforos, claro eso uno lo conoce pues porque si no, lo multan a uno.”

“la verdad es que uno no le para bolas muchas veces a esas barracas normas, es que son muy largas pa’ uno leerlas y a la larga nadie las cumple entonces pa’ que tanta chimbada, uno igual puede manejar y lo va aprendiendo, vea yo le apuesto que hasta muchos policías ni siquiera se saben esos manuales y todo y así lo paran a uno y siempre piden lo mismo, que seguro, que el pase y la tecnicomecanica, pero no saben más.”

“ y otra cosa, pregunte cuantas personas que manejan hasta carro tanques saben esos códigos, y cuando pasa un accidente siempre es culpa de la moto, entonces, si todos se lo supieran sería mejor, pero a ver, quien se lo sabe? Muy pocos”

Dentro de los sujetos de estudio, la valoración de las normas de tránsito concuerdan que no todas son necesarias, ese supuesto es uno de los motivos del por qué no respetan las normas de tránsito, cuando se realizaron las observaciones se evidencio que el 50% de las personas observadas utilizan de forma adecuada el casco, más que todo en la zona céntrica, donde hay más control por parte de las autoridades, otras personas llevan el casco mas no lo utilizan abrochado, y esto es más evidente con los pasajeros de los mototaxistas.

Los sujetos de estudio a pesar de reconocer la importancia de la normas, no las acatan, por ejemplo dentro de las personas encuestadas el 55% asegura que estacionarse en la cebrá es una práctica muy común aunque saben que no es permitido. Así mismo estas personas en un 50% aseguran que no acatan las normas de tránsito, esta parte se evidencio en los tres instrumentos utilizados para este estudio

Este tipo de población percibe las medidas de protección como lo son el casco y el chaleco como un uso para no adquirir un comparendo, mas no como un elemento de protección, otros son conscientes que los cascos que utilizan no son los reglamentarios y esto se evidencia en las

observaciones como en la entrevista grupal, el SOAT y la revisión técnico mecánica también lo ven como un requisito mas no como un elemento preventivo los cuales ayudan a registrar menos percances y en caso de alguno se tiene la facilidad de atención en cualquier centro hospitalario.

En cuanto a la infraestructura vial se establece que es un factor importante para la movilidad, pues son aquellas vías de comunicación por las cuales hay un desplazamiento y son utilizadas por las diferentes tipos de vehículos; en las vías encontramos semaforización, andenes y puentes peatonales. En esta categoría se observó que la población de estudio da a conocer que existen falencias en las vías, ellos reconocen que en el municipio de Palmira los baches o huecos simplemente los parchan y que solo es una solución temporal, estos huecos dañan o desajustan las partes de cualquier vehículo, mas aseguran que los huecos no son los directamente responsables de la accidentalidad del municipio pues como lo refieren en algunas entrevistas cuando se les pregunta por la infraestructura del municipio:

“Llevadas que manada de huecos, parece no son huecos son cráteres uffff eso por ahí por el coliseo es un solo hueco y cuando llueve eso se vuelve un mierdero. Suj4 o sabes por dónde? Por ahí por la galería parece yo hasta evito pasar por ahí. Suj2 pero las calles de los barrios nuevos son buenas, vea por lo menos mire estas aquí es chévere andar por que está bien pavimentadito. Suj4 si porque ya las calles viejas solo reparchean y tapan y tapan y lo que hacen es dejar más feas las calles y eso acaba hasta con las motos. Suj5 pero últimamente yo he visto que hay unos manes camellándole a eso no? Esos manes que contrato el alcalde para q taparan y todo. Suj2 esperemos a ver qué pasa por que Palmira se quedó, vea Cali allá están arreglando calles y haciendo puentes y todo eso se ve más bonita en la ciudad, en cambio aquí lo único que hacen es tapar y retapar en vez de tumbar y volver a hacer, por eso eso siempre se va a dañar.”

En cuanto a la semaforización y señales de tránsito argumentan en que no se percibe una falta de estos, pero si se evidencia un deterioro de los semáforos como las señales de tránsito, es decir se encuentran semáforos que no funcionan o funcionan a medias, los pares se borran, al igual que la pintura de los reductores de velocidad.

Además los mototaxistas que colaboraron en este estudio sienten que la ciudad se expandió, al igual que su población y los vehículos que por ella transitan, pero lo único que no creció fue su maya vial, y este argumento es fácilmente observable, solo basta con observar la

zona céntrica del municipio y se nota que las calles son pequeñas, ocasionando que en las horas picos especialmente en la zona céntrica colapse el transporte.

Igualmente se evidencia que la población de este estudio piensan que existe un mal diseño de la ciudad, en donde falta más espacio para los peatones, con andenes más anchos y así mismo existe un mal diseño de las casas especialmente de los barrio más antiguos como el Colombia, la colombina y barrio nuevo, estas casas están muy salidas, en primer lugar perjudicando a los peatones porque los andenes son muy angostos y en ocasiones los peatones transitan por la vía vehicular. En segundo lugar los automóviles deben salir casi hasta la mitad de la vía para poder observar el tráfico.

Dentro de los datos más relevantes se observa que el 81% de los sujetos encuestados consideran que la maya vial de Palmira no permite una buena movilidad, el resto de los porcentajes tomaron una posición neutra y ninguno de los encuestados está en desacuerdo con esta premisa, es decir ninguno de los participantes piensa que la ciudad de Palmira permite una movilidad propicia.

Otra falencia que tiene la ciudad es la falta de zonas de parqueo en el centro, debido a esto los mototaxistas se parquean en cualquier esquina, entorpeciendo la movilidad especialmente en horas picos, debido a esto en ocasiones utilizan los andenes como zona de parqueo, ocasionando así que los peatones no puedan usar su espacio peatonal, además la zona céntrica también no se encuentra habilitada para una buena movilidad de los peatones.

En cuanto a la interacción conductor – peatón, la cual hace referencia al tipo de relación que se presenta entre los actores de la movilidad vial que diariamente están en interacción, pues conviven en un mismo espacio: la calle. Se hace necesario precisar que así como existen varios tipos de vehículos como automóviles, camperos, utilitarios, motocicletas etc. también existen diferentes tipos de peatones: jóvenes, ancianos, bebés, discapacitados etc.

Dentro de esta categoría se evidencia que existe un respeto hacia el peatón, puede ser porque lo vea como un cliente potencial, con los mototaxistas con que se realizó el estudio argumentan que tienen en cuenta en el momento de movilizarse en sus vehículos, especialmente en espacios públicos como colegios o parques.

El respeto de los mototaxistas hacia el peatón se nota más marcado en la zona céntrica, de acuerdo con las observaciones fue la única parte donde los mototaxistas cedieron el paso a los peatones y fueron más tolerantes.

Por otro lado no se reconoce a los peatones causantes de la accidentalidad del municipio, pero sí reconocen que falta más cultura ciudadana al momento de movilización de este tipo de actor, ya que los peatones, no utilizan las cebras ubicadas en las esquinas para cruzar la calle, sino que cruzan por cualquier parte, no caminan por los andenes sino que por el contrario andan por un lado de la vía. Además los pocos espacios peatonales no son utilizados de forma adecuada por ellos como los dos puentes peatonales que hay en la ciudad, pero se argumenta que por motivos de seguridad y por qué son vías muy fáciles de pasar.

Los pocos espacios peatonales que existen son vulnerados por otros actores de la movilidad como mototaxistas, taxis o también por vendedores ambulantes, los cuales entorpecen no solamente el flujo vehicular, sino que simultáneamente afecta a los peatones, colocándolos en riesgo por que en muchas ocasiones les toca bajarse de los andenes para poder transitar, según las observaciones realizadas, los puntos más críticos se encuentra en la carrera 26 en la altura con calle 24 hasta la 31.

La población de este estudio ratifica que con los únicos actores que la movilidad tiene problemas es con los conductores de servicio público, específicamente con los vehículos intermunicipales, los cuales son los conductores que más violan el código de tránsito y transporte como por ejemplo no respetan los semáforos, andan con más pasajeros del cupo permitido, recogen y descargan pasajeros en sitios prohibido como en la mitad de la vía entorpeciendo la movilidad, al recoger los pasajeros, no le importa o no tienen presentes los demás conductores que transitan por la derecha como motociclistas y ciclistas, ayudando a incrementar los indicadores de accidentalidad.

8. DISCUSIÓN

A través de las técnicas de recolección de la información como lo son la observación, la encuesta y las entrevistas grupales se pretendió recoger la suficiente información para describir con bases sólidas, cuales son las actitudes de un grupo de mototaxistas frente a la movilidad vial.

Como se ha señalado en otros apartados para esta investigación se construyeron tres categorías de análisis las cuales permitieron clasificar de manera adecuada las actitudes de un grupo de mototaxistas de la ciudad de Palmira. La primera categoría se relaciona con la normatividad de tránsito y tiene que ver con las leyes promovidas y promulgadas por el Estado Colombiano, reglamentadas buscando el fin de disminuir la accidentalidad vial en el territorio nacional, en esta categoría se encontraran los tres componentes de la actitud que tienen los mototaxistas frente a la norma, en segunda instancia se encontrara la categoría de la infraestructura vial, teniendo en cuenta, la maya vial del municipio y la semaforización y la señalización desde lo cognitivo, lo afectivo y lo conductual, y por último se encontrara a la categoría de interacción conductor- peatón haciendo referencia a la relación que presentan los actores de la movilidad vial en constante interacción con relación a lo que saben, lo que sienten y lo que hacen.

Dentro del conocimiento que los mototaxistas tienen acerca de la normatividad de tránsito, se destacan varios elementos constitutivos que influyen en la construcción de la actitud, como primera medida se puede establecer que no conocen la normatividad completa existente en la ley 769 promulgada en el año 2002 pues en esta se aclara que la motocicleta no podrá ser un vehículo de transporte público y se dictan otras disposiciones, en segunda medida se puede decir que frente al seguimiento de normas de tránsito, su saber esta mediado por la experiencia, lo que conocen lo han ido construyendo a medida que ejercen su labor, dándole más importancia al conocimiento operativo de su ejercicio como lo es la conducción mecánica de la moto y el conocimiento espacial de la ciudad. Los mototaxistas creen conocer las normas de tránsito en su totalidad pero lo que sucede es que han interiorizado fragmentos de la normatividad mediados por el juicio propio y la experiencia, para así determinar cuáles apartes de la norma cumplir y cuáles no. Esto depende de tres aspectos fundamentales, primero del sentido de la comodidad que

sientan al cumplirla, pues para ellos hay normas que sirven y normas que no, como el uso del casco y el uso del chaleco, en donde saben que el casco les podrá salvar la vida en un accidente, caso contrario con el chaleco pues no saben cómo el uso de este elemento pueda aportarles a la seguridad si, las condiciones de alumbrado público son óptimas, en segunda medida depende de la importancia que esta genera para ellos dado que se aprende la norma en orden de importancia, dando respuestas positivas al cumplimiento de la norma, aquí se destaca el hecho de llevar la documentación en regla, pues es importante para ellos que su instrumento de trabajo no sea inmovilizado y así poder sostener a su familia, y por ultimo depende de las consecuencias que acarrearán al incumplirlas teniendo como base aquellas normas que les conllevarán a una multa de tránsito o a una inmovilización del vehículo, dando aquí respuestas negativas frente a lo cognitivo pues saben que deben realizar los altos de los semáforos o realizar los pares en zonas peatonales, pero estos incurrirán en infracciones y así poder llegar rápido a su lugar de destino.

Lo anterior conlleva, como lo menciona Fasio (1989) citado por Morales & Reboloso, a considerar la actitud como una asociación entre un objeto dado y una evaluación dada. Según la investigación con los mototaxistas participantes, se establece que han realizado organizaciones duraderas de creencias asignándoles una carga cognitiva favorable al conocimiento que ellos tienen acerca de la normatividad, aseguran que lo que saben sobre estas les es suficiente y por esta razón no existe una motivación más amplia para acceder al conocimiento total de las normas, esto hace que se creen pactos colectivos bajo los parámetros que ellos mismos establecen por fuera de la normatividad, En pocas palabras el hecho de que los mototaxistas no reconozcan en su totalidad las normas establecidas por el gobierno permite que se construyan entre ellos pactos y excepciones a las normas que no practican y un ejemplo claro de esto se evidencia cuando aun sabiendo que el alto del semáforo debe respetarse en su totalidad, deducen que se podrá pasar si primero se cercioran de que en la otra vía no hay flujo vehicular y sin proponérselo se empiezan a imitar conductas hasta que se normaliza a una práctica común y es repetido por sus pares argumentando siempre las mismas razones del incumplimiento, que no puede llegar tarde, que el cliente se enoja, que pierde dinero etc. Convirtiéndose en una respuesta mediadora entre el ambiente social de los mototaxistas y las respuestas de dicho ambiente volviéndose de esta manera en un modelo de adaptación “si otros lo hacen, si yo lo hago y no pasa nada, porque no seguir haciéndolo.”

En lo afectivo se puede establecer dos características importantes, la primera es que sienten que las normas de tránsito son importantes pues regularizan la convivencia vial y minimizan la accidentalidad , pero sienten que no es agradable el estudio de las normas de tránsito, que hay un exceso de normatividad y que esto hace que no las sepan en su totalidad, esto establece que hay un sentimiento desfavorable, una reacción subjetiva negativa frente a las normas de tránsito, pues no se sientan a gusto con ellas, y esta es la razón fundamental a esa respuesta, pues aquí se realiza la evaluación afectiva del objeto y los sentimientos que el sujeto ha creado sobre él, ya que este elemento afectivo va creciendo a medida que el sujeto adquiere experiencia directa con el objeto o cuando siente que de alguna manera le genera conformidad y para estos mototaxistas es importante saber las normas de tránsito pero no sienten que las que hay les generaran satisfacción y por el contrario su proclamación está hecha para perseguirlos. Así mismo perciben que estas normas son realizadas sin tenerlos en cuenta a ellos como motociclistas, observándose un sentimiento desfavorable hacia lo establecido por el gobierno, pues sienten que no hay un espacio de participación ciudadana que le permita al sujeto la interacción entre él y su entorno social. La segunda característica gira en torno al uso de los elementos de protección personal, tienen un sentimiento favorable pero solo a uno de los 2 elementos, denotan que hay un grado de favorabilidad frente al uso del casco, no sienten que el chaleco sea parte complementaria de la protección personal y por eso no lo incluyen en los objetos de agrado, hay una separación de elementos la cual le da un carácter de importancia al casco y a su uso.

La infraestructura vial juega un papel importante a nivel de las actitudes, pues cada sujeto percibe de manera distinta los espacios públicos y su interacción depende del interés que tenga para relacionarse con el medio. Frente a esta categoría se puede establecer que hay una respuesta con carga negativa, que los sujetos participantes saben que las calles son antiguas, saben que el flujo vehicular ha aumentado considerablemente y que sin duda la invasión del espacio público es determinante en la aparición de accidentes, permitiéndole a estos realizar evaluaciones internas negativas hacia su entorno. Saben que los espacios peatonales no son los suficientes.

Desde la parte afectiva en la infraestructura vial, se puede establecer que las evaluaciones que se hacen son negativas, pues refieren que hay diferentes problemáticas como las vías en mal estado, la señalización y la mala utilización de los semáforos que no les permite realizar una evaluación positiva, un claro ejemplo de esto es que ellos saben que se están realizando obras de mejoramiento en infraestructura, pero sienten que no son una solución total a esta problemáticas. Igualmente tienen una evaluación negativa en cuanto al uso que se le da al espacio público por su parte y por los vendedores ambulantes.

Frente a la parte conductual se puede establecer que las conductas que estos siguen esta mediada por lo que existe en la memoria de la persona, permitiendo una representación de la interacción de la persona y su entorno social y así evaluar el objeto, un claro ejemplo de esto esta cuando el sujeto sabe cuáles son las calles que están en mal estado, a su vez siente que esto le provocara un daño significativo al vehículo y por ende no podrá seguir laborando, entonces recurren a la memoria, así determinará la estrategia que adoptará ante los mismos y así no utilizara la vía en mal estado estableciendo que la conducta está relacionada con la experiencia personal que se ha tenido con el objeto.

Lo que se puede evidenciar en esta investigación en cuanto a la interacción con los conductores, es que esta se divide en dos, con los conductores de servicio público y con los conductores particulares, con el servicio público, saben que hay un problema de convivencia que esta mediada por la actividad económica, aquí se puede decir que hay una carga desfavorable frente a esta actitud, además sienten que por esta razón siguen en el sector informal y que además no tienen apoyo en caso de accidentalidad por parte de las autoridades, agregándole entonces un grado de desfavorabilidad. En cuanto a los conductores particulares tienen una actitud neutra mediada desde lo cognitivo y lo afectivo. En cuanto a las conductas que siguen, se puede evidenciar una actitud desfavorable pues mantienen constante enfrentamiento en la vía, logrando con esto de cierta manera responder a las agresiones a las que ellos creen ser sometidos, buscando una satisfacción pues a su vez mencionan que su servicio es mucho mejor que el legalizado, como lo menciona Becker citado por Boudon (2006) los individuos hacen lo que hacen porque piensan que con estas acciones lograrán su satisfacción máxima teniendo en cuenta que la gente actúa considerando las consecuencias que generaran sus acciones. En cuanto a la

interacción con el peatón reconocen que el peatón es el más perjudicado en caso de un siniestro, y que la invasión del espacio público impide la libre movilidad, sienten que los peatones deben de conocer las normas de tránsito, esta es una evaluación favorable puesto que de cierta manera lo que saben y lo que sienten van en vía de la prevención y al mejoramiento del entorno, pero sus acciones se pueden mirar desde dos maneras, la primera se centra en una evaluación favorable la cual se basa en el manejo preventivo, y la otra tiene una carga negativa puesto que la conducta que realizan para esperar y recoger sus pasajeros atenta contra la utilización del espacio público.

La disonancia cognitiva presente

Según Reboloso & Olza (1996) nos da a conocer que “la teoría de la disonancia entiende que las relaciones entre creencias están más determinadas más por las expectativas de las personas, que por sus interrelaciones objetivas lógicas”, es decir que en el caso de los mototaxistas la creencias de ellos es que son de gran importancia las normas de tránsito, antes de conducir cualquier vehículo, pero ello solo se queda en expectativa, la realidad como pudimos evidenciar es diferente porque los mototaxista piensan como necesario para poder conducir, ellos no lo cumplen, es decir infringiendo la ley, es decir existe una contradicción por lo tanto existe una disonancia.

Esta disonancia se puede atribuir a varios factores, el primordial para los mototaxistas es que en su calidad de transportadores, tienen que llegar de un punto a otro en el menor tiempo posible, porque muchas veces están realizando una carrera y de pronto los(as) clientes los llaman para un transporte o diligencia, al no respetar los semáforos ahorran más tiempo y combustible. Otro motivo según los sujetos de estudio es la inseguridad que presenta la ciudad de Palmira, argumentando que muchas veces realizando los semáforos han robado a motociclista y que en horas de la noche no respetan ninguno al menos que allá la presencia de alguna autoridad competente para poderlos sancionar.

9. CONCLUSIONES

Como resultado de este estudio, se puede establecer que los mototaxistas que formaron parte de la muestra, no tienen un buen manejo de la normatividad de tránsito, muchas veces es por el propio desconocimiento de estas normas, otros casos por la inseguridad que presenta el municipio de Palmira, pues se corre el riesgo de poder ser atracado por delincuentes y algunos casos aislados, los cuales argumentan que no todas las señales de tránsito son necesarias. En cuanto a los elementos y documentos reglamentarios como casco, chaleco, SOAT y revisión técnica los perciben como un requerimiento para evitar un comparendo y no como algo preventivo.

Dentro de lo percibido por el grupo de mototaxistas acerca de la infraestructura vial del municipio se logra identificar que para ellos Palmira no cuenta con los suficientes espacios peatonales, ni con zonas de parqueo en la zona céntrica, existe una invasión del espacio público por parte de los vendedores ambulantes. Además no existe una cultura ciudadana por parte de los peatones para que utilicen los espacios diseñados para ellos como lo son transitar por las cebras, hacer uso de los puentes peatonales y transitar por los andenes.

Los semáforos y la señalización de tránsito que posee la ciudad son suficientes para la regularización del tráfico, pero no todos funcionan adecuadamente y algunas señales ya están sin pintura lo que hace difícil percibir las.

En cuanto a las interacciones con los otros actores de la movilidad, si existe un reconocimiento hacia los otros actores por parte de los mototaxistas, sin embargo con los conductores de vehículos públicos la convivencia no ha sido óptima como con los otros actores, generando molestias con este tipo de vehículos en especial con los buses intermunicipales.

Los mototaxistas participantes han desarrollado una serie de actitudes que para ellos están sustentadas desde sus juicios evaluativos que los llevan a intentar solucionar y darle respuesta a intereses particulares, han creado actitudes favorables hacia la movilidad vial que muy seguramente no son favorables en el entorno, esto lo han hecho para poder instaurar comportamientos que no son aceptados y volverlos comunes, un fiel caso es el de la evasión del

semáforo en donde sustentan que si esperan el tiempo total del alto del semáforo perderán clientela o se exponen a la inseguridad, pero el factor determinante nace desde la conducta de la categoría emergente de practica laboral en donde deben cumplir con las exigencias del cliente, en llegar rápido al lugar de destino y en hacer el mínimo de pares posibles. De igual manera han convertido actitudes favorables como las del uso preventivo del chaleco o como la de aprender las normas de tránsito en su totalidad en desfavorables pues estos objetos bloquean en cierta manera la satisfacción propuesta.

Las actitudes de un mototaxista reflejan en gran medida las actitudes del grupo en el que está inmerso, y si él desea estar en el grupo deberá mantenerlas y así empezar a construir actitudes características del grupo, llegando a que todos los miembros tengan las mismas actitudes y las mismas evaluaciones sobre distintos objetos y así empieza a regir las normas del grupo.

En cuanto a las actitudes que tienen los mototaxistas participantes de esta investigación se puede establecer que estas cumplen con una función adaptativa y utilitaria que les ha servido para evaluar sus respuestas y así interactuar con su mundo social, estas a su vez les han ayudado, a alcanzar objetivos deseados como desarrollo personal y familiar al lograr el sostenimiento de su familia viviendo esto como una recompensa

El conocimiento es fundamental en la formación de la actitud, en la formación del mundo social que rodea al individuo, pues este permite categorizar la información estableciendo un marco de referencia que evita que el sujeto haga evaluaciones constantes sobre el mismo objeto, en este caso sobre la movilidad vial, recurriendo siempre a la memoria. Por esta razón el comportamiento de los mototaxistas gira entorno a realizar acciones repetitivas sin evaluarlas, así pues un conocimiento detallado favorece la asociación con el objeto.

Gracias a la realización de esta investigación se puede establecer que los mototaxistas perciben que son estigmatizados como los causantes de la mayor parte de los accidentes de tránsito, dentro del municipio de Palmira, lo cual se puede evidenciar en las entrevistas realizadas. (Ver anexo 3. modelo de entrevistas)

“vea por lo menos mire a esos conductores de taxi, mantienen rabones, se enojan con uno y muchos le tiran el carro a uno.”

“pero con los de los taxis es duro, ellos no nos quieren, es mas ellos son los que están chuzando para que no nos legalicen, ellos saben que nosotros prestamos un mejor servicio más económicos.”

Gracias a esto en general todos los motociclistas se encuentran bajo vigilancia constante de las autoridades los cuales adelantan operativos y campañas educativas dirigidas a un solo actor de la movilidad, dejando excluido a los peatones y conductores de vehículos particulares y públicos.

La falta de investigaciones en esta clase de escenarios hacen que las soluciones propuestas no sean lo suficientemente eficaces para ayudar a mejorar la movilidad, además de que no aportan los suficientes supuestos teóricos para abordar a todos los actores y sus problemáticas, lo que ocasiona que hallan intervenciones que solo minimizan la problemática mas no se toman propuestas para dar una solución eficaz y duradera de la problemática.

10. RECOMENDACIONES

La importancia de esta investigación radica en que sirve de apoyo para el diseño de políticas encaminadas al mejoramiento de la movilidad vial en el municipio de Palmira pues el mototaxismo es una realidad y un fenómeno en crecimiento constante. Esto implica que no solo se debe pensar en su erradicación como transporte ilegal de pasajeros, pues ya ha adquirido fuerza no solo entre los prestadores de servicio si no en los usuarios, sabiendo que uno de los factores importantes en la movilidad está en la escogencia del transporte y del servicio que este preste.

Luego de hacer una revisión final de esta investigación, se establece que es necesario abarcar otros aspectos teóricos y metodológicos que no fueron agotados en este estudio y que sin

duda servirán para entender aún más no solo el fenómeno del mototaxismo sino también el de la movilidad vial en el municipio acogiendo a todos los actores pues las pocas investigaciones en esta clase de escenarios hacen que las soluciones propuestas no sean lo suficientemente eficaces para ayudar a mejorar la movilidad, lo que ocasiona que hayan intervenciones que solo amortigüen la problemática mas no se toman propuestas para acabar de raíz este problema.

En cuanto a la población, se recomienda que en posteriores investigaciones se tengan en cuenta no solo a los mototaxistas, sino también a los conductores de servicio público, a los conductores particulares y a los peatones, dado que ellos también hacen parte fundamental de la movilidad y su interacción con los mototaxistas es más constante y sus actitudes también ayudan a entender las interacciones que estos presentan en la vía, esto con el fin de lograr plantear modelos de intervención integradores que posibiliten un cambio en el pensamiento social.

Otra recomendación para lograr estudiar la integralidad entre actitudes y movilidad es que se sigan realizando investigaciones complementando los componentes de la movilidad, entendiendo esto como la necesidad de estudiar a la normatividad de tránsito, la infraestructura vial y la interacción conductor-peatón, pues de esta manera se podrán obtener resultados más precisos y más acertados frente a la problemática.

De igual forma se recomienda integrar como parte activa a las instituciones que regulan normas en la ciudad, como la policía, los guardas de tránsito, la secretaria de movilidad y de infraestructura, esto con el fin de poder tener en cuenta la información que ellas puedan aportar para la investigaciones de las actitudes de los mototaxistas de la ciudad.

Se deben realizar más estudios con mototaxistas que incluyan no solo a peatones, sino a usuarios del sistema, no usuarios y conductores de otros tipos de vehículos y así identificar las diferencias y similitudes que estos tienen frente al fenómeno del mototaxismos, el crecimiento de la accidentalidad, la trasgresión de la norma y la convivencia ciudadana,

En cuanto a los instrumentos utilizados se recomienda hacer mesas de participación ciudadana en donde estén presentes todos los actores viales y así poder debatir sobre las problemáticas que afectan, no solo a la movilidad sino a la convivencia, esto con el fin de recoger la información debatida y así poder contrastar lo que ellos dicen y opinan por separado con los argumentos de defensa que usan.

Metodológicamente se recomienda que este tipo de investigaciones tengan un diseño longitudinal y así analizar los cambios a través del tiempo con determinadas variables y así establecer la relación entre ellas, esto con el fin de recolectar más datos en periodos de tiempos distintos, que permitan realizar inferencias respecto a los cambios y sus consecuencias.

11. REFERENCIAS

- Alcaldía de Palmira. (2008) *Informe trimestral de Movilidad. Secretaria Tránsito y Transporte.*
- Barón, R. A. & Byrne, D. (1998.) cap.4 *las actitudes una evaluación del mundo social.* Psicología social (Pp129-173)
- Ballén, F. (2007) *derecho a la movilidad, La experiencia de Bogotá D.C.* universidad militar Nueva Granada: Bogotá.
- Bardín, L. (1986). *El análisis de contenido.* Madrid, España: Akal.
- Burgos, M., Ortiz, L.A. (2001). *Investigaciones y Trabajos de Grado* 1era. Edición. Ntextos Editores. Colombia.
- Consejo de transporte de Lima y El Callao & Ministerio de transporte y comunicaciones (2007). *Los mototaxis en el área metropolitana de lima y callao.* Perú
- Eagly and Chaiken, (1993). *The Psychology of Attitudes*, Fort Worth, TX: Harcourt Brace Jovanovich
- Granada, H. (2007). *Dimensiones psicosociales del ambiente – Su relación con el desarrollo humano.* Buga, Colombia. Impretec Ltda.
- Hunn, K. (1981) “*Programas de desarrollo urbano en México, mostrado en ejemplos de Ciudad Juárez*”, Publicaciones Latinas, Alemania.
- Huerta Paredes H. (2008). *Actitudes Humanas, Actitudes Sociales*, Madrid ,España
- Jerez S & Torres P, (2010) *Manual de Diseño de Infraestructura peatonal urbana*, Santafé de Bogotá.

- Krippendorff, K. (1990). *Metodología de análisis de contenido. Teoría y práctica*. Barcelona-Buenos Aires- México: Paidós.
- Loera, M (1990) “*Evolución de la demanda de servicio de transporte en las Ciudades*. Ciudad de Juárez. México
- Loera, M. (1996) “la hecatombe de la movilidad. Ciudad de Juárez. México
- Morales, J.F., Reboloso, E. y Moya, M. (1994) Mensajes persuasivos y cambios de actitudes. *Psicología social*, Madrid, MacGraw Hill/Intera
- Moscovici, S. (1991). *La Psicología Social I*. Barcelona, España: Paidós.
- Moyano, E (1997). *Teoría del Comportamiento planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones*. Universidad Santiago de Chile.
- Petty, R.E. y Wegener, D.T. (1998). Attitude change. En D. Gilbert, S. Fiske, y G. Lindzey (Eds.), *The Handbook of Social Psychology* (4th ed.). New York: McGraw-Hill.
- Ramírez, M. A. (2007). *Guía para trabajos escritos y presentaciones de proyectos de investigación*. Villavicencio, Colombia. División Editorial.
- Reboloso, E. y Olza, M. (1996) Disonancia cognitiva. *Psicología social y Trabajo Social*, Madrid, McGraw Hill/Interamericana de España
- República de Colombia. Código Nacional de Tránsito. Ley 769 (2002). Congreso de la Republica.
- Rodríguez A. & Morales C. (1972) *la potencialidad ansiogénica de la disonancia cognitiva*. Revista latinoamericana de psicología, vol. 4 (Pp 103-115)
- Seminario de arquitectura X sal, “*historia ambiental de Bogotá*” .universidad militar nueva Granada. Bogotá D.C

ANEXOS

Cronograma

SEMESTRE	Segundo semestre de 2011 Septiembre - Diciembre	Primer semestre de 2012 Febrero - Junio	Segundo semestre de 2012 Septiembre - Diciembre	Primer semestre de 2013 Febrero - Junio
FASE				
Fase 1: Planeación				
Fase 2: Aprobación del proyecto				
Fase 3: Selección de los participantes y construcción de los instrumentos				
Fase 4: Ejecución				
Fase 5: Presentación y Análisis de resultados				
Fase 6: Discusión y Conclusiones				

Anexo1. Rejilla de observación

rejilla de observación No: 1	LUGAR: centro de Palmira	Fecha: 11, 12, 13 de agosto de 2012, 13, 14, 15 DE OCTUBRE
sujetos observados: 10	FECHA:	
categoría	Normatividad de transito	
	ITEM	UNIDAD DE ANALISIS
		s1
	ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL	PORTA EL CASCO X
		USA EL CASCO ADECUADAMENTE
		PORTA EL CHALECO REFLECTIVO
		USA EL CHALECO REFLECTIVO ADECUADAMENTE
		EL ACOMPAÑANTE USA LOS ELEMENTOS completos. X
		NO TIENE ACOMPAÑANTE
	ESTADO DEL VEHICULO	POSEE DIRECCIONALES X
		PLACA VISIBLE Y LEGIBLE X
		OPTIMO ESTADO DE LLANTAS X
		POSEE ESPEJOS RETROVISORES
	FORMA DE CONDUCIR	CONDUCE POR LA DERECHA X
		HACE EL PARE
		HACE CASO AL ALTO DEL SEMAFORO X
		RESPETA EL TIEMPO DEL SEMAFORO X
		TRANSITA POR LA ACERA
		RESPETA LOS LIMITES DE VELOCIDAD X
INFRAESTRUCTURA VIAL	SEMAFORIZACION	RESPETA LAS SEÑALES X
		PISA LA CEBRA PEATONAL X
		SE ESTACIONA FRENTE A ELLA X
		RESPETA LOS ESPACIOS PATONALES
INTERACCION CONDUCTOR PEATON	CON EL PEATON	CEDE EL CAMINO A L PEATON
	CON EL CONDUCTOR	RESPETA EL CARRIL PARA AUTOMOVILES X
		ADELANTA POR LA IZQUIERDA

Anexo 2. Cuestionario y hoja de respuesta

CUESTIONARIO DE MOVILIDAD VIAL

Este es un cuestionario que cuenta con treinta y dos (32) oraciones acerca de la movilidad de la ciudad de Palmira, el cual se debe contestar en la hoja de respuesta de la siguiente manera:

Cuando esté totalmente de acuerdo con la oración marca **TA**. Cuando esté de acuerdo con la oración marca **DA**. Cuando no esté de acuerdo, ni en desacuerdo con la oración, es decir una posición neutra marque **N**. cuando este en desacuerdo con la oración marque **ED**. Y cuando esté totalmente en desacuerdo marque **TD**.

1. Considero que es importante saber de normas de tránsito antes de manejar cualquier vehículo.
2. Considero que no todas las señales de tránsito son necesarias
3. Reconozco que las cebras son espacios peatonales.
4. Considero que estacionarme sobre la cebra peatonal es una práctica común.
5. Considero que la malla vial de Palmira permite una buena movilidad
6. Creo que las calles de Palmira tienen huecos que ayudan a la aparición de accidentes.
7. Reconozco que soy buen conductor.
8. Creo que la mejor manera de tomar atajos es manejar en contravía.
9. Reconozco que los peatones utilizan adecuadamente los espacios peatonales.
10. Considero que los peatones son los causantes de la accidentalidad en el municipio
11. Considero que es importante respetar los espacios peatonales.
12. Reconozco que el espacio peatonal es escenario de posibles accidentes.
13. Siento que las normas de tránsito son de gran utilidad para la movilidad
14. No me gusta que se imponga límites de velocidad.
15. Me agrada saber que los agentes de tránsito ayudan a la movilidad
16. Me desagrada tener que obedecer la señal de alto proveniente de un agente de tránsito.

17. Siento que la ciudad de Palmira cuenta con los espacios públicos suficientes, para la sana interacción de los diferentes actores de la movilidad
18. Siento que hay pocos espacios para parquear mi moto en la zona céntrica
19. Siento que el centro de la ciudad está habilitado para peatones.
20. Siento que el problema en la movilidad está en la invasión del espacio público.
21. Siento que los peatones utilizan adecuadamente los espacios diseñados para ellos.
22. Me desagrada que los peatones no utilicen los espacios peatonales.
23. Buscaría manejar de una manera defensiva para cuidar mi vida y la de los demás.
24. Busco siempre llegar rápido sin importar que cometo infracciones.
25. Respeto las normas cuando sé que hay un policía cerca.
26. Acato todas las normas de tránsito.
27. No obstruyo con mi vehículo a otros actores de la movilidad.
28. Los andenes anchos sirven como bahías de parqueo para las motocicletas.
29. Si hay un trancón en la vía, hago uso de los andenes.
30. Siempre q necesito llegar rápido a mi destino, transito por las vías más rápidas.
31. Anticipo la prelación de peatones, principalmente cerca a escuelas y zonas de espacio público.
32. No tengo en cuenta a los peatones cuando conduzco mi motocicleta

HOJA DE RESPUESTAS

EDAD _____ SEXO F _____ M _____ Modelo de la Moto _____

Cilindraje _____

Opciones de respuestas:

Totalmente de acuerdo (TA), De acuerdo (DA), Neutro (N), En desacuerdo (ED), Totalmente en desacuerdo (TD) TA. DA. N. ED. TD

1. TA. DA. N. ED. TD
2. TA. DA. N. ED. TD
3. TA. DA. N. ED. TD
4. TA. DA. N. ED. TD
5. TA. DA. N. ED. TD
6. TA. DA. N. ED. TD
7. TA. DA. N. ED. TD
8. TA. DA. N. ED. TD
9. TA. DA. N. ED. TD
10. TA. DA. N. ED. TD
11. TA. DA. N. ED. TD
12. TA. DA. N. ED. TD
13. TA. DA. N. ED. TD
14. TA. DA. N. ED. TD
15. TA. DA. N. ED. TD
16. TA. DA. N. ED. TD

17. TA. DA. N. ED. TD
18. TA. DA. N. ED. TD
19. TA. DA. N. ED. TD
20. TA. DA. N. ED. TD
21. TA. DA. N. ED. TD
22. TA. DA. N. ED. TD
23. TA. DA. N. ED. TD
24. TA. DA. N. ED. TD
25. TA. DA. N. ED. TD
26. TA. DA. N. ED. TD
27. TA. DA. N. ED. TD
28. TA. DA. N. ED. TD
29. TA. DA. N. ED. TD
30. TA. DA. N. ED. TD
31. TA. DA. N. ED. TD

Anexo 3. Entrevista 1.

Entrevista

5 moto taxistas

Barrió sembrador

Día: marzo 7 de 2013

Duración: 20:56

Entrevistadores

Fabián Saavedra: ent1

Giovanni Tobar: ent2

Desarrollo

Ent1: de quien fue la idea de poner la oficina en este lugar? Suj1: esto lleva años sobre años, Suj2: esto ha sido todo heredado. ent1: y quien cuida la oficina? Suj2: a no esto se queda solo.

Ent1: y los indigentes de la calle no les invaden el lugar? Suj3: a no, la señora de ahí a veces que los ve aquí los saca tallados suj3: lo cierto del caso es que esto se cuida entre todos, se barre, se sacude. Ent1: se trapea? (risas) Suj1,2,3,4,5: (risas), suj4: aquí se saca fritanga y todo suj5: a si los fines de semana.ent2: **pero es de ustedes?** Suj1: no es de una señora, eso es fuera de nosotros no se vende nos lo comemos, (risas).

Ent1: por que decidieron llegar al mototaxismo?: sujeto3: le dice al sujeto 1: hable usted, hable. Suj3: no hay empleo. Suj1: pues hermano últimamente en una empresa no están pagando últimamente y si se consigue, se consigue por 2, 3 o 4 meses y ya.

Suj4: no se consigue por más tiempo. suj1: entonces yo soy fiel caso de eso, trabaje en una ferretería año y medio y hace una semana me quede sin trabajo. **Ent1: que crees que te va mejor como mototaxista o sería mejor buscar un trabajo estable?**

Suj1: estable, mucho mejor, tenés las prestaciones, que seguro, ya tenés tu sueldo fijo, en cambio aquí no, vos aquí en un día te puede ir muy bien y el resto de la semana te puede ir regular, mal, como te puede ir muy bien toda la semana. **Ent1: y para conseguir la clientela?** Suj2: por lo regular todo el mundo va llegando.

Suj3:va llegando, va llegando. Suj1: pues todos vivimos, vivíamos aquí era donde vivía mi mamá, entonces todos nos conocemos aquí casi todo el mundo nos conoce porque aquí

prácticamente nos acabamos de criar. suj5: si todos nos criamos aquí. Ent1: y ustedes que piensan de la seguridad de Palmira? Suj2: huyyy delicado. Suj1: esta feo, precisamente ahora antes de que llegaran estábamos hablando de ese tema. Ent2:si? Entonces venga retomemos por qué, (risas). Suj4: mucha delincuencia. Suj3 : mucha delincuencia. Ent2: cuales son los pedazos de las zonas más críticas que ustedes creen que tiene la ciudad de Palmira. Ent1: ustedes que andan todo Palmira cuáles serían? Suj1: ustedes que conocen toda la ciudad (se dirige a los demás sujetos). Suj2,3 Villa Diana, Simón Bolívar, Caimitos. suj4: ustedes conocen esos barrios? (se dirige a los entrevistadores), la Galeria, por ahí por la 28, la 25. Ent2: ustedes a que denominan seguridad? O que entienden por seguridad? Suj2: inseguridad o? Ent2: seguridad. Suj4: pues es que un policía pasa cada dos horas. Suj5 y si pasa, pasa a 100 (risas), suj2: no hacen patrullajes. Suj1: es que la policía tampoco se presta pa' eso, porque es que no se presta porque es que también hacer un patrullaje y pasar a 80 de aquí pa'lla en pura hijueputa. Suj3: si, sí que inseguridad. Suj2 vea yo me quedo aterrado en Cali la policía es mucho mejor que la de aquí, allá usted dice que llega a pasar un robo o algo así y de una usted de una dice que están robando aquí en el metrocali ahí mismo usted llama y le vienen los policías de una. Suj4 : de una mijo. Suj 2: esa seguridad es buena para que, en cambio aquí usted llama y esos policías, les tienen miedo, es más esos policías le tienen miedo a esos barrios calientes. Suj4 es tanto así que aquí paso una cosa rara por allá en el Sesqui y allá no quieren entran. Ent1 y por qué creen que la situación de la inseguridad para muchas personas radica en la aparición de los motociclistas? Suj1: porque hay mucho delincuente mototaxista. Suj4: esto se presta para muchas cosas. Suj3: el motoraton prácticamente utiliza eso como camuflaje. Suj4 como habemos buenos si, pues hay malos, suj3: algunos buscan camuflarse en eso. suj1 unos que no necesitan camuflarse. Esto se presta mucho para delinquir hermano. Ent2 y aparte de esa seguridad, en cuanto a movilizaciones, en cuanto a estructura, ustedes que piensan que es la ciudad de Palmira en accidentalidad más que todo? Suj1: hermano mire usted puede ser muy prudente pero no falta el hijueputa. Suj3 si, ustedes vieran ese carro, ustedes vieran ese carro de allá del parque del azúcar. Ent2 el que derramo ACPM o aceite? Suj3 aceite, eso empezó desde el parque del azúcar y termino hasta en ese hotel barato. Ent2 hasta allá fue a dar eso? Suj3 hasta por allá y todo el que pasaba por ahí se destetaba, se caía. Suj1 aquí en el centro también había un poco de aceite ahí y eso ahí también se cayeron como 4. Suj3 más de uno se raspo. Suj1 le pongo un ejemplo claro hoy ahí detrás del casino Blak Jack ahí por donde queda nova centro, venia un man en su moto, en su vía y una vieja venia en un carro y se tragó el

pare y tan y ahí fue guevon, le abrió un hueco pero severo hueco en el pie usted puede ser muy precavido la mayoría de la gente dice no pero este mototaxista si son muy locos pa' andar que vea eso y muchas veces no es ni la velocidad ni que sean locos o no si no que es que hay mucha gente imprudente hermano, hay gente que es muy imprudente, hay gente que viene hablando por teléfono. Suj4 mandando mensajes. Suj1 mandando mensajes haciendo alguna guevonada eso del Black Berry hermano eso todo el día se la pasan ahí zampados y más la gente que tiene plata hermano, uno como mantiene pegado de una guevonada de esas uno de pobre ahora la gente que tiene plata hermano. Ent1 en cuanto a los elementos de protección personal que deben usar no solo los mototaxistas por qué en Palmira los usan o no los usan, ustedes que creen? Suj1: como así. Ent1. El casco, el chaleco, suj1 a mí me parece una cosa muy normal yo no le veo ciencia, eso por seguridad, el casco, el casco sí. Suj2 exacto el casco. Suj3 por ejemplo el chaleco, yo no sé pa' que el chaleco, pa' que un reflectivo, pa' que, antes deberían colocar eso así lo coloquen pa' la recta, recta Cali o algo así que. Ent1 para carretera? Suj3 para que eso sirve pa' reflectivo de gente que viaja de noche, pero eso por aquí de día ni por qué no. suj1: si no, para mi es una cosa innecesaria el chaleco. Suj3 antes el casco si el reglamentario antes deberían cambiar esos cascos, estos por cerrados. Suj1 por abatibles. Suj3 por cerrados, por cerrados. Ent1: pero mira que he muchos en un momento no se podría saber quién es moto ratón y quien no, por lo menos muchos no se los aseguran, por qué no se los aseguraran? Suj1 no sé, por que pueden estar malos, o. suj4 yo siempre me lo aseguro, la seguridad ante todo el caso. Ent2: pero ustedes si sienten que estos elementos si ayudan en caso de un? Suj4 estos no, es que ni hasta estos, suj1 no, estos si sirven vea, es que hay unos que vienen con un con un icopor aquí en el medio que supuestamente técnicos. Suj3 es que reglamentariamente en transito, en transito, en transito reglamentariamente un casco se usa se usa es cerrado. Suj1 un casco cerrado. Suj3 pero es que esto en carretera esto lo multan. Suj1: pero entonces ahí ya vuelve el mismo tema entonces ya estos nos los permiten, y un casco abatible tampoco lo permiten, que tiene que ser un casco cerrado no pues paila, se va a aumentar mas la delincuencia, por que ya nadie te va a estar viendo la cara, ya se va a ir acabando el trabajo tambien por que si no te conoce la gente entonces ya no se te van a montar por que como se te van a subir a vos encascado sin saber quien es ni te van a ver la cara ni nada, también se presta para muchas mas cosas, que tal digale digale como es la movida. Ent1 pero igual ustedes sienten importantes que el pasajero use estos elementos? Suj2 por la seguridad de uno claro por que ahí el q sufre es uno por que donde pase algo usted tiene

que responder ahí. Suj4 es la seguridad de todos. Suj2 no y es el q mas sufre, en un accidente el patrullero es el que mas lleva. Ent1 en Palmira eh, ustedes que andan muchas partes y se encuentra de hecho con la población de carros de motos como es la interaccion con ellos en la via? Suj1 lo que yo le digo usted puede ser muy precavido pero de tanta de tanto carro de tanta moto hermano. Suj2 aquí o mas se ve bastante vea, aquí en Palmira se ve mucha moto mucha moto al cambio en cali en cali usted si ve bastante carro al piso no, bastante. Suj1 pongale cuidado que yo no entiendo el gobierno como hace una propuesta de quitar las carretillas que por que ensucian la ciudad si es que las carretillas pngase a ver cuantas moto hay póngase a ver cuantas motos hay, pero entonces a ellos no les convienen por que eso les genera un dinero a ellos, como las carretillas no pagan impuestos, no sacan, no tienen que sacar tecnomecanica, no tienen que sacar seguro no tienen si me entiende, tantas cosas hermano, entonces a ellos si toca sacarlos por que no aportan pero entonces hay sobre población de motos y carros y ahí si no hacen nada. Ent1 con quien es mas difícil la convivencia en la via, con los taxistas, con los buses, con los particulares o con el peaton. Suj1 vea habele. Suj4 señor? Suj1 que como es mas facil la convivencia? Ent1 con quien es mas difícil la convivencia en la via con los taxistas con los buses, con los particulares o con los peatones? Suj4 con todos, esos buses son mas asaradores que le pitan se le meten a uno. Suj3 esa pitadera, esa pitadera. Ent2 con los taxistas no hay muchos roces? Suj4 si tambien hay igual. Suj3 la envidia vos sabes que el motorraton jala mucho mas clientela que el taxista por economia, mucha gente busca la economia, a que mil pesos. Ent1 en cuanto esta la carrera ahora de un mototaxista? Suj3 de 1500. Suj4 la minima esta a 1500. Ent1 ya no es 1000? Suj3 noooo, eso ya no. Suj4 no nos metamos mentiras que uno tambien lleva en 1000. Suj3 pero uno de aquí al otro barrio, pero ya cuando va pal centro eso asi ya 1500. Ent1 de aui al centro vale 1500. y de aquí a zamorano?

Suj3 3000. Suj4 minimo 2500 yo llevo en 4000 como pa no perder la esperanza. Ent1 pero ustedes ya se nivelaron prácticamente al bus osea? Ent2 tienen como una tarifa ya? Suj4 cada año sube , gasolina sube, todo sube, menos el motoraton. Suj1 sube la gasolina, sube todo, pero no sube el sueldo y si sube todo por que los motoratones no suben. Ent1 y por que creen que ,, ustedes subieron a 1500 cierto? Y el transporte publico esta en 1400 por que la gente los sigue prefiriendo a ustedes? Suj1 hermano es que nosotros prestamos el servicio como el de un taxi, yo lo recojo aquí y lo llevo donde necesito usted lo recojo aquí en su puerta y usted va a cierta parte

y me dice espereme yo me espero y vuelvo y la traigo y la dejo en su puerta y le cobro 3000 en camboi usted se monta en un bus pa que le de vueltas. Suj4 un bus que se demora una hora pa dar la vuelta a Palmira . suj1 usted se monta en un colectivo arranca aquí y va pa zamorano pero usted primero le da la vuelta por el olimpico, el centro. Suj5 parece el gusanito. Suj1 que va para Versalles pa aca el poblado comfaunion y después si va y lo tira a zamorano en cambio aqui no, aquí coge run pa zamorano y dejeme aquí tan. **Ent1 cuanto llevan ustedes manejando moto?** Suj1 yo, uf yo llevo un poco de años manejando moto pero trabajando de motoraton si llevo como unos osea yo he estado asi intercalado por que yo he trabajado ya como en tres empresas, he estado asi intercaladito he trabajado por ahí unos cuatro años, tres años. **Ent1 y como aprendiste las normas de transito?** Yo en el curso, cuando fui a hacer un curso alla para que me dieran el pase. Suj3: no yo si. Ent1curso o andando en la calle suj3: no yo curso no, yo estudie en la policia juvenil cuando tenia 7 años y vi leyes de transito, entonces si mas o menos. **Ent1 ustedes reconocen señales de transito?** Suj1,2 4 si claro. Suj3 yo tengo hasta el carnet aquí todavía. **Ent1 ustedes que creen que le hace falta al mototaxista para que en Palmira se reglamente.** Suj1 mano, hacer algo asi como lo de los taxis armar una cooperativa, que la gente se sienta como con mas confianza para para subir, si me entiende, que haya un emblema, es que, osea no se ahora dias me proponian un negocio con unas personas de una empresa de aquí de Palmira una panaderia, yo me fui a proponerles a ellos algo ellos como empresa constituida no pueden hacer lo que yo le digo. no? Entonces pero ellos a mi me ofrecían el producto al costo para que yo lo vendiera pero entonces lo que yo les decia a ellos es que ami tambien me queda muy di...es que eso les conviene mas a ustedes que ami y eso es lo que a mi no me gusta de las empresas hermano, siempre buscan en el bienestar de ellos por que no pensar en el bienestar de los trabajadores y de las demas personas, que dar el producto al costo y yo mirar como lo vendo,pero entonces yo necesito algo que me respalde, algo que por lo menos la gitana, el logo, un buso de la gitana tin y ya saben de donde venis pero vos llegas asi de civil no ve es que es el pan de la gitana y lo compro en la esquina de la que la gente no sabe hermano y una marca, una presentacion, de algo bien presentado da mucha presencia para la gente, para mi haria falta eso unas cooperativas bien organizaditas, bien armadas, la gente se sentiria con mas confianza el trabajo creo que podria aumentar. **Entr2 cuales son las horas pico de ustedes? Cuando mas trabajo tengan.** Suj1 por la mañana. Suj4 de 8 a 8 y media. Suj1 de 6 a 8:30 de 5:30 am a 8:30 de la mañana. Suj4 de 11 a 100pm se mueve como los estudiantes o tales los almuerzos y de 1:30 a

3:00 mas tardar se mueven los que salen otra vez del trabajo, en la noche no. Suj1 en la noche se vuelve suave por lo menos aquí es muy suave. Ent2 hasta que horas trabajan mas o menos ustedes por la noche. Suj4 no, aquí siempre trabajamos aquí hasta las 5. suj5: por ahí hasta las cinco o seis. Suj4: 5 o 6 maximo. Suj2 ya de ahí pa alla tira uno pa la casa pa donde la familia. Ent1 en cuanto a las carreteras de Palmira? Suj2 huyyyy hermano.mucho hueco, mucho parche. Ent2 cuales son los puntos mas criticos que tiene Palmira en cuanto a la infraestructura dañada o en deterioro cuales creen? Suj3 o malos parches? Ent2 aja o malos parches osea el punto? Suj1 la 24. Ent2 cual 24? Suj1 la carrera 24. Suj4 por aquí por la universidad toda. Suj1 el unico pedazo bueno que tiene la 24 es de aquí de la calle 18 hasta allí hasta la 12 a, 12c, de aquí de las americas. Suj4 de ahí pa'ya no. Suj1 de ahí pa ya malo, de ahí pa arriba peor, que otra calle? La 32 pa que la 32 estaba muy feita y la cuadraron. Ent1 la del cementerio? Suj2 si la del cementerio la repararon toda parejita. Suj5 verdad la arreglaron por que iban a hacer elecciones. Suj1 no es que asi deberian hacer. Suj3 ese presidente ese que quedo ese preesidente es una rata. Suj1 aquí deberian hacer elecciones cada tres meses pa que se pongan a arreglar la ciudad y tal y pa que voten, aquí deberian elegir gobernador cada tres meses. Suj4 en guayacanes la de la rapitienda, usted conoce la rapitienda? la de ahí pa alla jum . Ent2 que carrera es esa? Suj1 eso es una calle. Como la 17, no como la 20 y pico, Suj4: si como 27. Suj1 no, no, no la 26 papi. Suj3 estaban haciendo una encuesta para hacer una empresa asi como la de envia y Ritter no quizo aprobarles eso. Ent1 usted que creen que que pueden causar las calles malas? Suj4: como accidentes tambien por que uno por esquivar un hueco tan, suj5 hasta por esquivar un hueco chiquito se va a un pequeño tubo o aun crater. Entr1 y aquí en Palmira hay crateres? Suj1 crateres no hay pero hay huecos muy grandes. Entr2 cual es el hueco mas considerable que tiene la ciudad, que ustedes digan que? Suj3 huy no. Suj1 uno no sabe, daña uno la moto también hay varias tapas de las alcantarillas que no estan en zamorano ya me he topado con varias alcantarillas que no tienen tapa eso tambien es muy peligroso. Suj4 esas tapas ya por alla que uno pasa por alla viejas y que uno pase por alla y se le undan claro ahí queda uno metido. Ent2 ustedes han tenido accidentes alguna vez laborando como mototaxistas. Suj4 yo digo si. Suj3 a yo tambien. Suj4 yo una vez me comí un pare me lo lleve, la otra vez un amigo por el cementerio se cayo por un hueco.iba a hacer la curva cuando paque. Ent1 ustedes, viene un cliente aquí y le dice bueno me llevan a zamorano, ustedes antes de llevarlos ustedes se imaginan la ruta por donde lo van a llevar? Suj2 claro. Suj4 si claro. Suj2 uno siempre busca la facilidad de llevar lo rapido y dejarlo mas rapido. Suj4 como

lo mas rapido para llegar mas rapido. Ent1 pero si llegar mas rapido incluye meterse por vias malas no importa? O ustedes le huyen a las vias malas? Suj3 no yo no. Suj4 no por que uno ahorra gasolina. Suj3 por que si uno tiene la facilidad de llevarlo mas rapido. Ent1 en cuanto a la semaforización? Que piensan de Palmira, del centro? Suj2 no, bien. Suj4 los semáforos estan bien no hay ningun problema. Ent1 ustedes si respetan los semáforos? Suj4 yo si, en el dia en el centro pero ya de noche uno no ya no. Suj4 yo después de las 5 o 6 de la tarde ya no le hago un semaforo a nadie. Suj3 aquí hay semaforos que por la noche. Suj4 usted hace un semaforo por aquí en el centro y no falta quien se lo acerque y lo robe. Suj4 uf eso le quitan a uno las cosas. Suj3 por ahí por la 29 usted madrugue por la mañana asi sea 6:30 y usted pilla esas ratas ahí en el semaforo. Suj2 por ahí en el semaforo de la satelite me iban a pegar un tiro por quitarme la moto. A las 6.30 de la tarde. Suj4 que segana uno con hacer un semaforo. Ent1 hasta que horas respetan el semaforo? Suj4 yo hasta por la noche Ent1 en la mañana? Suj4 en la mañan Pues temprano temprano que pues uno lo hace suavemente, uno se asoma y tal pero ya cuando hay mucha moto hay que hacerlo.