

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ**

**FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA**



**ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LOS CIUDADANOS DE  
TACNA DEBIDO A LA INFLUENCIA DE LA CULTURA VIAL  
CHILENA**

Tesis para obtener el título profesional de Ingeniero Civil

**AUTOR:**

Diego Enrique Damian Carpio

**ASESOR:**

Félix Israel Cabrera Vega

Noviembre, 2018

## RESUMEN

Tacna o conocida también como La Ciudad Heroica de Tacna, cuyo nombre brindado por el Congreso de la República en el año 1828 se encuentra ubicada al sur del Perú y al límite del país vecino de Chile, se le reconoce como el primer bastión de la peruanidad, superando los problemas históricos del pasado y convirtiéndose en una metrópolis en la que existe una prioridad hacia el comercio y libre tránsito con el país sureño (Romero, 2011). Desde el año 1991 hasta la actualidad se ha logrado una expansión de turismo en la ciudad de hasta un debido principalmente al crecimiento económico que ha sufrido Chile así también como a las facilidades que se ha brindado para que estos ingresen al Perú (PROMPERÚ, 2001). Es posible indicar que, por el puesto de control fronterizo de Santa Rosa ubicado en la ciudad de Tacna, desde el año 2002 hasta el 2017 se ha observado un incremento casi constante de un 374%, del cual se espera que aumente para el presente año (MINCETUR, 2018). Debido a la constante presencia de turistas a lo largo del año en la ciudad de Tacna, se ha observado una constante mezcla de culturas e identidades proveniente de ambos países. En estas ciudades fronterizas, se tienden a modificar sus comportamientos, ya sea uno influyendo sobre el otro llamado proceso de “aculturación” o a través de una mezcla de ambas culturas que se conoce como proceso de “interculturalidad”. Este intercambio cultural se hace cada vez más presente en el comportamiento vial y peatonal de la ciudad, es por ello que se realizará un análisis cuantitativo con la finalidad de conocer el comportamiento de los peatones que circulan por la avenida Bolognesi en intersección con la avenida Billingham debido a que es la zona por la cual se observa un mayor número de vehículos y peatones que transitan durante el resto del día, a comparación de los otros tramos de la avenida. De la misma manera, se aplicará este análisis para conocer cómo influye la infraestructura de la ciudad en la movilidad de los ciudadanos y si esta es la adecuada para todo tipo de peatón. Finalmente, con los datos recolectados fue posible concluir que en ciudades fronterizas como Tacna no existe un predominio total de una cultura sobre la otra, como se mencionaba anteriormente, sino más bien, un intercambio de actitudes y comportamientos en la zona, en las cuales no solo el ciudadano peruano asume la cultura vial chilena, sino también el ciudadano chileno toma ciertas actitudes propias del poblador local, provocando así lo denominado como proceso de **interculturalidad**.

# Índice

<b>1. Introducción</b> .....	1
<b>1.1. Introducción</b> .....	1
<b>1.2. Objetivo general</b> .....	2
<b>1.3. Objetivo específico</b> .....	2
<b>1.4. Hipótesis</b> .....	2
<b>1.5. Justificación</b> .....	2
<b>2. Revisión de la literatura</b> .....	4
<b>2.1. La cultura vial</b> .....	4
<b>2.1.1. La influencia de la educación</b> .....	5
<b>2.1.2. La influencia de la infraestructura vial</b> .....	8
<b>2.2. Características del turista chileno que visita Tacna</b> .....	10
<b>2.3. Factores que influyen al turismo en Tacna</b> .....	12
<b>2.4. Influencia del turismo en ciudades fronterizas</b> .....	13
<b>2.5. Comportamiento del peatón ante la infraestructura</b> .....	16
<b>3. Área de estudio y metodología de investigación</b> .....	19
<b>3.1. Área de estudio</b> .....	19
<b>3.1.1. La ciudad de Tacna</b> .....	19
<b>3.1.2. La avenida Bolognesi</b> .....	22
<b>3.2. Metodología</b> .....	25
<b>3.2.1. Análisis cuantitativo</b> .....	25
<b>4. Resultados</b> .....	28
<b>4.1. Presentación de resultados</b> .....	28
<b>4.2. Análisis de las encuestas</b> .....	50
<b>5. Conclusiones y recomendaciones</b> .....	54
<b>6. Bibliografía</b> .....	57

## Índice de imágenes

Figura 1. Ingreso de turistas chilenos por el puesto de control fronterizo Santa Rosa - Tacna .....	10
Figura 2. Datos Censo 2017 (edad de la población)-Provincia de Tacna.....	20
Figura 3. Datos Censo 2017 (Personas con discapacidad)-Provincia de Tacna.....	20
Figura 4. Extensión de la av. Bolognesi .....	23
Figura 5. Calzada de la av. Bolognesi .....	24
Figura 6. Estructura Vial de la av. Bolognesi-Sección.....	24
Figura 7. Resultados de encuesta: Lugar de aprendizaje de normativa vehicular.....	29
Figura 8. Resultados de encuesta: Medio de transporte usado .....	29
Figura 9. Resultados de encuesta: Frecuencia de uso av. Bolognesi.....	30
Figura 10. Resultados de encuesta: Tránsito de chilenos .....	31
Figura 11. Resultados de encuesta: Comportamiento peruano.....	32
Figura 12. Resultados de encuesta: Fluidez de tránsito.....	33
Figura 13. Resultados de encuesta: Calificación a la señalización.....	34
Figura 14. Resultados de encuesta: Nivel de comportamiento del chileno .....	35
Figura 15. Resultados de encuesta: Percepción frente a la cultura vial chilena .....	36
Figura 16. Resultados de encuesta: Predominio cultural.....	37
Figura 17. Resultados de encuesta: Nivel de influencia cultural.....	38
Figura 18. Resultados de encuesta: Comportamiento vial a futuro.....	39
Figura 19. Resultados de encuesta a chilenos: Lugar de aprendizaje de normativa vehicular .....	40
Figura 20. Resultados de encuesta a chilenos: Medio de transporte usado.....	40
Figura 21. Resultados de encuesta a chilenos: Frecuencia de uso de la av. Bolognesi ..	41
Figura 22. Resultados de encuesta a chilenos: Comportamiento del peruano.....	42
Figura 23. Resultados de encuesta a chilenos: Fluidez de tránsito.....	43
Figura 24. Resultados de encuesta a chilenos: Calificación a la señalización .....	43
Figura 25. Resultados de encuesta a chilenos: Nivel de comportamiento del chileno...	44
Figura 26. Resultados de encuesta a chilenos: Percepción frente a la cultura vial peruana.....	45
Figura 27. Resultado de encuesta a chilenos: Predominio cultural .....	45
Figura 28. Resultado de encuesta a chilenos: Influencia cultural.....	46
Figura 29. Resultado de encuesta a chilenos: Comportamiento vial a futuro .....	47
Figura 30. Peatones transitan por el medio de la avenida .....	47
Figura 31. Ausencia de cruce peatonal y señalización .....	48
Figura 32. Veredas angostas que no permiten un correcto desplazamiento de peatones	48
Figura 33. Vehículo sobre cruce peatonal .....	49
Figura 34. Vehículo chileno sobre cruce peatonal .....	49
Figura 35. Vehículo chileno sobre cruce peatonal .....	50

# 1. Introducción

## 1.1. Introducción

En la actualidad, según datos brindados por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú (MINCETUR, 2018) y de las estadísticas y perfiles analizados por la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y Turismo (PROMPERÚ, 2016), existe un gran número de turistas provenientes de Chile, del cual es posible mencionar que en el año 2017 hubo un ingreso total de 1 731 435 personas que ingresaron por el Puesto de Control Fronterizo Santa Rosa-Tacna.

Es posible indicar que la ciudad de Tacna es considerada como una ciudad fronteriza, debido a la proximidad que tiene con Chile, así como explica Fernando Carrión en una publicación realizada en el diario El País, este tipo de ciudades “asumen la condición de polos de atracción poblacional y de desarrollo económico” (Carrión, 2016) por lo que la mayoría de los turistas que realizan su viaje a la ciudad de estudio lo hacen por pequeños plazos de tiempo movilizándose generalmente a través del uso de vehículos particulares.

De la misma manera, se puede indicar también que Tacna, al ser una ciudad fronteriza, posee una interacción con otra cultura, principalmente la chilena, la cual provocaría cambios en las actitudes de los peatones y de los conductores al trasladarse de un lugar a otro.

El presente trabajo de investigación se enfocará en estudiar el comportamiento vehicular y peatonal que resulta de la interacción de la culturas peruana y chilena, analizando cómo actúan los primeros antes la presencia de los turistas y los segundos al visitar un país distinto al suyo.

## **1.2. Objetivo general**

Analizar el comportamiento de los ciudadanos en Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena.

## **1.3. Objetivo específico**

- ✓ En primer lugar, describir las características del tráfico vehicular y peatonal en un tramo de la Av. Bolognesi, ubicada en la ciudad de Tacna, durante el período de verano.
- ✓ Además, determinar la influencia de la cultura vial chilena en el comportamiento vehicular y peatonal de la población tacneña desde la perspectiva de los peruanos.

## **1.4. Hipótesis**

Con el transcurso del tiempo, se ha observado un incremento en el número de vehículos y peatones chilenos en la ciudad de Tacna que transitan por la zona analizada; por otro lado, es posible observar también una notable interacción entre dos culturas viales las cuales son la peruana y chilena.

Por otra parte, se considera que la cultura vial chilena tiene un impacto positivo en el comportamiento vehicular y peatonal en la ciudad de Tacna mediante la perspectiva y opinión de los ciudadanos peruanos.

## **1.5. Justificación**

La avenida Bolognesi, en la ciudad de Tacna, es considerada como una de las ciudades principales debido a que, en su extensión de aproximadamente 20 cuadras, cuenta con un gran atractivo turístico debido a que se encuentra cercana al paseo cívico de la ciudad; por otra parte, a lo largo de la avenida, es posible apreciar una gran afluencia de personas, debido a la presencia de un gran número de centros comerciales los cuales llaman la atención de los pobladores peruanos y también turistas provenientes en su mayoría, del país vecino de Chile.

Es posible indicar también que, actualmente, la ciudad cuenta un total de 34 839 personas que posee alguna dificultad o limitación permanente (discapacidad) el cual representa

## **Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**

un 11.4% de la población tacneña, de la misma manera es posible indicar que la ciudad cuenta con un total de 21 098 personas con una edad mayor a 65 años (INEI, 2018).

En la actualidad, la avenida en estudio no cuenta con un correcto diseño que brinde accesibilidad hacia toda la población, además de brindar preferencia hacia el vehículo motorizado que transita por la zona. Por otro lado, al ser una avenida concurrida, se ha podido observar una influencia por parte de una cierta cultura externa a la peruana que visita de manera frecuente las tierras tacneñas, para ello es necesario conocer el cambio en el comportamiento peatonal y vehicular y verificar si este es positivo o negativo para la vida y el desarrollo de la ciudad.

## 2. Revisión de la literatura

### 2.1. La cultura vial

En primer lugar, es importante definir qué se conoce actualmente como cultura vial y, de la misma manera, comparar si existe una diferencia entre la cultura vial peruana y chilena.

Con la finalidad de brindar una mejor definición de lo que es la cultura vial, se describirá lo que se conoce como cultura. Actualmente, la cultura se define como todo conjunto de valores, costumbres, prácticas, así también como las creencias que identifican a un grupo o a una sociedad (Eagleton, 2001). Por otro lado, se da a entender que toda cultura no surge por obligación, sino que se aprende y surge debido a las necesidades de las personas y su aporte hacia la sociedad (Rocker, 1962).

Por otro lado, Edward Tylor (1871) define a la cultura como todo aquello que incluye a los conocimientos, costumbres, moral y hábitos adquiridos por una persona que pertenece a una sociedad determinada. De la misma manera, la cultura se entiende como la suma de ideas y pautas de conductas que se adquieren por aprendizaje o por imitación (Linton, 1970).

En base a las definiciones sobre cultura presentadas anteriormente, es posible indicar que una cultura vial es “la manera en como los seres humanos viven, sienten, piensan, y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento”. De la misma manera se explica que en toda sociedad siempre existe una cultura vial y que esta varía de acuerdo a la comunidad o la sociedad (Camacho-Cabrera, 2009).

Por otro lado, Camacho-Cabrera (2009) explica que las personas pueden llegar a moldear la cultura vial y relacionarse con el espacio en el que se encuentran a través de factores tales como los pedagógicos, tecnológicos, espaciales, entre otros.

De la misma manera, es posible definir a la cultura vial como la forma en la cual las personas llegan a relacionarse en las vialidades a través de su comportamiento, pensamiento, interés. Además, es importante denotar que una cultura vial adecuada mejora en la manera en la que una persona llega a disfrutar de la movilidad, es decir, cuando disfruta de un correcto diseño del espacio y la correcta actitud de peatones y conductores de vehículos (CVMX, 2017).

Como se ha explicado anteriormente, es posible decir también que una cultura vial deficiente llega a ocasionar un mayor número de accidentes, por lo que al fomentar una correcta formación ayudaría en un mejor desarrollo de la ciudad (Gómez, Duque & García, 2016).

Con la finalidad de conocer cuáles son los componentes que definen a la cultura vial, se procederá a describir la influencia que tiene la educación y la infraestructura vial en la cultura vial de una sociedad y en base a ellas observar las diferencias que existen en ambos países analizados.

### ***2.1.1. La influencia de la educación***

Es posible mencionar que la educación influye en gran medida a una sociedad y la cultura de esta, puesto que permite que las próximas generaciones formen nuevas ideas, comportamientos y conocimientos que puedan favorecerla (Caballero, 2016). Es posible mencionar también que la educación constituye la oportunidad para que los seres humanos puedan avanzar en su fortalecimiento y conformación como actores sociales e individuales (Martínez, 2008).

Por otro lado, se puede recalcar la importancia que, para tener una correcta cultura vial, es necesario también inculcar una adecuada educación vial (Córdova, 2015). Pacheco (2017) define a la educación vial como la “transmisión o adquisición de conocimientos para el uso seguro, responsable y sostenible del transporte, que permita a su paso un adecuado desarrollo de hábitos y actitudes positivas de coexistencia en la vida pública”.

En la actualidad, el estado peruano ha estado cumpliendo en mayor instancia una de sus funciones la cual es la de proporcionar un correcto sistema de transporte, que permita una correcta circulación y tránsito por el espacio urbano, dejando de lado otra de sus funciones primordiales, la cual es la de impulsar una correcta cultura vial a través de la educación, con la finalidad de brindar una mejor calidad de vida hacia todos los ciudadanos. Es por ello que, la educación vial se puede definir también como un proceso educativo integral y permanente, con el propósito de fomentar un uso adecuado, responsable y solidario con el espacio público, además de formar a los ciudadanos para que estos conozcan las regulaciones del sistema vial y puedan respetar las normas implementadas (Ministerio de Educación, 2017).

En la actualidad, el mal desarrollo de la educación vial ha provocado en la sociedad una actitud errática, irrespetuosa y agresiva de los actores en su entorno. Es posible mencionar también que, este es un largo proceso pedagógico de aprendizaje que se reproduce en una sociedad hasta formar una adecuada cultura (Córdova, 2015).

En un artículo presentado por la British Broadcasting Corporation (BBC), se indica en primer lugar que en el país chileno se tiene un mayor respeto hacia las instituciones reguladoras, además de un mayor conocimiento sobre las señales de tránsito y cómo respetarlas, a comparación de lo que ocurre en el Perú en el cual el conductor y peatón no le presta mucha atención o hace caso omiso hacia lo mencionado (Pighi & Molina, 2016).

De igual manera es posible indicar que en el Perú no existe una enseñanza apropiada para tener una adecuada cultura vial. En los colegios existe una falta de educación sobre el tema, tales como el saber cómo comportarse como peatones y el cómo actuar en la vía pública. Por otro lado, en otros países (siendo uno de ellos Chile) sí existen políticas de estado las cuales incluyen la enseñanza de una correcta cultura vial en los colegios (GOGO, 2017).

Es posible mencionar que los niños no solo aprenden mediante la educación formal (instituciones educativas) o a través del condicionamiento, sino también a través de la observación, en la cual copian los patrones para adquirir un conocimiento u aprendizaje. Generalmente este aprendizaje resulta cuando la conducta de un observador resulta influenciada por un modelo a seguir (los cuales pueden ser los padres, maestros, compañeros o cualquier persona de mayor edad) (Mancilla, 2017).

Por otro lado, estas motivaciones o conductas que adquieren pueden ser positivas o también pueden ser negativas, las cuales no dan lugar a volver a ser repetidas debido a experiencias previas que conllevaban a algún castigo o amenaza. Es posible mencionar también la importancia que tienen medios de comunicación tales como la televisión, internet, periódicos, entre otros, en la influencia en la enseñanza por aprendizaje (Fingermann, 2011).

Es posible brindar también un concepto dado por la Universidad Rey Juan Carlos (2016), el cual indica que el aprendizaje por observación es aquel en el cual ocurre

un cambio en la conducta del observador debido a una experiencia constante al momento de observar.

Es en base a lo mencionado anteriormente en el cual es posible decir que la educación se ve complementado con lo observado a diario en las calles. Actualmente, en el Perú se ven comúnmente actitudes por parte de los peatones los cuales incumplen con lo estipulado en Reglamento Nacional de Tránsito y con las normas de seguridad vial lo que genera una incorrecta correcta cultura vial en el país (RPP, 2015).

Entre las principales faltas que se comenten a diario por los peatones en las calles del país peruano se encuentran el caso omiso a las señales de tránsito, el caminar por la pista, el cruzar las vías de manera imprudente o cruzar avenidas sin hacer uso de puentes peatonales (RPP, 2015).

Por otro lado, es posible recalcar que, el aprendizaje por observación no solo afecta a niños, sino también a personas de distintas edades las cuales adquieren comportamientos por el entorno que observan (Fingermann, 2011), es por ello que actualmente se pueden observar imitaciones a conductas inadecuadas en lo que respecta al manejo de los automóviles, entre las que es posible mencionar como ejemplo, agresividad al momento de conducir impidiendo el paso y anteponerse frente a otros automóviles provocando tráfico, o en situaciones peores tales como accidentes de tránsito; por otro lado es posible identificar actitudes irresponsables al momento de manejar un vehículo tales como el “texteo” o el manejo bajo bebidas alcohólicas (ANDINA, 2016).

Es posible mencionar que, a manera comparativa, al existir una mejor educación vial en Chile, a comparación de la que ocurre en el Perú, esta se complementa con lo observado en las calles, actitudes que con el tiempo se reflejan tanto para niños como para los usuarios de mayor edad, las cuales se demuestran a través de un mayor respeto hacia normativas que demuestran una disminución de accidentes y mejores actitudes en el comportamiento vial (Soto, 2013).

Por otro lado, es posible indicar también que, un aprendizaje por observación puede afectar también el comportamiento de un conductor extranjero si este se encuentra rodeado por un ambiente similar, así como explica Alfonso Flórez, gerente de la fundación Transitemos, en una publicación realizada en el diario Perú 21 (2017),

en el cual da como ejemplo el caso de conductores extranjeros en la ciudad de Lima que tienen a “acriollarse” con la finalidad de adaptarse a las actitudes de conductores en la ciudad. Por otro lado, menciona también que las actitudes de conductores peruanos en otros países mejoran debido a que debe adaptarse a mejores culturas viales.

### ***2.1.2. La influencia de la infraestructura vial***

Por otro lado, es posible mencionar que, a nivel de infraestructura y sistema vial, Chile se encuentra en una mejor posición respecto a la peruana debido a que este realiza una mayor inversión en el sector transporte observando una enorme brecha a nivel económico; esto se puede comprobar al analizar el nivel de redes viales instaladas, además del estado en la cual se encuentran estas, evidenciando una mayor calidad en el país chileno a comparación de lo encontrado en el Perú (Carrasco – Osorio, 2009).

Es posible considerar que la infraestructura vial es un organizador del espacio urbano de una ciudad y que, a su vez, permite la correcta movilidad de los habitantes de ella tanto de los automóviles, como del libre desplazamiento de los peatones (Casillas, 2015). De la misma manera, se puede mencionar que, en la actualidad el espacio urbano se ha desarrollado dando prioridad al automóvil, dejando en segundo plano al peatón (Jacobs, 2011).

Es posible mencionar que, debido al constante crecimiento de las vías y del conglomerado urbano, ha generado consecuencias tales como la creación de un sistema de transporte público que no sea eficiente o rentable, provocando que el vehículo privado se convierta en un elemento necesario para la movilización dentro de la ciudad (Buxó, 2007).

Es posible indicar también que la infraestructura vial representa también lo que es el espacio público, por lo que en él interactúan de manera constante los peatones y los vehículos y es mediante esas interacciones lo que genera de cierta manera la fluidez o la obstrucción del tráfico en el espacio (Casillas, 2015).

En base a lo mencionado anteriormente, es importante considerar al peatón y al conductor del automóvil como un elemento del sistema que interactúa con este y con los demás elementos (Lynch, 2012). Además, este actor se desplaza por la

ciudad modificando su comportamiento en base a la percepción que este tiene con el entorno que lo rodea (Holahan, 2012).

Holahan (2012) explica que el peatón o conductor se desplaza por el espacio de manera más activa, por lo que “el sujeto explora, selecciona y clasifica activamente la gran cantidad de estímulos sensoriales provenientes del ambiente”. Es a partir de estas actitudes en las que la persona adquiere sus características al momento de desplazarse.

Es posible indicar que, según Appleyard (1973), el peatón o conductor al momento de desplazarse por la ciudad, selecciona los aspectos particulares de su entorno tales como puntos guía, lo cual le permita una mejor realización de sus actividades puesto a que le permite una mejor orientación y una mejor comodidad durante su recorrido.

Es por ello que Casillas (2015) menciona que la infraestructura vial debe proporcionarle al usuario un correcto diseño tanto en su señalización como en la configuración de la vialidad, de manera que permita que tanto los conductores como los peatones puedan tomar decisiones de manera rápida y segura evitando de esta manera las situaciones de peligro.

Es por ello que, en base a lo mencionado anteriormente, se puede decir que el comportamiento del peatón o del conductor de un automóvil se ve modificado en base a la infraestructura vial que lo rodea, debido a que su espacio de acción no se encuentra definido por ellos, sino por la vialidad de la zona, es decir, el cómo se encuentra desarrollado el espacio vial modificará el cómo se desplaza, su comportamiento y conducta, siendo posible mencionar también que ante una deficiente infraestructura puede conllevar al usuario a mostrar emociones y conductas tales como agresividad, estrés, entre otras (Casillas, 2015).

De la misma manera es posible explicar que, a pesar de una correcta cultura vial que pueda existir en una sociedad, ante un incorrecto diseño de la infraestructura vial, tiende a generar más conductas de competitividad, tal y como demuestran especialmente los conductores peruanos al momento de desplazarse, provocando en la mayoría de sus casos, desorden vehicular y accidentes (Perú 21, 2017).

## 2.2. Características del turista chileno que visita Tacna

Como se ha mencionado anteriormente, la ciudad de Tacna recibe un gran número de turistas al año, proviniendo en su mayor parte del país vecino de Chile, del total de ellos, es posible describir que la mayoría de los turistas (32 %) se encuentra entre los 25 y 34 años de edad, de los cuales la mayoría de estos son varones. (PROMPERÚ, 2016).

Es posible indicar también que desde el año 1991 hasta el año 2000 se ha logrado una expansión de turismo en la ciudad de hasta un 147 %, esto se debe principalmente al crecimiento económico que ha sufrido ese país y a las facilidades que se ha brindado para que estos ingresen al Perú (PROMPERÚ, 2001). De esta cantidad es posible indicar que, por el puesto de control fronterizo de Santa Rosa ubicado en la ciudad de Tacna, desde el año 2002 hasta el 2017 se ha observado un incremento casi constante de un 374%, del cual se espera que aumente para el presente año (MINCETUR, 2018).

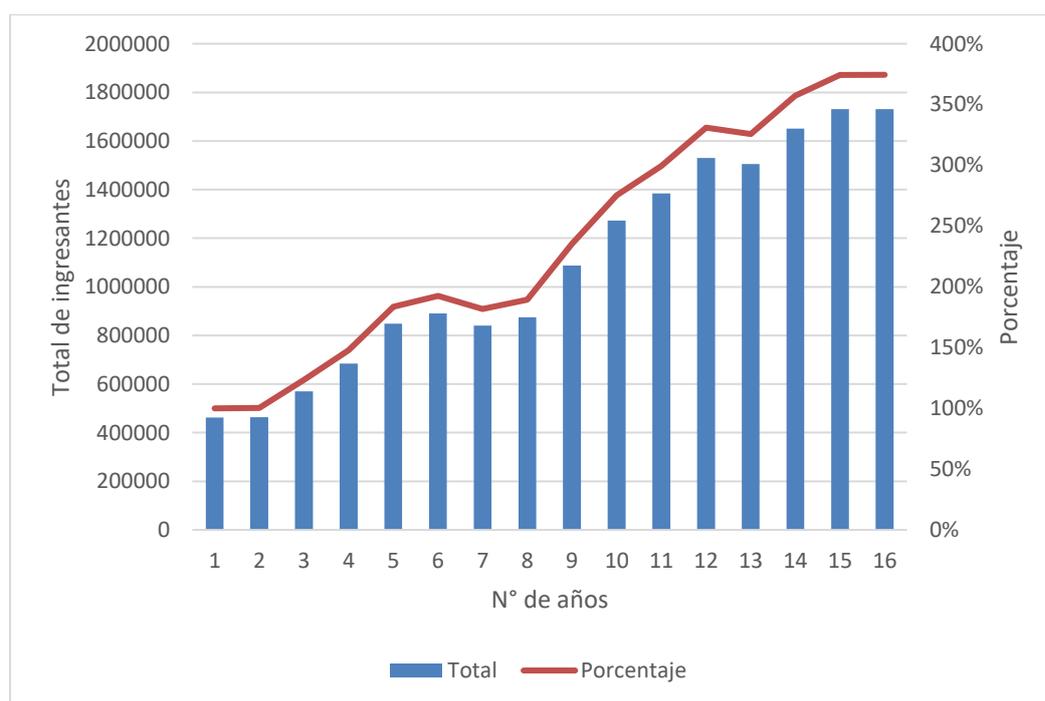


Figura 1. Ingreso de turistas chilenos por el puesto de control fronterizo Santa Rosa - Tacna

Fuente: Adaptado de MINCETUR (2018)

Es importante mencionar también que entre las actividades que realizan los turistas en Tacna se encuentran principalmente actividades de recreación y ocio, tales como el comercio, entretenimiento, visitas a centros culturales, entre otros (PROMPERÚ, 2016). Es importante recalcar que la avenida Bolognesi en la ciudad de Tacna es actualmente una de las calles que aloja el mayor número de centros comerciales, por lo que es posible visibilizar un gran número de turistas recorriendo la zona caminando o desplazándose mediante sus vehículos particulares.

Por otra parte, se puede mencionar que la mayor cantidad de turistas provenientes de Chile, lo realizan durante la época de verano, específicamente, en los meses de enero y febrero (MINCETUR, 2018). Esto principalmente se debe a que la mayoría de los residentes de este país tiende a salir de viaje durante estas épocas debido a que coincide en su mayoría con sus vacaciones.

Es posible indicar también que del total de personas que salen del país de Chile aquellos provenientes de los departamentos de Arica y Tarapacá tienden a realizar sus viajes hacia el exterior, especialmente Perú y específicamente Tacna, de manera más frecuente a comparación de otras ciudades tales como Santiago de Chile. Esto se debe a que los chilenos al decidir sus viajes hacia otros países analizan cuales son las opciones más accesibles, económicamente hablando (PROMPERU, 2001).

Cabe mencionar también que uno de los principales desagradados de los chilenos al momento de realizar sus viajes hacia el Perú, se encuentran los medios de transporte turísticos, así como la impuntualidad que algunos de ellos presentan, es por ello que prefieren en su mayoría realizar sus viajes hacia la ciudad de Tacna mediante el uso de sus vehículos particulares. Por otra parte, este medio de transporte es cada vez mayor debido a las facilidades que se ha brindado al pasar por el centro de control de Santa Rosa-Tacna con el uso documento de identificación (PROMPERÚ, 2016).

### 2.3. Factores que influyen al turismo en Tacna

Actualmente el turismo es considerado como el nuevo modo de encontrar formas de ocio y de diversión, este considerado por “*la locomoción del ser humano para fuera de su local de morada con distintas finalidades*” (Serralvo, 2004), para el turista, escoger un lugar depende principalmente del estado en el que se encuentre, si necesita de actividades que tiendan a ser más relajantes escogerán destinos cuyos principales atractivos sean el ocio, el comercio, entre otros; por otro lado también existen otros intereses tales como los negocios, conferencias, congresos, etc.

Serralvo (2004) también explica que los principales factores que provocan que una persona tome decisiones en base a su viaje hacia el exterior se debe a dos casos: externos e internos. Los primeros se basan en influencias tales como la cultura, la clase social, grupos de referencia, entre otros; mientras que los segundos se enfocan en el aprendizaje, motivación, percepción. Es posible mencionar también que en base a los grupos de turistas que se trasladan tienden a respetar la cultura, normas, política, filosofía, entre otros.

De la misma manera, otro autor explica que uno de los factores que influye en el turista es la cultura, en donde se especifica que esta es dinámica por lo que requiere de un mayor análisis para la identificación de los cambios que se producen con la finalidad de brindar productos y servicios adecuados hacia el visitante (Nicolau, 2011).

Por otra parte, es importante considerar como factor importante a las clases sociales, estas dependen principalmente del nivel de educación, ocupación, valores, entre otros. Los turistas al realizar su viaje tienden a conservar su nivel de clase social al visitar hacia otros países y es a partir de esta la que delimita lo que se debe y lo que no se debe de hacer (Serralvo, 2004).

Es importante mencionar también que otros factores que influyen en el turista, son los factores sociales, económicos, personales, psicológicos. Estos explican que el comportamiento depende generalmente de los grupos de pertenencia, así también como de las propias decisiones de la persona (Conde, Herrera & Schmidt, 2012).

A nivel vehicular, es importante mencionar en primer lugar las facilidades que actualmente existen para el ingreso de los automóviles mediante el puesto de control

fronterizo ubicado tanto en la ciudad de Tacna, como en la ciudad de Arica. Hasta el año 2018, se especificaba que para el ingreso de estos es necesario presentar solo el documento nacional de identidad, así también como la tarjeta de propiedad del vehículo con una declaración indicando los datos de identificación y finalmente, la manifestación de ingresar al país con fines turísticos (Oyarse, 2017).

Actualmente es posible conocer que existe una mayor facilidad para el ingreso de vehículos mediante el “Acuerdo entre la República del Perú y la República de Chile sobre reconocimiento recíproco y canje de licencias de conducir” (El Peruano, 2018) en la que entre sus objetivos se encuentra el de mejorar la seguridad vial en ambos territorios. Es posible encontrar también que mediante el Art. 2 del presente acuerdo: “los nacionales de una de las partes podrán conducir temporalmente vehículos en el territorio del otro país, durante el plazo que determine la legislación interna, con licencia de conducir en vigor” (El Peruano, 2018).

De la misma manera, para el tránsito de ciudadanos peruanos y extranjeros a través de la frontera, se ha agilizado el procedimiento para el ingreso de los turistas mediante el uso de la Tarjeta Andina de Migración (TAM) el cual evita el exceso de formularios necesarios a llenar en los controles fronterizos (El Comercio, 2017).

Debido a las facilidades de ingreso que han surgido actualmente, es muy probable una mayor afluencia de turistas hacia la ciudad de Tacna por parte de otros países, siendo el principal de estos, Chile. Debido a esto existirá una mayor presencia de ciudadanos provenientes de la otra región en la ciudad, por lo que es importante mencionar que es necesaria la creación de una mejor movilidad urbana y una mayor accesibilidad con la finalidad de generar un mejor atractivo hacia los demás.

#### **2.4. Influencia del turismo en ciudades fronterizas**

Como se ha mencionado anteriormente, la ciudad de Tacna cuenta con un gran número de visitantes extranjeros de los cuales en su mayoría provienen de Chile, de esta cantidad (y según datos brindados por el MINCETUR) se ha podido calcular que han ingresado 1 731 435 turistas en lo que ha sido el año 2017 (MINCETUR, 2018), de la misma manera PROMPERÚ (2016) ha indicado que la mayoría de estas personas vienen a la ciudad a través del uso de sus propios vehículos.

Debido a la constante presencia de turistas a lo largo del año en la ciudad de Tacna, se ha observado una constante mezcla de culturas e identidades proveniente de ambos países. Este caso es común en diversas ciudades fronterizas alrededor del mundo, tales como en las ciudades de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay) en las cuales existe una vinculación de comercio, política y cultura que constantemente se actualizan a través de las prácticas que se realizan en la zona (País Andrade, 2015).

La influencia del turismo en las ciudades se da principalmente a través de la cultura, esta ocurre cuando existe una interacción constante entre las personas provenientes de una cultura distinta a la de la sociedad residente, en donde se puede observar un intercambio cultural ya sea de manera positiva o negativa (Ceilema, Gonzáles & Ortiz, 2010).

Culturalmente hablando, mediante el proceso de afluencia de personas de un país a otro, ya sea por migración o solo por turismo, existe una circulación transnacional de estilos de vida, costumbres, comportamientos y tradiciones. Es principalmente en las ciudades ubicadas en las fronteras como Tacna y Arica ubicadas respectivamente en Perú y Chile, en las que se crea una identidad producto de la mezcla de ambas culturas (Rodríguez, 2013).

Es posible mencionar también que, mediante un flujo constante del turismo en una ciudad, ocurre un cambio cultural el cual se da como consecuencia de la evolución de la sociedad, cambio en el modo de vida de las personas y por el contacto entre una cultura distinta de la propia. De la misma manera, es posible indicar que los países más desarrollados tienen un mayor impacto en los cambios culturales de los países subdesarrollados (Reisinger & Dimanche, 2009).

Reisinger & Dimanche (2009) indican también otros impactos del turismo en la cultura de una sociedad, incluyendo a la cultura vial, entre los cuales se puede identificar la aculturación, la cual se puede definir como el resultado de la constante interacción entre grupos de personas con culturas distintas y pueda generar cambios en los comportamientos de ellos; por otro lado, es posible identificar también la asimilación de la cultura la cual, a diferencia de la aculturación el cual es un proceso temporal o que sólo se añade a la cultura original, este reemplaza un elemento por otro.

Es posible mencionar también que el intercambio cultural supone una manera de reciprocidad, en la que una de las partes presenta la iniciativa y otra la receptiva. Es en base a esta interacción entre culturas en las que existe lo llamado aculturación, el cual se puede se da a entender como un proceso social entre dos culturas, en donde una de ellas es la cultura dominante y otra dominada. Por otro lado, es posible encontrar también conceptos como los de interculturalidad los cuales se ubican en un plano enfocado en la educación y formación, este es un proceso en el que las culturas “intercambian y construyen patrones de manera consensuada o pactada, manteniendo sus identidades plurales” (Mujica, 2001).

En la actualidad, una de las principales motivaciones para los viajeros es la de acercarse hacia otras culturas o estilos de vida, es mediante estos procesos de interacción con otras sociedades en las que precipita a modificaciones en la cultura debido a que las comunidades receptoras tienden a cambiar su comportamiento para adaptarse a un nuevo visitante (Fuller, 2008).

En base a lo mencionado anteriormente, es debido a la constante interacción entre dos culturas, principalmente la peruana y la chilena, en la que la cultura vial de una sociedad se ve modificada e influenciada por otra, como ejemplo es posible observar como el conductor extranjero tiende a modificar su comportamiento con la finalidad de adaptarse a la cultura vial que predomina en Lima, la cual puede describirse como desordenada y agresiva (Perú 21, 2017).

Será necesario identificar también en el presente trabajo de investigación si en la ciudad de Tacna, actualmente ocurre un proceso de aculturación o una interculturalidad debido a la constante interacción entre las culturas viales peruanas y chilenas que ocurren en una ciudad fronteriza como lo es Tacna.

## 2.5. Comportamiento del peatón ante la infraestructura

Ante distintas situaciones es posible decir que el comportamiento del peatón varía, dependiendo de distintos factores, ya sean externos como personales, tales como la edad, discapacidad, clima, pendiente, densidad en un mismo carril, entre otros. Como se ha mencionado, el comportamiento del peatón es complejo, el cual varía dependiendo de las condiciones propias y de su entorno, entre las cuales podemos encontrar, el género y la edad como una de estas características (MAPFRE, 2005).

Por otro lado, a diferencia del desplazamiento de los vehículos los cuales se trasladan a través de caminos ya trazados, los peatones poseen un desplazamiento disparejo, generalmente escogiendo el camino más corto o más rápido para llegar al destino (Echeverry, 2005).

Helbing y Molnar (1995) describen el movimiento del peatón mediante el modelo de la fuerza social, el cual estudia principalmente el efecto del espacio social en el desplazamiento del peatón, indicando que factores tales (edad, sexo, densidad, entorno, clima, entre otros) llegan a influir en la manera en como caminan. Por otro lado, es importante indicar también el espacio de distanciamiento que tienen los peatones entre sí al caminar, el cual se ve influenciado por la cantidad de personas que se encuentren alrededor en ese momento o en la velocidad a la que quieran desplazarse.

En dicho modelo se describen las características del comportamiento tales como la siguientes: en primer lugar, indican que el peatón al momento de desplazarse hacia su destino deseado por lo general toma el camino que le resulte más rápido o más corto para llegar.

Por otro lado, es posible observar que los peatones usualmente toman distancia con otros peatones al momento de desplazarse, a menos de que en momentos en los que el peatón necesite desplazarse más rápido, tienda a acercarse y adelantar a los peatones que están al frente suyo.

También se puede observar la interacción que tienen los peatones con los obstáculos, en los cuales es posible identificar ocasiones en las que el peatón esquive el obstáculo o tenga interacción con este.

Por otro lado, se puede mencionar que, si el peatón tiende a trasladarse en un grupo, generalmente se mantiene cercano a este.

Por último, los autores también mencionan que cada peatón posee su propio comportamiento el cual difiere de las leyes establecidas anteriormente, presentando cierta incertidumbre al momento de desplazarse (Helbing & Molnar, 1995).

Es posible indicar también que los presentes autores estudiaron el movimiento de los peatones bajo situaciones de pánico, en la que el movimiento ya no es del todo ordenado, sino que ocurren desplazamientos inesperados o movimientos incontrolados (Vidal, 2016).

Como se ha mencionado anteriormente, características tales como la edad sexo, propósito, pendiente, discapacidad, clima entre otros influyen en el desplazamiento de un peatón o de un vehículo de la siguiente manera (PTV, 2014).

En primer lugar, se puede identificar como primer factor a la edad: se puede decir que, los jóvenes suelen desplazarse de manera más rápida a comparación de otro grupo de edades. Por otro lado, es posible mencionar también que es principalmente este grupo de edad el cual tiende a infringir las leyes de tránsito además de cometer actos imprudentes en las vías de tránsito. Este comportamiento se debe principalmente a que “perciben a la norma subjetiva como menos inhibidora a comparación de la transgresión” (Moyano-Díaz, 1997).

Por otro lado, para peatones cuyo rango de edad se encuentra entre los 70 y 80 años se requiere de un mayor espacio y tiempo para cruzar por las avenidas, además de realizar acciones más seguras y más prudentes, a comparación de peatones jóvenes o adultos, los cuales no necesariamente requieren de estas condiciones (Lobjois & Cavallo, 2009).

Por otro lado, otra de las características es el propósito, en ella indica cómo personas que tienen mayor necesidad de llegar a su destino suelen desplazarse de manera más rápida a comparación de casos en los cuales se quiera movilizar de manera cómoda para el usuario.

Es posible mencionar también que la velocidad a la cual se desplazan puede verse reducida si existe un mayor flujo vehicular en la vía, puesto a que brinda una sensación

de inseguridad hacia el peatón, modificando su decisión de cruzar la avenida o calle (Diogenes & Lindau, 2010).

Otra de las características a presentar es la pendiente, en ella es posible indicar que, ante una pendiente muy pronunciada, el desplazamiento llega a ser más lento que ante una pendiente reducida

Finalmente, se conoce como otra característica a la discapacidad, la cual indica que, peatones que cuenten con alguna discapacidad, llegan a desplazarse de manera lenta debido a que toman de mayores precauciones al moverse de un lugar a otro. Es posible mencionar también que aquellos peatones que requieren de un equipo especial para moverse, tales como silla de ruedas, muletas o bastones tiende a necesitar de un mayor espacio para desplazarse, además de una reducción en cuanto a equilibrio y estabilidad (Jerez & Torres, 2011).

De la misma manera, es posible recalcar que la infraestructura vial modifica el comportamiento del peatón. Una infraestructura deficiente, además de falta de regulación en este, tiene un impacto en la cantidad y gravedad de las lesiones de tránsito (Trujillo, 2015).

Como se mencionó anteriormente, la cultura vial también modifica el comportamiento del peatón puesto a que influye en las decisiones que toma al momento de desplazarse. En la actualidad, en el Perú se observa un mal comportamiento de los peatones puesto a que tienden a realizar acciones imprudentes y que van en contra de la normativa impuesta (Perú 21, 2017).

### **3. Área de estudio y metodología de investigación**

#### **3.1. Área de estudio**

##### ***3.1.1. La ciudad de Tacna***

Tacna o conocida también como La Ciudad Heroica de Tacna, cuyo nombre brindado por el Congreso de la República en el año 1828 se encuentra ubicada al sur del Perú y al límite del país vecino de Chile, se le reconoce como el primer bastión de la peruanidad, superando los problemas históricos del pasado y convirtiéndose en una metrópolis en la que existe una prioridad hacia el comercio y libre tránsito con el país sureño (Romero, 2011).

Es posible mencionar, de la misma manera, que la ciudad de Tacna cuenta con un total de 306 363 habitantes, de los cuales el 94.3% habitan en la zona urbana. Según los datos proporcionados por el INEI mediante el CENSO realizado el año 2017 es posible conocer que del total de habitantes que residen en la ciudad de Tacna, actualmente 21 098 personas con una edad mayor a 65 años y de esta cantidad, 9 970 personas habitan en el distrito de Tacna. Es importante mencionar también que existe un total de 18 334 niños de hasta 4 años que habitan en la provincia de Tacna y de esta cantidad un total de 4 702 niños que residen en el distrito de Tacna. Por otro lado, es importante indicar también que del total de habitantes que residen en la provincia de Tacna, existe un total de 34 839 personas que cuentan con alguna dificultad o limitación permanente (discapacidad) el cual representa un 11.4% de la población (INEI, 2018).

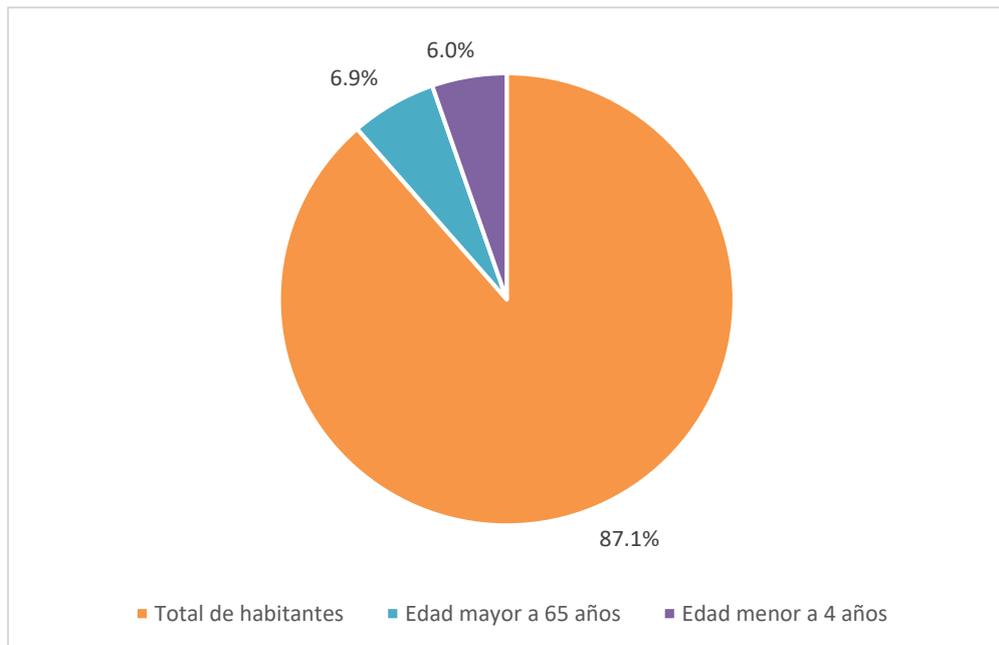


Figura 2. Datos Censo 2017 (Edad de la población)-Provincia de Tacna

Fuente: INEI (2018)

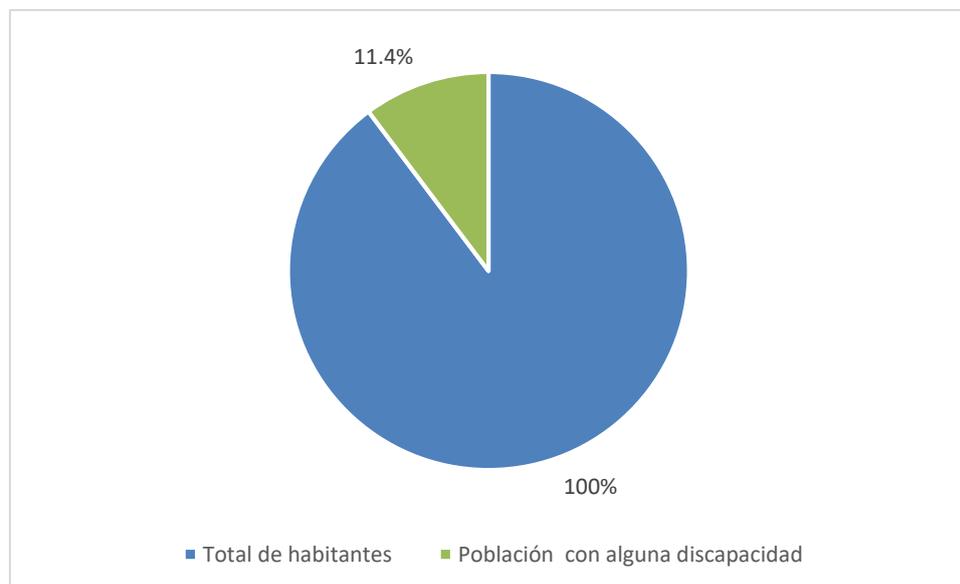


Figura 3. Datos Censo 2017 (Personas con discapacidad)-Provincia de Tacna

Fuente: INEI (2018)

Como se puede observar en los presentes datos, aún existe una cifra significativa de pobladores de Tacna tales como adultos mayores, niños o personas que cuenten con alguna discapacidad que habitan en la presente ciudad y que al trasladarse no

cuenten con un sistema adecuado de accesibilidad en las calles o avenidas de la presente ciudad.

En la actualidad, según datos brindados por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú (MINCETUR, 2018) y de las estadísticas y perfiles analizados por la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y Turismo (PROMPERÚ, 2016), existe un gran número de turistas provenientes de Chile, en el cual es posible observar que en el año 2017 hubo un ingreso total de 1 731 435 visitantes extranjeros que ingresaron por el Puesto de Control Fronterizo Santa Rosa-Tacna, y hasta el mes de abril del año 2018 se tiene una cantidad registrada de 665 428 visitantes, superando en leve cantidad a los valores equivalentes a los meses analizados durante el año anterior (MINCETUR, 2018). De la misma manera es posible conocer que de la cantidad de turistas que visitan la zona, el 99% de ellos organiza su viaje por su cuenta, siendo en la mayoría de ellos, movilizados por sus autos privados o por transporte turístico.

Por otro lado, es posible mencionar que el año 2014 la Municipalidad Provincial de Tacna puso en marcha el Plan de Desarrollo Concertado de la Provincia de Tacna al 2021, el cual, tiene entre sus objetivos a lograr lo siguiente: “Promover el ordenamiento y la cobertura del transporte urbano e interurbano. Modernizar el servicio de transporte masivo con visión de futuro. Garantizar el mejoramiento y mantenimiento adecuado de la red vial” (MPT, 2016). Es importante recalcar que no solo se plantea mejorar el nivel de transporte en la ciudad según se ha mencionado anteriormente, mediante el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2014-2023 se tiene como objetivo: “Planificar y gestionar la integración de una movilidad sostenible al desarrollo urbano” (MPT, 2014), entre los cuales es posible encontrar estrategias tales como:

- En primer lugar, se plantea implementar propuestas para lograr un sistema vial urbano para toda la ciudad de Tacna.
- Sera necesario realizar planes que permitan alcanzar una movilidad urbana sostenible
- Por otro lado, se buscará diversificar los sistemas modales de transporte a través de la peatonalización, ciclo vías, entre otros; para lograr obtener una ciudad sostenible y accesible para todas las personas.

En base a ello es posible indicar que en la actualidad existen planes que permitan un correcto desarrollo de la ciudad tanto peatonal como a nivel de transporte.

### ***3.1.2. La avenida Bolognesi***

La zona en la cual se va a realizar el presente estudio, será en la Avenida Bolognesi de Tacna, esta fue construida en el año 1840 por Manuel de Mendiburu (militar, político e historiador peruano) y se encuentra ubicada por encima de uno de los ríos principales de la ciudad, el río Caplina (Cavagnaro, 1986).

Esta avenida tiene una extensión aproximada de 20 cuadras y es una de las más concurridas de la ciudad puesto a que en primera instancia, las primeras cuadras de esta se encuentran cercanas al paseo cívico, por otro lado, es posible mencionar también que alberga a la mayoría de los centros comerciales de Tacna por lo que el tránsito tanto peatonal como vehicular es mayor a comparación del resto de avenidas que compone a la ciudad.

Es necesario recalcar que, para el presente estudio, se tomarán los datos en la avenida Bolognesi en intersección con la avenida Billinghurst debido a que es la zona por la cual se observa un mayor número de vehículos y peatones que transitan durante el resto del día, a comparación de los otros tramos de la avenida.

La avenida Bolognesi se encuentra conformada por dos calzadas amplias, cada una de ellas con dos carriles con el ancho necesario para la circulación de los vehículos que transitan por la zona, estas se encuentran separadas por la alameda Bolognesi, la cual se caracteriza por ser un lugar de esparcimiento y encuentro para los peatones que deciden transitar por el lugar de manera cómoda y libre.

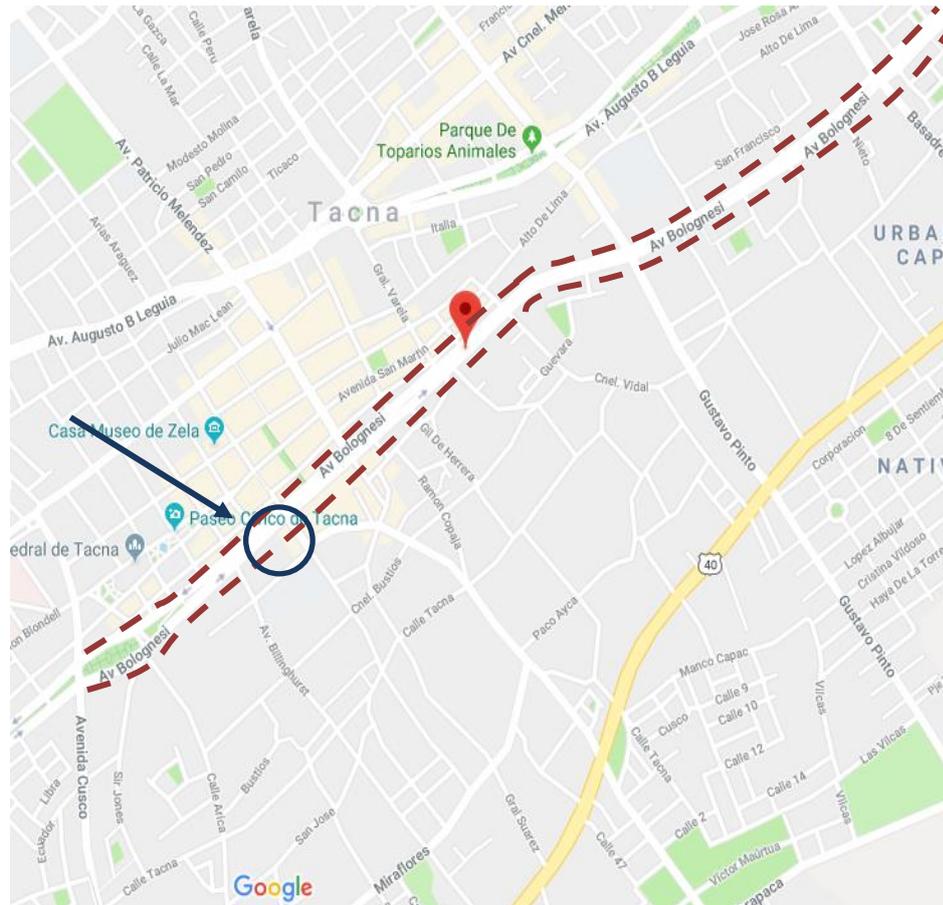


Figura 4. Extensión de la av. Bolognesi  
Fuente: Adaptado de Google Maps (2018)

Es importante recalcar que, a simple observación, la presente avenida no cuenta con una adecuada accesibilidad para todos los peatones en toda su extensión. Por otra parte, no se cuenta con un diseño de ciclo vías por lo que el tránsito de las bicicletas se encuentra muy limitado por lo que su uso no es tan empleado en la presente zona ya que resulta de cierta manera incómodo tanto para los peatones como para los usuarios de tal medio de transporte.



Figura 5. Calzada de la av. Bolognesi

Fuente: Google Maps (2018)

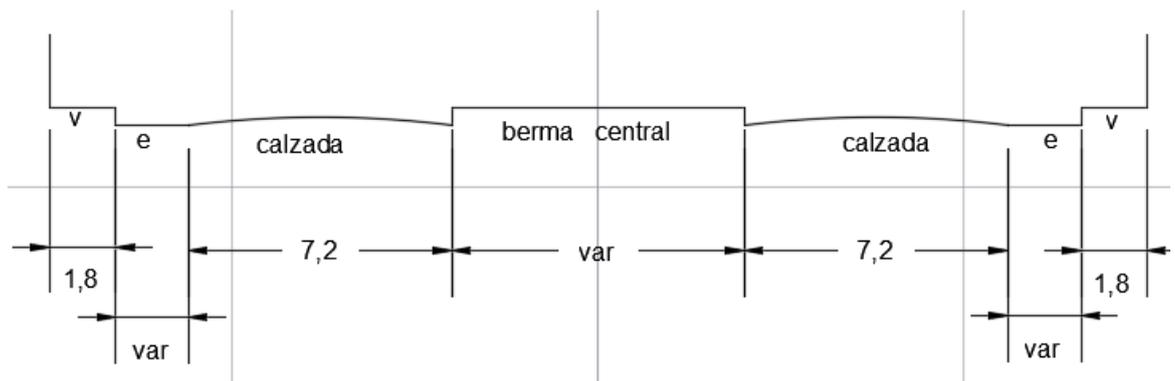


Figura 6. Estructura Vial de la av. Bolognesi-Sección

Fuente: Municipalidad Provincial de Tacna (2014)

En la actualidad la Municipalidad Provincial de Tacna ha puesto en marcha obras y un plan de reordenamiento vehicular en la presente avenida los cuales, algunos de ellos, se describirán a continuación:

- Mejora en el tránsito peatonal para discapacitados en los primeros tramos de la avenida Bolognesi, desarrollada en el año 2018, la cual cuenta con la instalación de adoquines que permitan en un primer lugar la reducción de la

velocidad de los vehículos que transitan por los tramos de la calle Arica y Amazonas (primeras cuadras de la avenida Bolognesi) (La República, 2018).

- Como primera instancia para el reordenamiento vehicular en la avenida el cual busca que el transporte público ya no transite por la avenida Bolognesi el cual es considerado como centro histórico, para ello se plantearán nuevas rutas de transporte. Para alcanzar el objetivo planteado por la municipalidad se encuentra desarrollando un estudio en la zona para verificar la viabilidad del proyecto en mención. Por otra parte, y en la actualidad, cada calzada se encuentra dividida por unos conos los cuales dividen el tránsito de los vehículos, generando que el transporte público de la ciudad sólo se movilece por el tramo derecho mientras que el transporte privado se traslade por el carril izquierdo (Correo, 2015).

### **3.2. Metodología**

Con la finalidad de analizar el comportamiento del ciudadano peruano en Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena se aplicará una metodología de investigación basada en un análisis cuantitativo de la zona de estudio, es decir, un estudio numérico de la problemática.

Es necesario mencionar que, para el presente proyecto de investigación, será importante también conocer en primer lugar los antecedentes de la zona de análisis y conocer cuáles son los cambios que se han ido desarrollando hasta la fecha. Será necesario conocer los datos sobre peatones y conductores provenientes de la ciudad de Tacna, además del número de turistas que llegan a la ciudad de Tacna provenientes de Chile a lo largo del año y el número de vehículos privados que pasan por el puesto de control Santa Rosa hacia la ciudad de Tacna.

#### **3.2.1. Análisis cuantitativo**

Un análisis cuantitativo es aquel que permite responder a la pregunta planteada mediante un análisis numérico. Según Hernandez Sampieri (1991) el enfoque cuantitativo se basa en esta clase de mediciones para poder conocer cómo será el comportamiento y, esta manera, probar teorías.

De la misma manera, el autor sugiere una secuencia de procesos mediante el cual sea posible probar la idea planteada inicialmente. Este procedimiento establece formular una pregunta o un problema de la cual, tras una investigación y construcción de un marco teórico e hipótesis, se proceda a desarrollar una recolección de datos de los cuales se puedan realizar diversos análisis. (Hernandez Sampieri, 1991)

En primer lugar, será necesario identificar cuál será el alcance de la investigación, es decir, si esta será exploratoria, descriptiva, correlacional o explicativa.

Un estudio exploratorio sirve principalmente para desarrollar temas o problemas poco estudiados así también como brindar un antecedente a nuevos estudios similares al presente proyecto. (Hernandez Sampieri, 1991). De la misma manera se explica que una investigación exploratoria es aquella que brinda una primera aproximación del investigador hacia su tema de estudio. (El Pensante, 2016).

Debido a que para el presente trabajo de investigación fue posible identificar que la temática a tratar no ha sido bien desarrollada anteriormente, se procederá a utilizar este estudio como antecedente para próximos proyectos. En base a esta propuesta, es necesario mencionar que se tomará una muestra de voluntarios que transiten por la zona de análisis.

Para la realización del análisis cuantitativo será importante establecer el medio mediante el cual se recolectarán los datos para el análisis correspondiente, por lo que el método escogido para el presente proyecto será la aplicación de encuestas hacia los peatones que transitan por la avenida Bolognesi en la intersección con la calle Billinghamst.

Las encuestas tendrán un total de 12 preguntas, a través de las cuales se podrán conocer los datos de las personas, así también como de la opinión que estos tengan frente a la infraestructura vial de la zona y su punto de vista con respecto a la temática del presente proyecto, es decir, si creen que existe una influencia cultural chilena en el comportamiento vehicular y peatonal del peruano.

## **Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**

Las encuestas serán tomadas durante el mes de enero del año 2019, época en la cual aumenta el número de turistas chilenos en la ciudad de Tacna, así también, como el período en el cual mayor gente transita por la zona.

Tras conocer la opinión de los transeúntes, se procederán a tomar datos adicionales del lugar de estudio, entre ellos, será necesaria una evaluación de la infraestructura vial existente con la finalidad de conocer los obstáculos que puedan generar cambios en los desplazamientos de las personas. Será necesario contar también con un registro del número de personas con habilidades limitadas que existen en la ciudad de Tacna, observar cómo se desplazan por el área de estudio y si existe alguna dificultad al momento transitar por la avenida.

Será necesario contar con las mediciones de las veredas por las cuales transitan los peatones, además de las dimensiones y el número de rutas de acceso para peatones con alguna discapacidad, con la finalidad de conocer si existe un correcto diseño del espacio público, y en base a ella brindar una opinión acerca la influencia de la infraestructura vial y cómo modifica el comportamiento peatonal en la ciudad de Tacna, tanto para peatones peruanos como chilenos.

Los datos a recolectar mencionados anteriormente permitirán tener una mejor visión acerca del comportamiento peatonal del peruano en la ciudad de Tacna y cómo actúa bajo la influencia de una cultura ajena a la suya, además de la infraestructura que lo rodea.

## 4. Resultados

### 4.1. Presentación de resultados

Tras haber realizado las encuestas en la avenida Bolognesi durante una semana, a continuación, se presentan los datos encontrados para las preguntas realizadas:

En cuanto a los datos generales, es posible recalcar que la encuesta fue respondida por un total de cien encuestados, cuyas edades variaban entre los 16 y los 82 años de edad, dando una edad promedio de 35 años aproximadamente.

En primer lugar, es posible conocer que la mayoría de los encuestados ha recibido educación superior, es decir, que han estudiado en universidades o en institutos, entre los cuales es posible describir que 64 peruanos del total estudiaron en universidades mientras que otras 22 personas recibieron estudios básicos. Por otro lado, de los chilenos encuestados, el total de ellos ha recibido educación superior.

El sexo de los encuestados es casi igual, encontrándose un mismo número de hombres y mujeres tanto para chilenos como para peruanos.

Es importante recalcar también que, de las 100 encuestas realizadas en la ciudad de Tacna, el 86% de ellas fue realizada a ciudadanos peruanos que se encontraban en Tacna durante el periodo de análisis, mientras que el 14% restante fue respondida por ciudadanos chilenos:

En primer lugar, se procederán a presentar las respuestas brindadas por los ciudadanos peruanos para, luego de ello, presentar las opiniones brindadas de los ciudadanos chilenos. El análisis de los resultados, así también como la comparación necesaria se procederá a efectuar en el siguiente capítulo:

La primera pregunta realizada hacia los encuestados peruanos fue: ¿Dónde aprendió usted sobre las reglas de tránsito?, en la cual fue posible identificar que, el 45% recibió una educación vial a través del colegio, mientras que el 37% aprendió de ello mayormente en su hogar, así como se muestra en la figura 7.

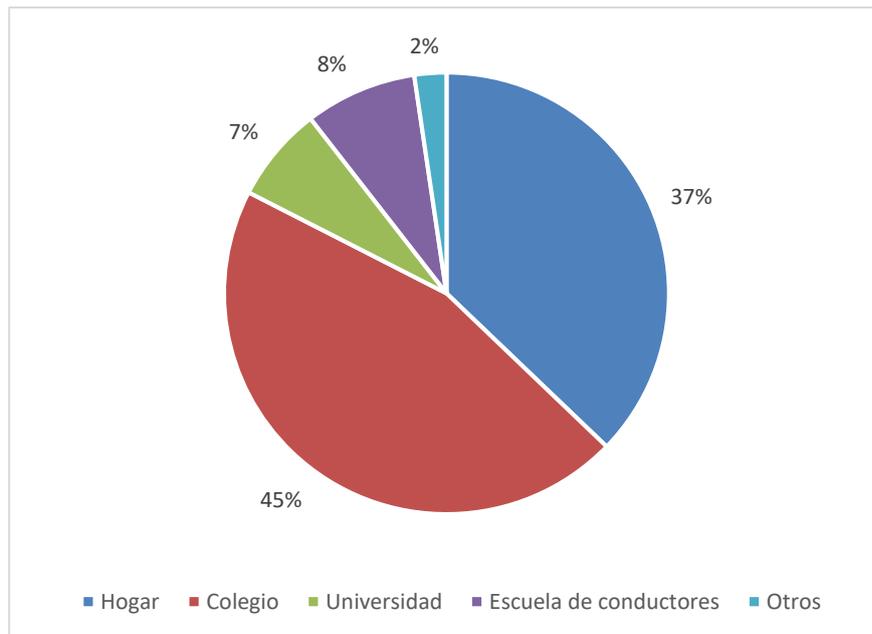


Figura 7. Resultados de encuesta: Lugar de aprendizaje de normativa vehicular

Fuente: Elaboración propia

La segunda pregunta fue la siguiente: “¿Cómo se traslada comúnmente en la avenida Bolognesi?”, en la que es posible identificar que la mayoría (42%) se moviliza a través de la avenida en mención a través del transporte público, mientras que el 38% de los encuestados lo realiza como peatón, así como se muestra en la figura número 8.

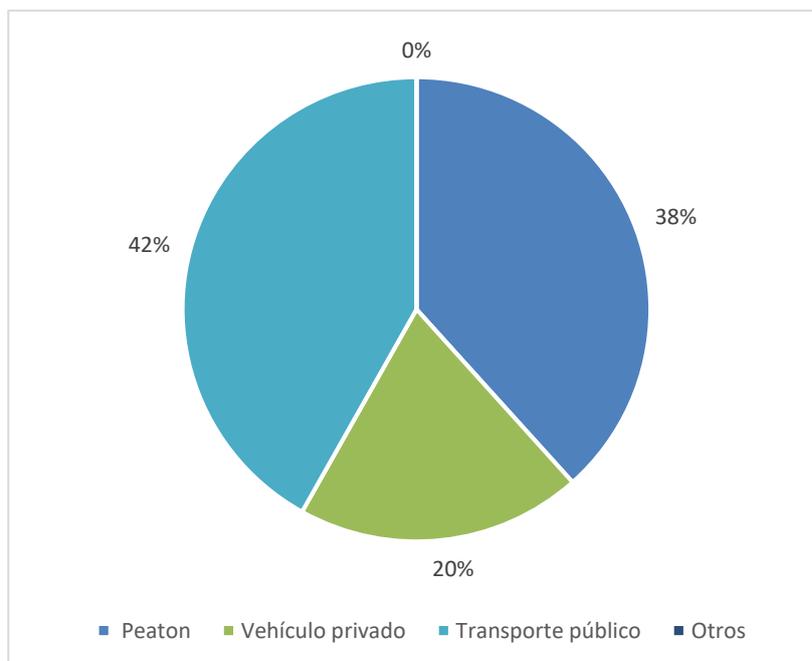


Figura 8. Resultados de encuesta: Medio de transporte usado

Fuente: Elaboración propia

En la figura número 9 se especifica la tercera pregunta realizada en la encuesta la cual fue la siguiente: “¿Con cuanta frecuencia utiliza usted la av. Bolognesi?”, en ella fue posible identificar que más de la mitad de los entrevistados lo realiza casi todos los días de la semana, lo cual llega a corroborar que la avenida en mención es una de las más recorridas de la ciudad de Tacna. Fue posible conocer también que la mayoría de los encuestados transitan generalmente por la zona debido a temas laborales, mientras los que realizan entre 1 a 3 veces a la semana lo hacían principalmente por temas recreativos o por comercio.

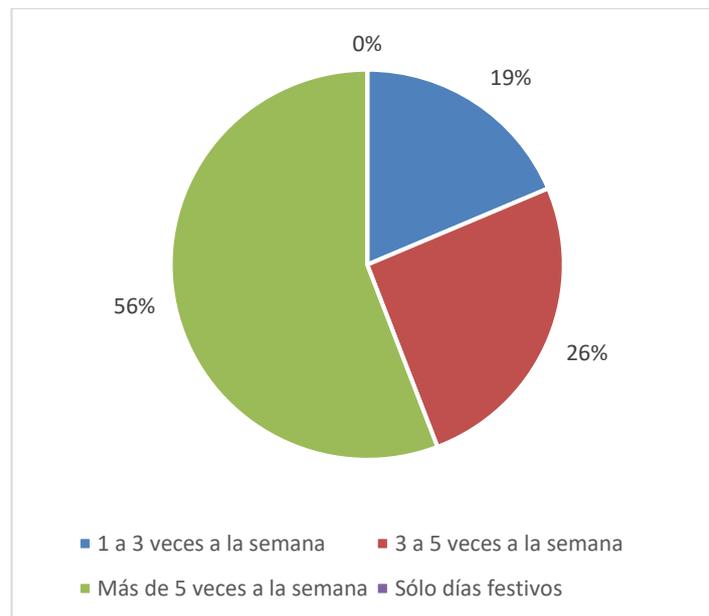


Figura 9. Resultados de encuesta: Frecuencia de uso av. Bolognesi

Fuente: Elaboración propia

De la misma manera, en la figura 10 se especifica la cuarta pregunta de la encuesta hecha a la muestra de voluntarios la cual fue: “¿Usted cree que transita un elevado número de ciudadanos chilenos en la av. Bolognesi?”, en ella se pudo observar que casi el total de entrevistados coincide que los ciudadanos provenientes del país vecino de Chile transitan generalmente por la avenida en estudio, de la cual es posible comprobar con la información brindada por el Ministerio de Turismo, así también como las cifras recolectadas por PROMPERÚ. De las consultas realizadas hacia los entrevistados, la mayoría de ellos consideraba que el elevado tránsito de los ciudadanos chilenos se debía a que, en la avenida de estudio, podían realizar sus actividades de comercio, así también como recreativas.

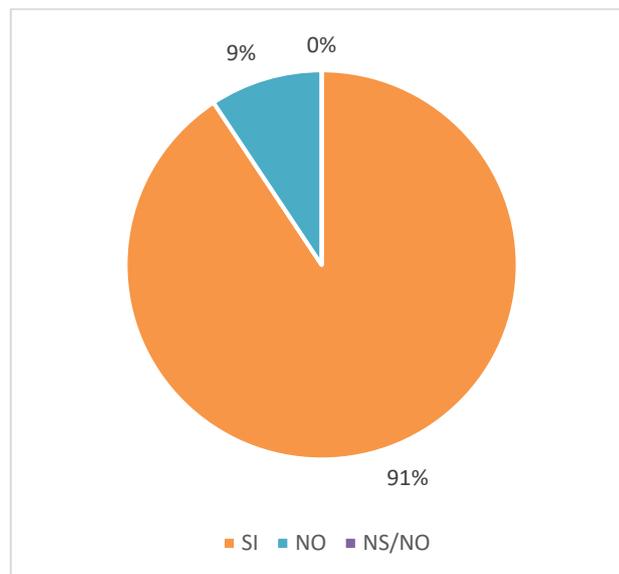


Figura 10. Resultados de encuesta: Tránsito de chilenos

Fuente: Elaboración propia

Las preguntas que se presentarán a continuación fueron calificadas con un rango del 1 al 5; el número 1 era el menor valor asociado a las interrogantes realizadas por lo que se le consideraba como Nunca en ciertas oraciones así también como Muy Malo en otras de ellas; por otro lado, el número 5 era el mayor valor asociado en las encuestas por lo que era posible denotarla generalmente como Siempre o también como Muy bueno.

La quinta pregunta de la encuesta fue la siguiente: “¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal peruano en la av. Bolognesi con Billinghurst?”, en ella era posible conocer la evaluación que brindaban los propios peruanos hacia su comportamiento en la zona de estudio. En ella fue posible observar que la mayoría de los encuestados coincide en que el comportamiento peruano en las vías y como peatón no es el correcto y que estos generalmente tienden a incurrir al incumplimiento de las normas de tránsito. Por otro lado, un menor número de personas (26% del total) opina que de vez en cuando los peruanos se comportan de manera correcta. Los datos fueron posibles representarse en la figura número 11 ubicada en la parte inferior del presente texto.

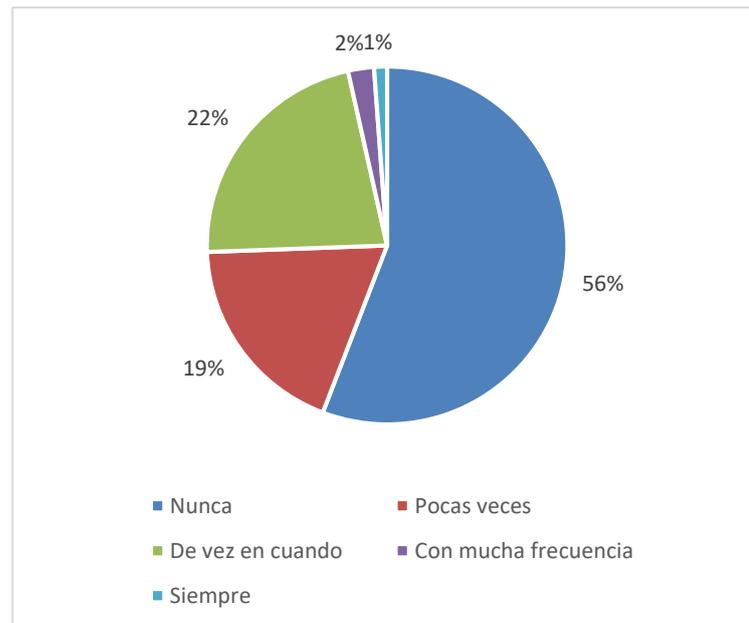


Figura 11. Resultados de encuesta: Comportamiento peruano

Fuente: Elaboración propia

En la figura número 12 del presente documento, es posible analizar la sexta pregunta realizada a la muestra de voluntarios que transitaban por la avenida de estudio, la cual indicaba lo siguiente: “¿Considera usted fluido el tránsito en la av. Bolognesi con Billinghamst?”, en ella, la mayoría de las personas que pudieron contestar las interrogantes coincide en que, actualmente, la avenida Bolognesi posee mucha congestión, provocando generalmente un malestar en los usuarios de esta avenida (principalmente los conductores de vehículos). Por otro lado, para los peatones, transitar por la alameda si es considerado fluido por lo que existe un gran espacio para caminar, así también como para recrearse.

La mayoría de peatones que opinaron que el tránsito peatonal por la avenida Bolognesi es libre y fluido se debe al gran espacio que existe en la misma alameda, sin embargo, transitar por las veredas que se encuentran en la zona lateral de la avenida suele ser complicado puesto a que, en ciertos casos, no hay el espacio suficiente. De la misma manera, se les consultó si ellos consideraban si las dimensiones de las veredas eran las adecuadas para un tránsito adecuado de personas con alguna discapacidad, de los cuales, la mayoría coincidió en que este no era el apropiado y que no le permitiría un tránsito fluido por la zona.

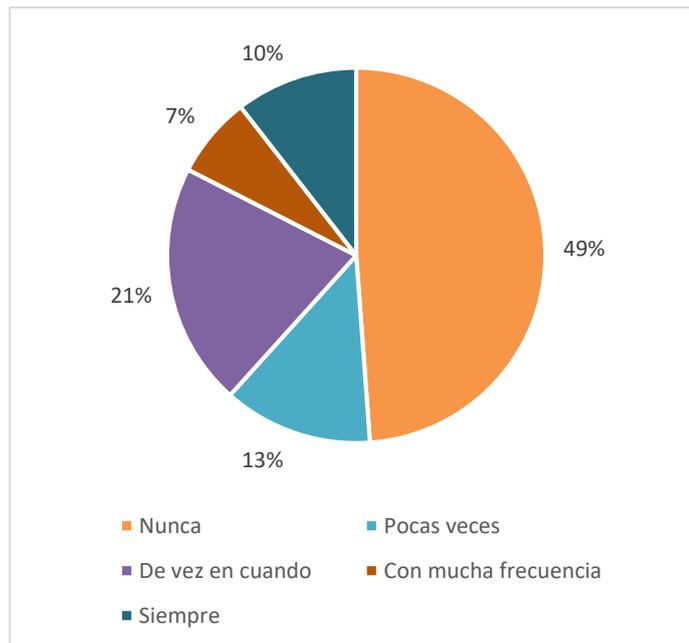


Figura 12. Resultados de encuesta: Fluidez de tránsito

Fuente: Elaboración propia

En la figura número 13 fue posible graficar las respuestas que dieron los encuestados a la séptima pregunta realizada la cual fue la siguiente: “¿Qué calificación le daría usted a la señalización en la avenida Bolognesi con Billinghurst?”, en ella se pudo identificar que la mayoría coincide en que la señalización no es la adecuada y existen ciertos tramos que no cumplen con lo establecido en la normativa de tránsito. Como se mencionó anteriormente, la avenida en estudio muestra una ausencia o deterioro de señales tales como cruces peatonales o letreros de PARE en lugares necesarios.

Esta falta de señales de tránsito puede ser una de las causas por las cuales la mayoría de los ciudadanos peruanos y chilenos pueden llegar a incurrir en el incumplimiento de la normativa de tránsito.

Es necesario mencionar también que existe un buen porcentaje de encuestados que consideran una señalización regular, pero que, de igual manera, consideran que es necesaria una mejora en la zona analizada así también como para otras partes de la avenida Bolognesi.

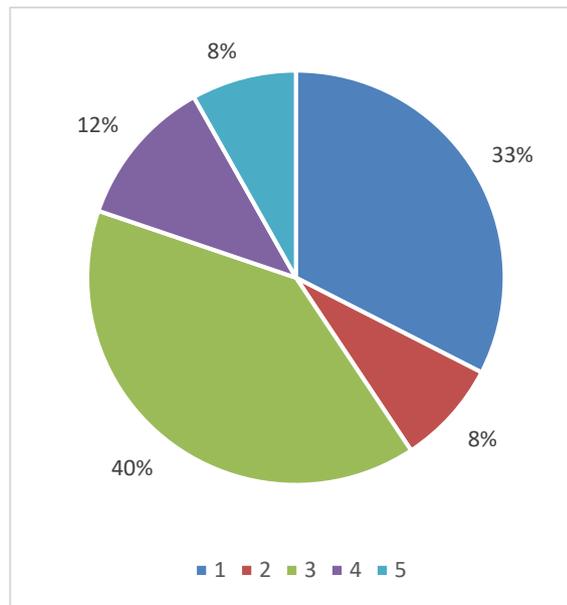


Figura 13. Resultados de encuesta: Calificación a la señalización

Fuente: Elaboración propia

La octava pregunta realizada a los ciudadanos que transitaban por la zona de evaluación fue: “¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal de los ciudadanos chilenos en la avenida Bolognesi con Billinghamst?”, en ella fue posible identificar que, casi la mayoría de los encuestados, coincide en que los chilenos se comportan de manera correcta ante la señalización y normativa vehicular y peatonal en la ciudad de Tacna, sin embargo, es posible reconocer que un 27% manifiesta que no todos los visitantes provenientes del país en mención respetan lo denominado anteriormente.

Al realizar las consultas pertinentes al caso, se pudo conocer que los ciudadanos chilenos que incumplen en la normativa de tránsito han ido adquiriendo costumbres propias de los peruanos, con la finalidad de adecuarse y acostumbrarse al medio en el cual se desplazan comúnmente.

Los resultados de la presente pregunta se pueden encontrar graficadas en la figura 14 del presente documento.

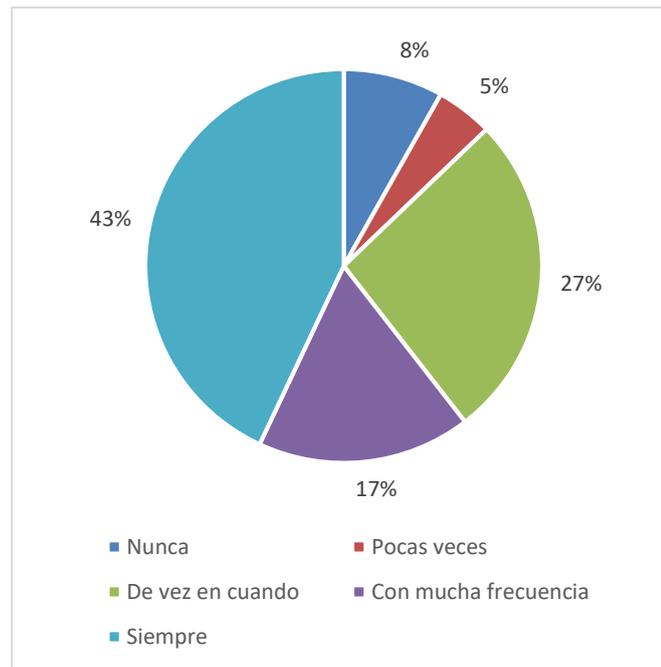


Figura 14. Resultados de encuesta: Nivel de comportamiento del chileno

Fuente: Elaboración propia

En la figura 15 del presente proyecto de investigación fue posible graficar los resultados obtenido de la novena pregunta realizada a los encuestados la cual fue la siguiente: “¿Cuál cree usted que es la percepción del ciudadano chileno frente a la cultura vial peruana?”; en ella, la mayoría opina que el chileno desaprobaba el comportamiento peruano como peatón y como conductor vehicular debido a sus actitudes en el espacio público; por otro lado, un 31% opina que la percepción del chileno no aprueba ni desaprueba los actos realizados por los ciudadanos peruanos.

En cuanto a las personas que respondieron que el comportamiento era el inadecuado, afirmaron que, el ciudadano chileno al tener una mejor cultura vial que la nuestra, no consideraría como correcta las actitudes presentadas por los peruanos. Por otro lado, a aquellos que consideraron que el ciudadano chileno no aprobaría o desaprobaba estos actos es debido a que algunos de ellos incurrían en las mismas faltas y es porque en la misma ciudad no se exige el respeto por la normativa con la misma exigencia que se realiza en Chile.

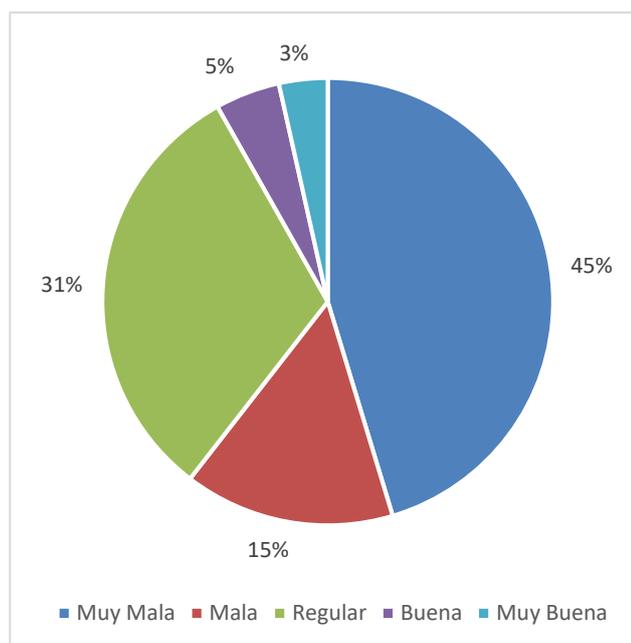


Figura 15. Resultados de encuesta: Percepción frente a la cultura vial peruana

Fuente: Elaboración propia

A través de la figura 16 es posible observar los resultados encontrados al análisis de datos adquiridos de las respuestas brindadas a la décima pregunta de la encuesta realizada a los ciudadanos que transitaban en la zona de estudio la cual fue la siguiente: “¿Cree usted que la cultura vial chilena predomina en la cultura vial peruana?”, en la que es posible identificar que aproximadamente un 54% del total de los encuestados opina que la cultura vial chilena no predomina del todo sobre la cultura peruana. Tras consultas realizadas hacia los transeúntes, fue posible conocer en la ciudad de Tacna no ocurre un predominio de una cultura sobre la otra, sino más bien un intercambio cultural, puesto a que han observado que muchos peruanos han adquirido las buenas costumbres viales propias de los chilenos, así también como se ha visto que algunos chilenos comenten actitudes características del ciudadano peruano tales como cerrar el paso vehicular o ignorar el semáforo cuando este se encuentra en luz roja.

Por otro lado, es posible reconocer que un 17% de los encuestados afirma que sí ocurre un predominio cultural de la cultura vial sobre la chilena provocando que exista una mejora en el comportamiento de los peruanos.

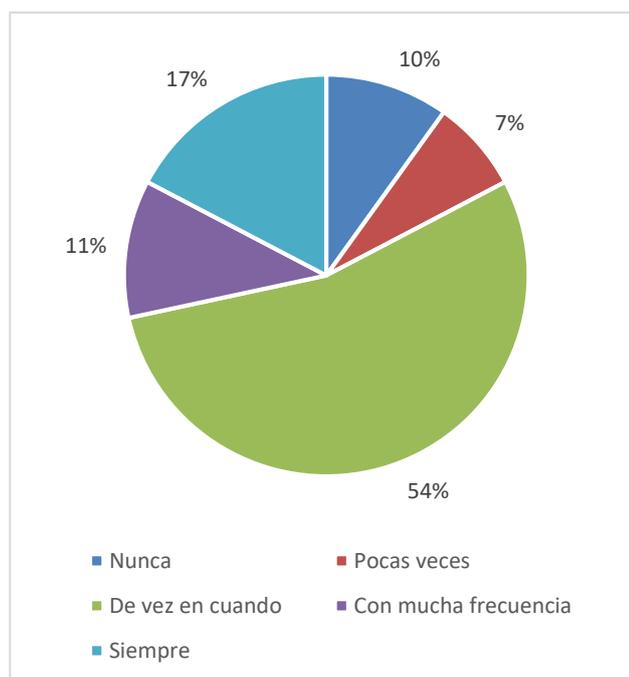


Figura 16. Resultados de encuesta: Predominio cultural

Fuente: Elaboración propia

La penúltima pregunta realizada en la encuesta fue: “¿Cómo calificaría usted la influencia de la cultura vial chilena en el comportamiento peatonal y vehicular de los peruanos?”; en ella, es posible conocer que un total del 44% de los encuestados responde que, de ocurrir una influencia cultural chilena, ha provocado que el comportamiento de los ciudadanos peruanos que transitan por la avenida Bolognesi ha mejorado con el transcurso de los años puesto a que ven una mejora en la actitud tanto de los peatones así como de los conductores vehiculares, entre los mayores ejemplos que brindaron, fue el respeto por las señales de tránsito y a ceder el paso al peatón en zonas donde no existe una correcta señalética.

Por otro lado, de los resultados brindados, es posible analizar también que un total de 31 % del total de peatones que contestaron la presente encuesta opina que la afluencia de los turistas chilenos a la ciudad de Tacna no ha generado mejoras significativas, por las razones explicadas en párrafos anteriores.

Los resultados a la presente pregunta se encuentran graficados en la figura número 17 del presente proyecto.

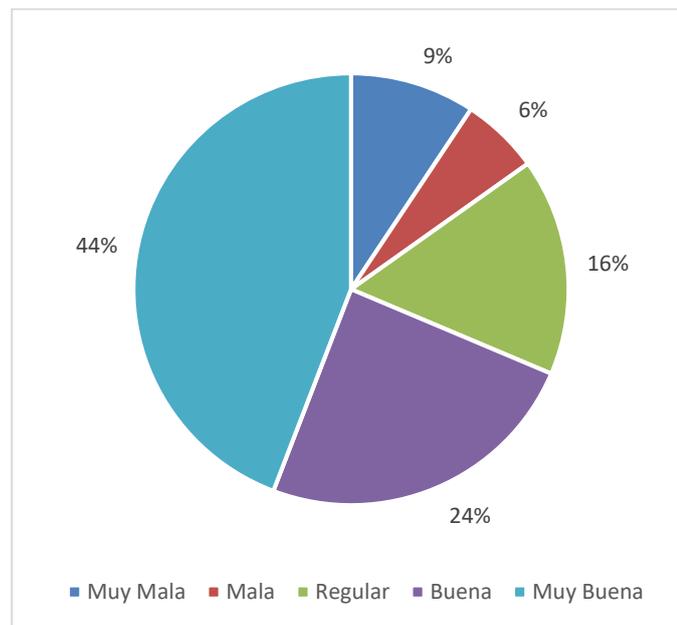


Figura 17. Resultados de encuesta: Nivel de influencia cultural

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, la última pregunta indicaba lo siguiente: “¿Cómo calificaría usted el comportamiento peatonal y vehicular peruano a futuro debido a la influencia chilena?”, en ella, es posible identificar que un 31% de los encuestados concuerda en que el comportamiento del ciudadano peruano mejoraría de cierta manera con el transcurso de los años. De manera consecutiva, un 30 % del total de los encuestados si considera que el comportamiento vial mejorará a futuro.

En base a las consultas realizadas, la gente considera que, así como ha estado mejorando de manera lenta y progresiva la actitud del ciudadano peruano al desplazarse por la zona de estudio, este también mejorará de la misma manera a futuro. Esto se debe a que, tras el gran turismo que ocurre en la avenida, el peruano tiende a comportarse de mejor manera con el propósito de adecuarse a las costumbres chilenas al momento de transitar.

Los gráficos que representan los resultados brindados por la última pregunta de la encuesta se encuentran en la figura 18 del presente proyecto de investigación.

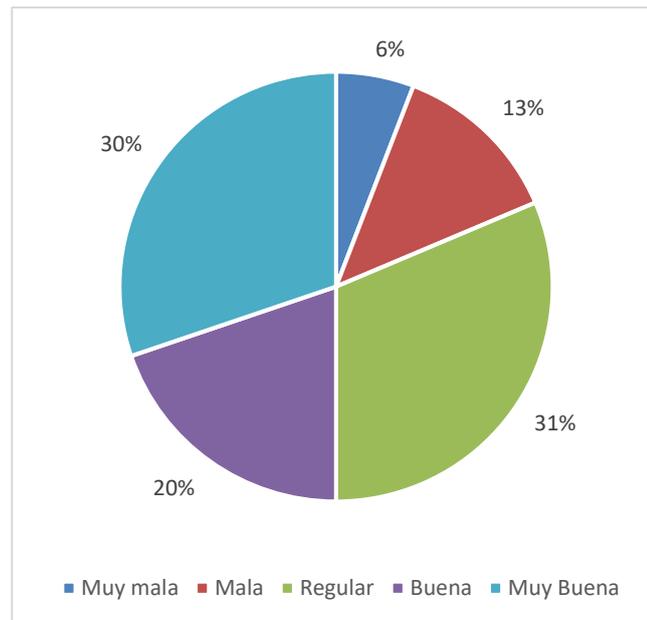


Figura 18. Resultados de encuesta: Comportamiento vial a futuro

Fuente: Elaboración propia

En la segunda parte de la presentación de resultados, se procederán a mostrar las opiniones que pudieron brindar los ciudadanos chilenos a las preguntas realizadas en la encuesta, es importante mencionar que del total de encuestados ellos representan solamente el 14% puesto a que, el presente trabajo de investigación trata de enfocarse mayormente en la opinión de los ciudadanos peruanos.

En base a los datos generales mencionados anteriormente, se procedieron a realizar las preguntas correspondientes a la encuesta desarrollada las cuales se procederán a mostrar a continuación:

En la figura 19 es posible analizar los resultados a la primera pregunta realizada: “¿Dónde aprendió usted sobre las reglas de tránsito?”; en ella, fue posible observar que la mayoría de los encuestados aprendió sobre la normativa vehicular a través de la escuela de conductores, así también como por medios educativos como la universidad o el colegio.

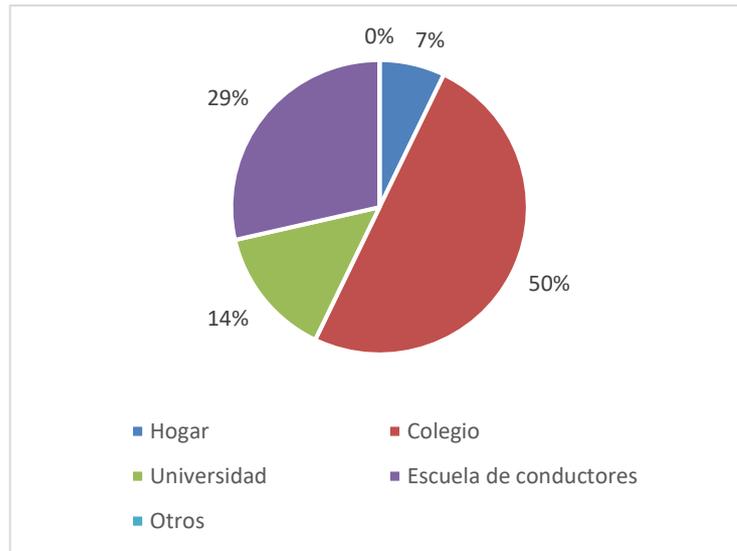


Figura 19. Resultados de encuesta a chilenos: Lugar de aprendizaje de normativa vehicular

Fuente: Elaboración propia

En la figura 20 del presente proyecto de investigación es posible encontrar los resultados a las respuestas brindadas a la segunda pregunta presentada a los encuestados chilenos que transitaban por la zona de estudio la cual fue la siguiente: “¿Cómo se traslada comúnmente en la avenida Bolognesi?”; en ella la mayoría coincidió en que se transporta mediante el uso del transporte privado, mientras que otros optan por medios alternativos tales como el transporte público o como peatón.

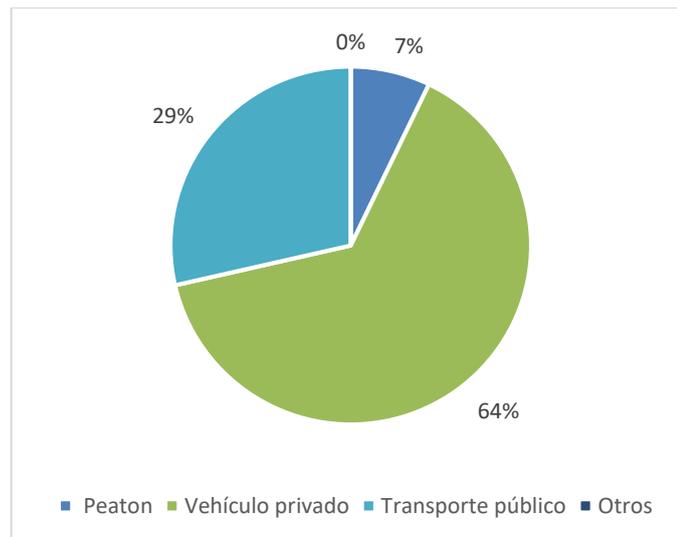
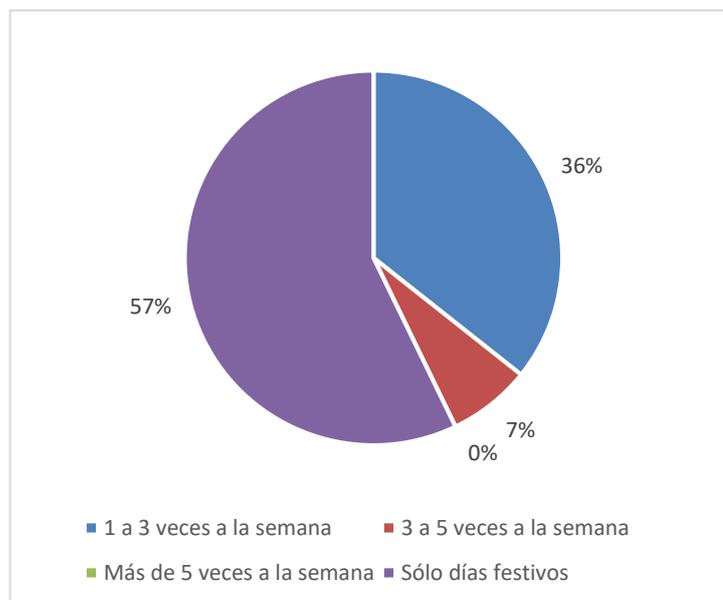


Figura 20. Resultados de encuesta a chilenos: Medio de transporte usado

Fuente: Elaboración propia

En la figura 21 se muestran los resultados encontrados a las respuestas brindadas a la tercera pregunta que fue realizada hacia los ciudadanos chilenos que transitaban por la zona la cual fue la siguiente: “¿Con cuánta frecuencia utiliza la avenida Bolognesi?”; en ella, la mayoría coincidió con los datos brindados por PROMPERÚ en los que indica que realizan sus viajes a la ciudad de Tacna durante los días festivos de su país (un 57% del total de encuestados) o de una a tres veces en la semana, siendo generalmente estos entre los días viernes y domingo.



**Figura 21. Resultados de encuesta a chilenos: Frecuencia de uso de la av. Bolognesi**

Fuente: Elaboración propia

La cuarta pregunta presentada hacia los encuestados chilenos fue la siguiente: “¿Usted cree que transitan un elevado número de ciudadanos chilenos en la avenida Bolognesi?”; en ella, el total de ciudadanos chilenos (100% de los encuestados) que respondieron la interrogante coincidieron en que sí transitaba un gran número de turistas por la avenida mencionada anteriormente.

La quinta pregunta presentada fue la siguiente: “¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal peruano en la av. Bolognesi con Billinghurst?”, la mayoría de los encuestados coincidieron en que el comportamiento peruano en el espacio público, ya sea como peatón o como conductor, no es el adecuado e infringe regularmente la normativa vehicular. Los resultados encontrados a la presente pregunta se encuentran graficados en la figura 22 del presente documento.

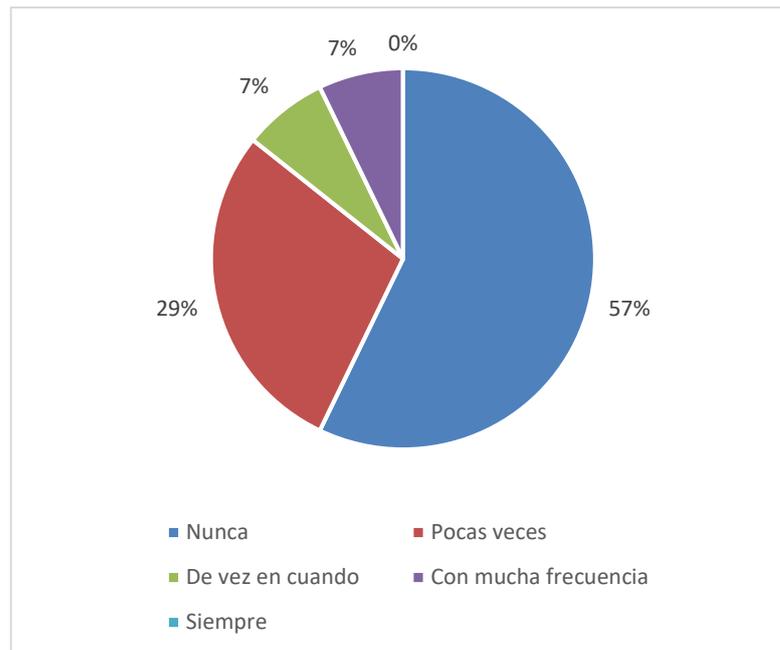


Figura 22. Resultados de encuesta a chilenos: Comportamiento del peruano

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, la sexta pregunta realizada hacia los encuestados chilenos, menciona lo siguiente: “¿Considera usted fluido el tránsito en la av. Bolognesi con Billinghurst?”, el 50% de ellos si considera que el tránsito vehicular y peatonal en la avenida es más o menos fluido, mientras que el 21% del total lo toma como siempre fluido. En esta pregunta existe una opinión similar a lo respondido por los ciudadanos peruanos los cuales opinaron (en su mayoría) que el tráfico no era fluido.

Esta respuesta vuelve a considerar que en la zona de estudio no existe fluidez al momento de transitar vehicularmente, especialmente los fines de semana, puesto a que son estos días en los que existe una mayor afluencia de ciudadanos chilenos que visitan Tacna. Sin embargo, y tras opinión de los encuestados chilenos, el transitar por la alameda Bolognesi es mucho más cómodo que realizarlo en las veredas que se encuentran a los lados laterales de la avenida.

Los resultados encontrados a la presente pregunta se encuentran graficados en la figura 23 del presente proyecto de investigación.

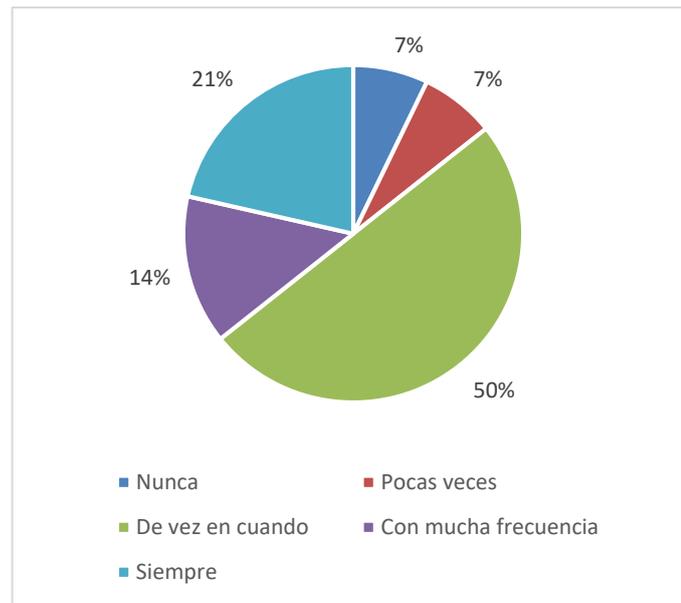


Figura 23. Resultados de encuesta a chilenos: Fluidez en la av. Bolognesi

Fuente: Elaboración propia

En la séptima pregunta realizada hacia los encuestados chilenos se menciona lo siguiente: “¿Qué calificación le daría usted a la señalización en la avenida Bolognesi con Billinghurst?”, en ella fue posible identificar que el 43% del total le ofrece una calificación regular a la señalización en la zona de estudio, considerando que aún falta renovaciones en algunas de ellas tales como líneas de paso, entre otras. Los resultados de la pregunta se encuentran graficados en la figura 24 del presente documento.

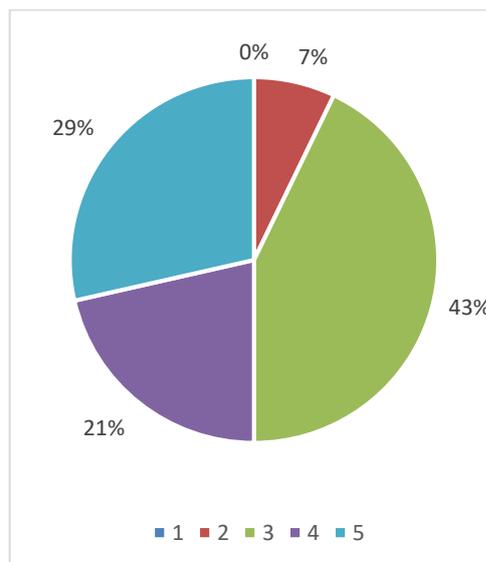


Figura 24. Resultados de encuesta a chilenos: Calificación a la señalización

Fuente: Elaboración propia

## Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena

En la figura 25 se pueden encontrar los resultados hallados para la octava pregunta presentada hacia los encuestados la cual fue la siguiente: “¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal de los ciudadanos chilenos en la av. Bolognesi con Billinghurst?”; en ella, la mayoría de los que respondieron a la interrogante, afirmaron que no siempre es responsable el comportamiento vial, generando que un 36% del total de encuestados respondiese que muy pocas veces se respeta la normativa vehicular, mientras que un 21% de los encuestados si considera como responsable el comportamiento de los ciudadanos chilenos en Tacna.

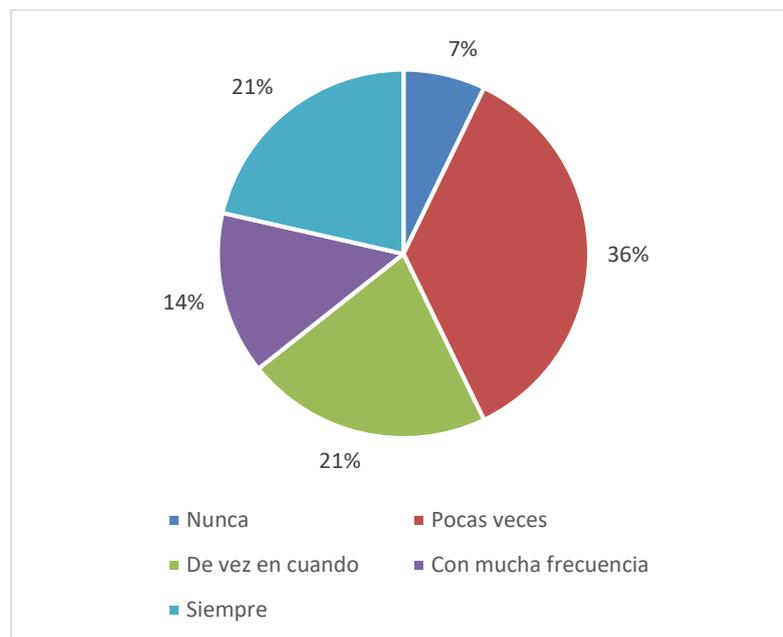


Figura 25. Resultados de encuesta a chilenos: Nivel de comportamiento del chileno

Fuente: Elaboración propia

En la figura 26 del presente documento se puede observar los resultados encontrados a la novena pregunta realizada hacia la muestra de voluntarios que fueron encuestados la cual menciona lo siguiente: “¿Cuál cree que es la percepción del ciudadano chileno frente a la cultura vial peruana?”, la mayoría de los encuestados (69% del total) coincide en que la percepción del chileno no siempre es la mejor frente a la cultura vial peruana, dándole una calificación intermedia. Ello se refleja en la diferencia cultural vial que se observa entre los ciudadanos que habitan en Chile con los que se encuentran en la ciudad de Tacna.

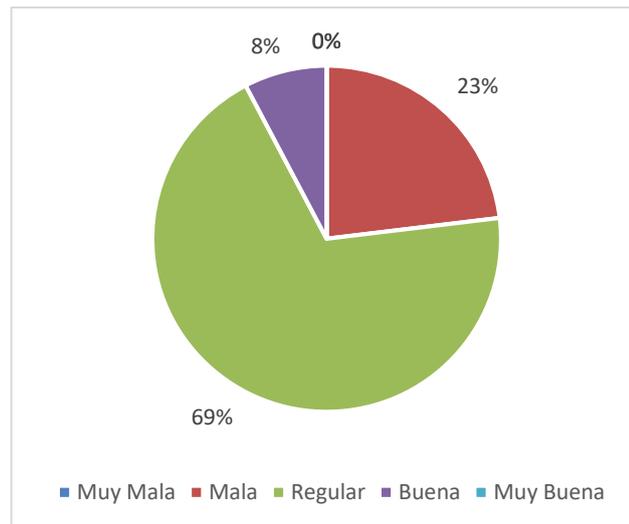


Figura 26. Resultados de encuesta a chilenos: Percepción frente a la cultura vial peruana

Fuente: Elaboración propia

En la décima pregunta de la encuesta presentada hacia los ciudadanos chilenos que la realizaron, se encuentra lo siguiente: “¿Cree usted que la cultura vial chilena predomina en la cultura vial peruana?”, en la cual, al igual que los peruanos, la mayoría de los encuestados responde a que la cultura vial chilena no predomina en su totalidad sobre la peruana, sino de vez en cuando. Por otro lado, un 29% considera que no existe un predominio de una cultura vial sobre la otra. Los resultados a la presente pregunta se encuentran mostrados en la figura 27.

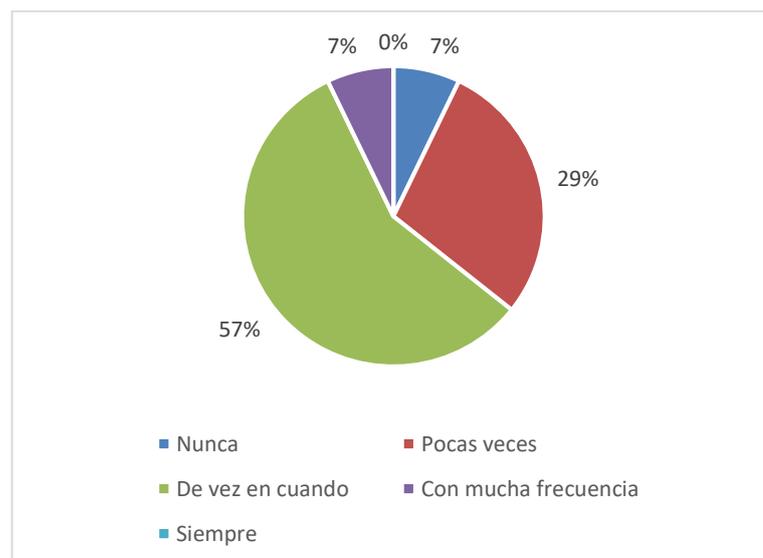


Figura 27. Resultados de encuesta a chilenos: Predominio cultural

Fuente: Elaboración propia

En la figura 28 se reflejan los resultados de la penúltima pregunta realizada a los encuestados chilenos en la cual posible encontrar lo siguiente: “¿Cómo calificaría usted la influencia de la cultura vial chilena en el comportamiento peatonal y vehicular de los peruanos?”, la mayoría de los ciudadanos chilenos considera que, de influenciar en el comportamiento peruano, este sería de manera favorable.

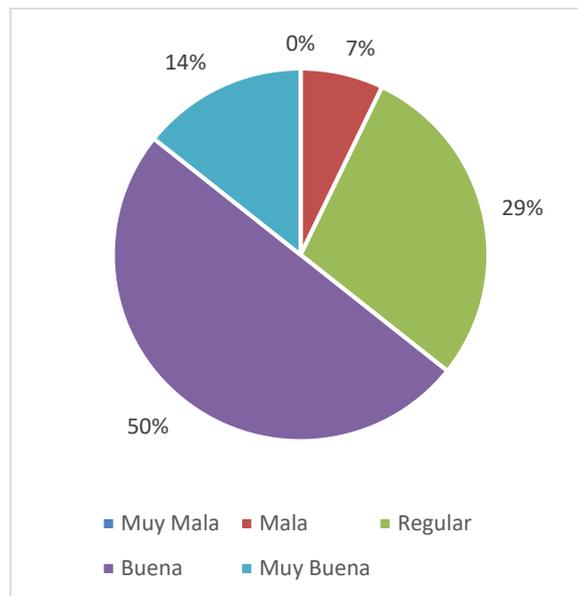


Figura 28. Resultados de encuesta a chilenos: Influencia cultural

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, en la figura 29 se pueden representar los resultados hallados a la última pregunta realizada a los encuestados chilenos en la cual se menciona lo siguiente: “¿Cómo calificaría usted el comportamiento peatonal y vehicular a futuro debido a la influencia chilena?”, en ella, un 43% concuerda que el comportamiento peruano podría mejorar de cierta manera a futuro si es que estos aprenden de las buenas prácticas que realizan los turistas en la zona, mientras que otro 29% consideraría que no mejoraría en su totalidad.

Es importante mencionar también que, los ciudadanos chilenos, opinaron que actualmente no todos cumplen la normativa vehicular peruana puesto a que la mayoría de sus compatriotas han adquirido ciertas malas costumbres al no ver una exigencia mayor en el país peruano.

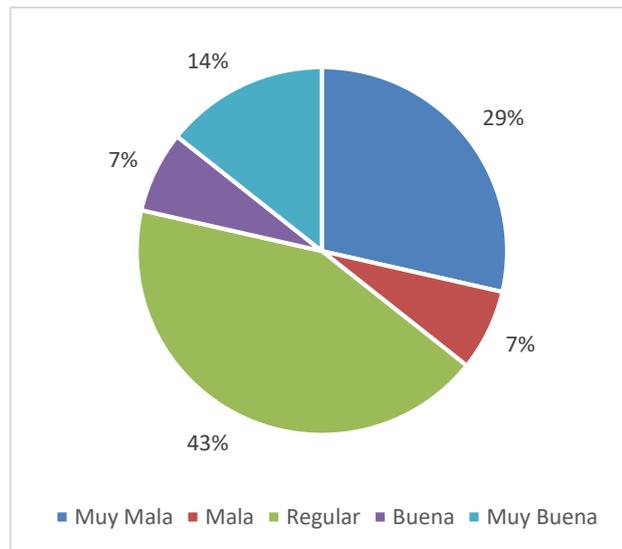


Figura 29. Resultados de encuesta a chilenos: Comportamiento vial a futuro

Fuente: Elaboración propia

Tras haber realizado las encuestas tanto a peruanos como a chilenos, también se realizó una observación en el área de estudio con la finalidad de conocer a más detalle el comportamiento de los conductores de vehículos y el de los peatones que transitaban por la zona. En ella, fue posible observar lo siguiente:

Los peatones que transitan por la avenida Bolognesi no lo realizan casi siempre por el paso peatonal, debido a que estos se encuentran en estado deteriorado y no son perceptibles de manera inmediata.

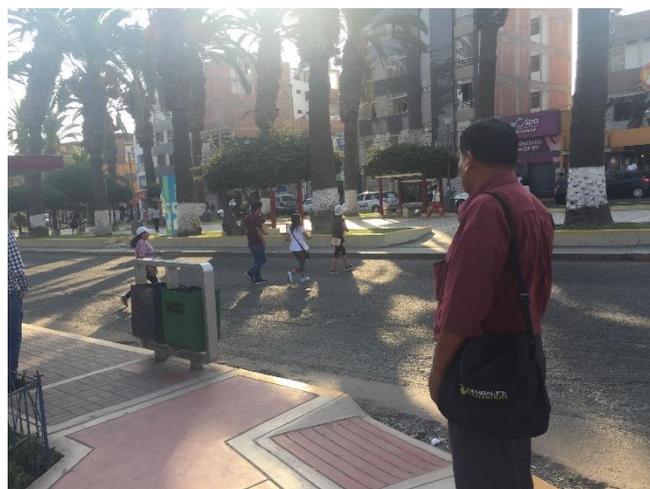


Figura 30. Peatones transitan por el medio de la avenida

Fuente: Elaboración propia



Figura 31. Ausencia de cruce peatonal y señalización

Fuente: Elaboración propia

De la misma manera, fue posible identificar también que no existe un adecuado diseño en las veredas ubicadas a los costados de la avenida, puesto a que no se consideran las dimensiones correctas para un tránsito adecuado de personas con discapacidades.



Figura 32. Veredas angostas que no permiten un correcto desplazamiento de peatones

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, se observó que aún existen choferes peruanos de transporte público y privado que no manejan adecuadamente y evitan las normativas de tránsito ya sea

sobrepasando las líneas peatonales, evitando el tránsito libre de los peatones o cruzando la luz roja del semáforo.



Figura 33. Vehículo sobre cruce peatonal

Fuente: Elaboración propia

De la misma manera que en el caso anterior, se pudo observar que existen choferes chilenos de transporte privado quienes, ante la ausencia de policías de tránsito en la zona, evitan de igual manera la normativa de tránsito peruana y cambian imprudentemente de carril, se posicionan sobre el carril peatonal o aceleran ante la luz ámbar del semáforo.



Figura 34. Vehículo chileno sobre cruce peatonal

Fuente: Elaboración propia



Figura 35. Vehículo chileno sobre cruce peatonal

Fuente: Elaboración propia

Durante el análisis en la zona, fue posible constatar que los fines de semana existe un mayor número de vehículos y peatones chilenos que transitan por la zona de estudio a comparación del resto de días.

#### 4.2. Análisis de las encuestas

En base a los resultados generales obtenidos de las encuestas realizadas hacia los peruanos y chilenos, fue posible conocer lo siguiente en base a comparaciones entre las respuestas brindadas por ambos, entre las cuales podemos encontrar las siguientes:

La mayoría de los peruanos y chilenos recibieron los conceptos sobre normativa vehicular y peatonal en el colegio, siendo el segundo lugar de estos para el caso de los peruanos, en el hogar, mientras que, para los chilenos, en la escuela de conductores. Es posible analizar también que, tras la información recopilada anteriormente, la educación vial en Chile, es mejor a la peruana ya sea por el aspecto teórico así también como el que es aplicado por los propios ciudadanos en las calles de Chile, es importante recalcar nuevamente que uno de los métodos de aprendizaje más comunes es el de aprendizaje por observación en la cual, según la Universidad Rey Juan Carlos (2016), ocurre un cambio en la conducta del observador debido a una experiencia constante al momento de observar.

Por otra parte, es posible analizar que la mayoría de los ciudadanos chilenos se transportan mayormente por la avenida Bolognesi a través de sus propios vehículos, mientras que la mayoría de los ciudadanos peruanos prefieren el uso del transporte público en la ciudad o trasladarse como peatones por la alameda Bolognesi. Es posible constatar también que, en la ciudad de Tacna, aún existe una prominencia de vehículos peruanos sobre los chilenos durante toda la semana por lo que, al considerar el concepto de aprendizaje por observación mencionado anteriormente, pueda ser una de las causas por las cuales ha sido posible apreciar que algunos conductores chilenos van adquiriendo comportamientos propios de los conductores peruanos.

Fue posible constatar que la mayoría de los ciudadanos chilenos que transitan por la av. Bolognesi, lo realizan generalmente los fines de semana, mientras que los peruanos realizan su recorrido por la mencionada avenida casi todos los días de la semana, ya sea por trabajo o por motivos recreacionales.

Entre otra de las respuestas encontradas hacia los encuestados peruanos y chilenos, fue importante conocer que ambas partes consideran que, en la actualidad, transita un elevado número de ciudadanos chilenos por la av. Bolognesi, respaldando a las encuestas realizadas por PROM PERÚ y por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) los cuales reportaban un gran número de ciudadanos chilenos que ingresaban a la ciudad y que reportaban entre sus mayores actividades la del comercio (encontrándose los mayores centros comerciales de la ciudad en la avenida estudiada).

En base a las preguntas realizadas a los encuestados, cuyos resultados fueron dados entre los números 1 y 5, en el cual 1 significaba “Nunca” o “Muy Mala” hasta un valor de 5 el cual significaba “Siempre” o “Muy Bueno”, es posible identificar las siguientes respuestas:

En la pregunta 5 de la encuesta, la cual menciona lo siguiente: “¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal peruano en la av. Bolognesi con Billinghamst?”, los peruanos y chilenos consideran que los ciudadanos locales aun no poseen una cultura vial correcta y tienden a menospreciar la normativa de tránsito. Esto se debe principalmente a los factores descritos anteriormente tales como el nivel de educación en el país o la infraestructura vial que no se encuentra en un buen estado en la zona estudiada según las observaciones realizadas durante la etapa experimental.

Por otro lado, en la pregunta 6 la cual hace referencia hacia la fluidez del tránsito en la avenida, fue posible identificar que existe una marcada diferencia entre las respuestas brindadas entre los chilenos y peruanos puesto a que los primeros mencionan que existe más o menos una buena fluidez por la zona de estudio, mientras que los segundos recalcan que en la av. Bolognesi no existe una adecuada fluidez vehicular o peatonal. Esto puede deberse a que la mayoría de los ciudadanos peruanos se desplazan por la avenida Bolognesi durante las horas con mayor tráfico vehicular debido a que lo realizan por motivos principalmente laborales durante toda la semana, mientras que los ciudadanos chilenos, al hacer su recorrido solamente durante los fines de semana, lo realizan a distintas horas del día, no sintiendo el mayor impacto vehicular como lo hacen los ciudadanos locales.

En la siguiente pregunta de la encuesta, fue posible conocer la perspectiva de los peruanos y de los chilenos frente a la señalización de la zona de estudio y si esta era la adecuada para un correcto tránsito de los peatones y de los vehículos. En ambos casos se les dio una calificación intermedia, dando a conocer que la mayoría de los encuestados reconoce que en la av. Bolognesi con Billinghamurst no cuenta con un adecuado diseño con el propósito que permita un adecuado respeto hacia las señales de tránsito. Como se mencionó anteriormente, la infraestructura vial debe proporcionarle al usuario un correcto diseño tanto en su señalización como en la configuración de la vialidad, de manera que permita que tanto los conductores como los peatones puedan tomar decisiones de manera rápida y segura (Casillas, 2015).

En base a la siguiente pregunta realizada en la encuesta, la cual menciona lo siguiente: “¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal de los ciudadanos chilenos en la av. Bolognesi con Billinghamurst?”, fue posible conocer que existe una diferencia entre las opiniones brindadas por los encuestados, por una parte, los peruanos consideran que el ciudadano chileno se comporta de manera adecuada en Tacna mientras que los chilenos opinan que el comportamiento de sus compatriotas no siempre es el correcto y muchas veces tienden a desobedecer la normativa vial en la zona de estudio. Esto se debe principalmente a que, según la opinión de algunos encuestados, en la av. Bolognesi no existe un control policial, así tampoco como una exigencia al respeto de la normativa, a comparación de lo que se realiza en el departamento vecino de Arica, por lo que, este podría ser uno de los factores por los cuales, el ciudadano chileno puede tender a desobedecer o no respetar en su totalidad las reglas de tránsito. Por otro lado, ciertos encuestados respondieron a la interrogante alegando que, de

alguna manera, el ciudadano chileno ha estado modificando su comportamiento vial y se ha adecuado a una cultura ajena a la suya asumiendo sus actitudes en las vías.

Fue posible conocer mediante las preguntas realizadas cuál era la percepción del ciudadano chileno frente a la cultura vial peruana, por un lado, los peruanos alegaron que ellos consideran que su comportamiento en las vías no es el adecuado y generalmente malo; mientras que, el chileno, opina que la actitud del ciudadano local es regular y que, de cierta manera, cumple con la normativa que le impone su país. Esto puede deberse (y en base a opiniones de los encuestados) principalmente a una autocrítica del peruano frente a su actuar como peatón o como chofer, dejando en claro que nuestra cultura vial aun no es la adecuada y necesita mejorar.

La siguiente pregunta, permitió conocer la opinión de los encuestados frente a la interrogante presentada la cual fue: “¿cree usted que la cultura vial chilena predomina en la cultura vial peruana?”, en ella, se pudo conocer que, tanto peruano como chileno, consideran que no existe un predominio de una cultura sobre la otra, sino más bien una interacción constante entre ellas, reforzando la idea presentada anteriormente la cual mencionaba que, en la ciudad de Tacna, ocurre el fenómeno conocido como interculturalidad, en la cual ambas culturas “intercambian y construyen patrones de manera consensuada o pactada, manteniendo sus identidades plurales” (Mujica, 2001).

En la penúltima pregunta de la encuesta realizada a los ciudadanos peruanos y chilenos, fue posible conocer la percepción en base a la siguiente interrogante: “¿Cómo calificaría usted la influencia de la cultura vial chilena en el comportamiento peatonal y vehicular de los peruanos?”, en la que se daba a entender que, en caso ocurriese una influencia de una cultura sobre la otra, cómo llegaría a modificar la actitud de los ciudadanos. En ella se pudo conocer por parte de todos los encuestados que la influencia sería generalmente positiva para el peruano y que permitiría una mejora en su comportamiento.

Finalmente, en la última pregunta, se pudo conocer cómo sería el actuar de los ciudadanos peruanos en las vías a futuro, en ella fue posible conocer que los encuestados opinan que el comportamiento podría mejorar de cierta manera a largo plazo, así como lo ha estado haciendo los últimos años que han transcurrido. Mediante las últimas interrogantes realizadas, fue posible verificar que en la ciudad de Tacna no existe un proceso de aculturación, es decir, solo el peruano asumiría la modificación cultural sino también el ciudadano chileno quien, de cierta manera, actúa de manera similar al peruano en la región, dándose así un proceso de interculturalidad.

## 5. Conclusiones y recomendaciones

En primer lugar, y en base a las encuestas realizadas hacia los ciudadanos peruanos y chilenos que transitan por la zona de análisis, así también como la observación realizada en campo, fue posible conocer cómo es el comportamiento de las personas en Tacna, así también como las características del tráfico vehicular y peatonal en la av. Bolognesi con Billinghamurst, y si existe una actual influencia de la cultura vial chilena en los ciudadanos peruanos. A continuación, se presentan las conclusiones en base a los objetivos planteados:

1. Características del tráfico vehicular y peatonal en el cruce de la Av. Bolognesi con la av. Billinghamurst.

Es posible decir que, en la actualidad, por la avenida Bolognesi existe un elevado tránsito de peatones, así también como de vehículos durante el periodo de verano. Esto se debe a que, durante el período analizado, es cuando existe una mayor afluencia de ciudadanos chilenos, quienes transitan por la zona para realizar las principales actividades que desarrollan en la región, las cuales son de recreación y ocio, tales como el comercio, entretenimiento, entre otros.

Por otra parte, es posible mencionar que, el comportamiento del ciudadano peruano aún es relativamente malo debido a la falta de respeto hacia la normativa vehicular y a una falta en la exigencia al cumplimiento de esta. Esto se debe principalmente a una correcta enseñanza de una cultura vial adecuada en el país a comparación de la que se inculca en Chile. Es necesario indicar también que la mayoría de los peatones recibieron los conceptos sobre la normativa vehicular y peatonal en los colegios, sin embargo, aún se mantiene presente el comportamiento erróneo de los peruanos en las calles, debido a que la mayoría de niños tienden a aprender por observación las actitudes, a veces incorrectas, de los ciudadanos tacneños.

Es importante recalcar que, en la actualidad, tanto peruano como chilenos, consideran que el comportamiento del turista que se traslada por Tacna es generalmente bueno, sin embargo, estos también tienden a asumir ciertas actitudes que son características del ciudadano local. Esto se debe principalmente a que el ciudadano chileno reconoce que en la avenida analizada no existe un adecuado control policial, así tampoco como una exigencia al respeto de la norma como se realiza en la ciudad vecina de Arica.

Por otra parte, es necesario mencionar también que, según la opinión de la mayoría de los encuestados, así como de lo explorado en campo, fue posible comprobar un inadecuado diseño del espacio vial, por lo que este es un factor importante al momento de analizar el comportamiento de los transeúntes, así también como el de los vehículos al momento de desplazarse, puesto a que fue posible apreciar una inexistencia de señales de tránsito, así como de pasos peatonales adecuados. Como se indicó anteriormente, la infraestructura vial, modifica también las actitudes del ciudadano, por lo que, al no existir un adecuado diseño, genera también un comportamiento erróneo de estos.

2. Influencia de la cultura vial chilena en el comportamiento vehicular y peatonal de la población tacneña desde la perspectiva de los peruanos.

De las preguntas realizadas, así como del análisis hecho en la zona, se pudo conocer si existe una influencia de la cultura vial chilena en el comportamiento vehicular y peatonal de la población tacneña debido a que, con el transcurso de los años, se ha observado una mejora en las actitudes del peatón y del conductor vehicular, es importante mencionar que los encuestados recalcan que este comportamiento podría seguir mejorando a futuro.

Fue posible conocer también que, en la ciudad de Tacna, a pesar de haber mejorado progresivamente, este se ha desarrollado de manera más o menos lenta debido a que en ciudades fronterizas como Tacna no existe un predominio total de una cultura sobre la otra, como se mencionaba anteriormente, sino más bien, un intercambio de actitudes y comportamientos en la zona, en las cuales no solo el ciudadano peruano asume la cultura vial chilena, sino también el ciudadano chileno toma ciertas actitudes propias del poblador local, provocando así lo denominado como proceso de **interculturalidad**.

### **Recomendaciones:**

Es importante realizar una investigación cuantitativa con un mayor análisis estadístico y numérico del tema, con la finalidad de obtener datos más exactos y precisos estadísticamente. Debido a que el presente proyecto tuvo como alcance un estudio exploratorio, es importante ahondar más debido a que pueden existir otro tipo de comportamientos en otras ciudades fronterizas o en ciudades con una mayor afluencia turística.

Se recomienda que, al momento de observar la zona, se realicen filmaciones o se tomen fotografías con la finalidad de evidenciar los casos en los cuales existe una falta a la normativa vehicular peruana. Se recomienda también una mejora en la infraestructura vial

## **Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**

de la zona, con la finalidad que esta brinde un mejor acceso a toda la población, especialmente al peatón tales como la inclusión de rampas para discapacitados (con el cumplimiento de la normativa correspondiente), el aumento en el dimensionamiento de veredas, mejora de señales de tránsito de la zona, entre otras.

Finalmente, se recomienda, de ser posible, analizar la otra ciudad fronteriza, con la finalidad de conocer cómo es el comportamiento de ciudadanos peruanos y chilenos en un país con una mejor cultura vial a la nuestra y si aún se mantiene el proceso de interculturalidad.

## 6. Bibliografía

- Andina. (11 de Octubre de 2016). *Reconozca los 5 estilos de manejo de los conductores en el Perú*. Obtenido de Andina: <https://andina.pe/agencia/noticia-reconozca-los-5-estilos-manejo-conductores-el-peru-634698.aspx>
- Appleyard, D. (1973). *Notes on Urban Perception and Knowledge*. Chicago.
- Buxó, R. M. (2007). *La ciudad de los coches. La ciudad paraíso y conflicto*. Madrid: Abada Editores.
- Caballero, J. (2016). *En cuánto influye la educación en la cultura y la sociedad*. Obtenido de Scribd: <https://es.scribd.com/doc/55398723/En-cuanto-influye-la-educacion-en-la-cultura-y-la-sociedad>
- Camacho-Cabrera, G. (2009). *Qué es cultura vial*. Obtenido de Cultura Vial: <https://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>
- Carita, F. (2013). *Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Tacna 2014-2023*. Tacna.
- Carrasco-Osorio, A. (Abril de 2009). *Infraestructura vial nacional asociada a la competitividad*. Obtenido de Universidad de Piura: [https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/1990/MAS\\_ICIV-L\\_007.pdf?sequence=3](https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/1990/MAS_ICIV-L_007.pdf?sequence=3)
- Carrión, F. (17 de Febrero de 2016). *Ciudades de frontera en América Latina*. Obtenido de El País: [https://elpais.com/elpais/2016/02/17/seres\\_urbanos/1455692400\\_145569.html](https://elpais.com/elpais/2016/02/17/seres_urbanos/1455692400_145569.html)
- Casillas, A. (2015). *La influencia de la infraestructura vial del área metropolitana de Monterrey sobre el comportamiento del automovilista*. Nuevo León: Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Ceilema, M., Gonzáles, J., & Ortiz, S. (2011). *Análisis de influencia cultural del turismo en la población local: Salinas-Santa Elena*. Santa Elena.
- Chavez, M. (s.f.). *Simulación de sistemas*. Obtenido de Scribd: <https://es.scribd.com/doc/116361993/simulacion-de-sistemas>
- Conde, E., Herrera, N., & Schmidt, N. (Diciembre de 2012). *Procedimiento para analizar el comportamiento del turista. Aplicación en el destino Manzanillo, México*. Obtenido de Tur y Des: <http://www.eumed.net/rev/turydes/13/pvc.html>
- Córdova, M. (28 de Enero de 2015). *Educación y cultura vial*. Obtenido de Milenio: <http://www.milenio.com/opinion/mario-cordova-espana/columna-mario-cordova-espana/educacion-y-cultura-vial>
- CVMX. (2017). *¿Qué es cultura vial?* Obtenido de CVMX comunidad vial: <https://www.comunidadvialmx.org/articulos/2015-05-20-qu-es-cultura-vial>

- Diario Correo. (06 de Abril de 2015). *Desde hoy unidades de transporte solo cubrirán carril derecho de la avenida Bolognesi*. Obtenido de Diario Correo: <https://diariocorreo.pe/edicion/tacna/desde-hoy-unidades-de-transporte-solo-cubriran-carril-derecho-de-la-avenida-bolognesi-577795/>
- Diario Correo. (08 de Mayo de 2015). *Unidades de transporte urbano serían retiradas de la alameda Bolognesi*. Obtenido de Diario Correo: <https://diariocorreo.pe/edicion/tacna/evaluan-retirar-buses-de-alameda-585817/>
- Diogenes, M., & Lindau, L. (2010). *Evaluation of pedestrian safety at midblock crossings, Porto Alegre, Brazil*.
- Eagleton, T. (2001). *La idea de cultura*. Barcelona: Paidós.
- Echeverry, J., Mera, J., Villota, J., & Zárate, L. (2005). *Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali*. Cali: Colombia Med.
- El Comercio. (16 de Agosto de 2017). *Agilizan tránsito de personas en la frontera Perú-Chile*. *El Comercio*.
- El periódico. (2016). *Resultados del informe PISA (por países y por comunidades)*. Obtenido de El periódico: <https://www.elperiodico.com/es/graficos/educacion/resultados-informe-pisa-2016-17670/>
- El peruano. (15 de Julio de 2018). *Acuerdo entre la República del Perú y la República de Chile sobre reconocimiento recíproco y canje de licencias de conducir*. *El peruano*, págs. 47-48.
- Fingermann, H. (06 de Abril de 2011). *Aprendizaje por observación*. Obtenido de La guía: <https://educacion.laguia2000.com/aprendizaje/aprendizaje-por-observacion>
- Fuller, N. (2008). *Turismo y cultura*. Fondo Editorial PUCP.
- Girardet, H., Pastor, L., Hammerstein, D., & García, E. (2001). *Creando ciudades sostenibles =: Creating sustainables cities*. Valencia: Ediciones Tilde.
- Gomez, M., Duque, S., & García, B. (2016). *La cultura vial y su influencia en los niveles de accidentalidad en la empresa primer Tax S.A. de Pereira*. Obtenido de Universidad Católica de Pereira: <http://repositorio.ucp.edu.co:8080/jspui/bitstream/10785/4435/1/DDMAE50.pdf>
- Gutiérrez, F. (Septiembre de 2017). *Alameda Central. El espacio público desde sus posibilidades y resistencias*. Obtenido de SCielo: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-77422017000200177](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422017000200177)
- Hartmann, S. (1996). *The World as a Process: Simulations in the Natural and Social Sciences*.
- Helbing, D., & Molnar, P. (1995). *Social force model for pedestrian dynamics*. *Physical Review*.

- Helbing, D., & Molnar, P. (1995). *Social force model for pedestrian dynamics*. Physical Review.
- Hernandez Sampieri, R. (2010). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc Graw Hill .
- Holahan, C. (Psicología ambiental. Un enfoque general). 2012. México D.F.: Limusa.
- INEI. (2018). *Resultados definitivos de los censos nacionales 2017-Tacna*. Lima.
- Jacobs, J. (Muerte y vida de las grandes ciudades). 2011. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Jerez, S., & Torres, L. (2011). *Manual de diseño de infraestructura peatonal urbana*. Tunja: UPTC.
- La República. (30 de Julio de 2018). *Tacna: Cierran avenida Bolognesi para mejorar el tránsito peatonal de discapacitados*. Obtenido de La República: <https://larepublica.pe/sociedad/1288235-tacna-cierre-avenida-bolognesi-mejoras-transito-peatonal-discapitados>
- Linton, R. (1970). *Estudio del hombre*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lobjois, R., & Cavallo, V. (2009). *The effects of aging on street-crossing behavior: from estimation to actual crossing*. Accident Analysis & Prevention.
- Lynch, K. (2012). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Mancilla, R. (2017). *La importancia del aprendizaje por observación en los niños*. Obtenido de <http://estudios.noreste.edu.mx/la-importancia-del-aprendizaje-observacion-los-ninos>
- MAPFRE. (2005). *Estudio accidentalidad peatonal en núcleos urbanos*.
- MAPFRE. (2017). *La importancia de la educación vial*. Obtenido de MAPFRE: [https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/educa-tu-mundo/seguridad-vial-prevencion/familias/sabias-que/importancia-educacion-vial.jsp](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/educa-tu-mundo/seguridad-vial-prevencion/familias/sabias-que/importancia-educacion-vial.jsp)
- Martínez, B. (26 de Agosto de 2008). *El aprendizaje de la cultura y la cultura de aprender*. Obtenido de SdCielo: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-14352008000300011](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352008000300011)
- MINCETUR. (2018). *Flujo de turistas internacionales e ingreso de divisas por turismo receptivo*. Obtenido de Datos Turismo: <http://datosturismo.mincetur.gob.pe/appdatosTurismo/Content1.html>
- Ministerio de Educación. (2017). *¿Por qué enseñar educación vial?* Obtenido de Ministerio de Educación: <http://nuestraescuela.educacion.gov.ar/por-que-ensenar-educacion-vial/>
- Moyano-Díaz, M. (1997). *Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones*. Estudios de psicología.

- MTC. (Enero de 2015). *Normatividad e institucionalidad de la seguridad vial en el país: propuesta para una reforma de la seguridad vial en el corto plazo*. Obtenido de MTC: <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/Propuesta%202015-2024.pdf>
- Mujica, L. (2001). *Aculturación, inculturación e interculturalidad. Los supuestos en las relaciones entre "unos" y "otros"*. Obtenido de PUCP: <http://red.pucp.edu.pe/wp-content/uploads/biblioteca/Luis%20Mujica.pdf>
- Municipio de Palmira. (2007). *Parques y zonas verdes estratégicas*. Obtenido de Estatuto de Espacio público: <http://www.idea.palmira.unal.edu.co/paginas/proyectos/paginas/cartilla/04.pdf>
- Nicolau, J. (2011). *El comportamiento del turista*. Obtenido de Universidad de Alicante: <https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/16114/3/Tema%203.pdf>
- Oyarse, J. (16 de Febrero de 2017). *Multa para vehículos que ingresaron con fines turísticos*. Obtenido de Parthenon.pe: <http://www.parthenon.pe/columnistas/javier-oyarse-cruz/multa-para-vehiculos-que-ingresaron-con-fines-turisticos/>
- Pacheco, C. (21 de Julio de 2017). *Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente*. Obtenido de SdCielo: <http://www.scielo.org.mx/pdf/dsetaie/v8n15/2007-2171-dsetaie-8-15-00011.pdf>
- País Andrade, M. (30 de Junio de 2015). *La difusión cultural en la integración regional entre las ciudades fronterizas de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay)*. Obtenido de Scielo: [http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1510-38462015000100006](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1510-38462015000100006)
- Pensante, E. (29 de Marzo de 2016). *El Pensante*. Obtenido de La investigación exploratoria: <https://educacion.elpensante.com/la-investigacion-exploratoria/>
- Perú 21. (03 de Mayo de 2017). *¿Por qué manejan tan mal los peruanos?* Obtenido de Perú 21: <https://peru21.pe/lima/manejan-mal-peruanos-74920>
- Pighi, P., & Molina, P. (6 de Diciembre de 2016). *3 cosas que los peruanos admiran y tres que detestan de los chilenos (y viceversa)*. Obtenido de BBC news: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38100773>
- PROMPERÚ. (2001). *Perfil del potencial turista chileno*. PROMPERÚ, Lima. Obtenido de <http://media.peru.info/catalogo/Attach/3943.pdf>
- PROMPERÚ. (2016). *Perfil del turista extranjero*. Obtenido de PROMPERÚ: [https://www.promperu.gob.pe/TurismoIN//sitio/VisorDocumentos?titulo=Perfil%20Del%20Turista%20Extranjero&url=Uploads/publicaciones/2027/PTE\\_2016.pdf&nombObjeto=Publicaciones&back=/TurismoIN/sitio/Publicaciones&issuuid=1760695/57431217](https://www.promperu.gob.pe/TurismoIN//sitio/VisorDocumentos?titulo=Perfil%20Del%20Turista%20Extranjero&url=Uploads/publicaciones/2027/PTE_2016.pdf&nombObjeto=Publicaciones&back=/TurismoIN/sitio/Publicaciones&issuuid=1760695/57431217)
- Reisinger, Y., & Dimanche, F. (2009). *International Tourism: Cultures and Behavior*. Londres: Elsevier.

- Ríos, S. (1995). *Modelización*. Alianza Universidad.
- Rocker, R. (1962). *Nacionalismo y cultura*. Puebla: Editorial Cajica.
- Rodriguez, R. (2013). *Cultura e Identidad en la region fronteriza México-Estados Unidos*. Ciudad de México: Ediciones Eón. Obtenido de [https://roxanarodriguezortiz.files.wordpress.com/2013/09/cultura-e-identidad-en-la-regic3b3n-fronteriza-mex-eua\\_roxana-rodrc3adguez.pdf](https://roxanarodriguezortiz.files.wordpress.com/2013/09/cultura-e-identidad-en-la-regic3b3n-fronteriza-mex-eua_roxana-rodrc3adguez.pdf)
- Romero, E. (28 de Agosto de 2011). *La historia heroica de Tacna*. Obtenido de RPP: <https://rpp.pe/lima/actualidad/la-historia-heroica-de-tacna-noticia-398620>
- Serralvo, F. (2004). *Factores de influencia en el comportamiento del turista interno*. Santos.
- Torres, L. (2014). *Plan de desarrollo local concertado de la provincia de Tacna al 2021*. Tacna.
- Travel Guía. (s.f.). *Alameda Bolognesi en Tacna*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2018, de Travel Guía: <https://peru.travelguia.net/alameda-bolognesi-en-tacna.html>
- Trujillo, R. (2015). *Comportamiento de cruce peatonal: un estudio observacional en la ciudad de Ushuaia*.
- Tylor, E. (1981). *Cultura primitiva*. Madrid: Ayuso.
- Universidad Rey Juan Carlos. (11 de Enero de 2016). *Aprendizaje por observación y cognitivo*. Obtenido de Universidad Rey Juan Carlos: <https://urjconline.atavist.com/aprendizaje-por-observacin-y-cognitivo>

**Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**

**Anexos:**

- Encuesta:

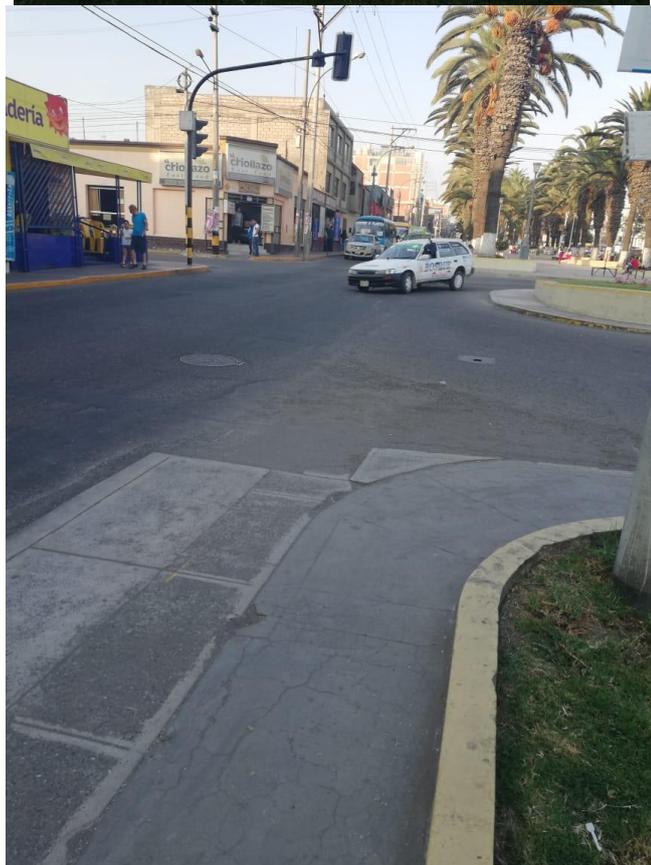
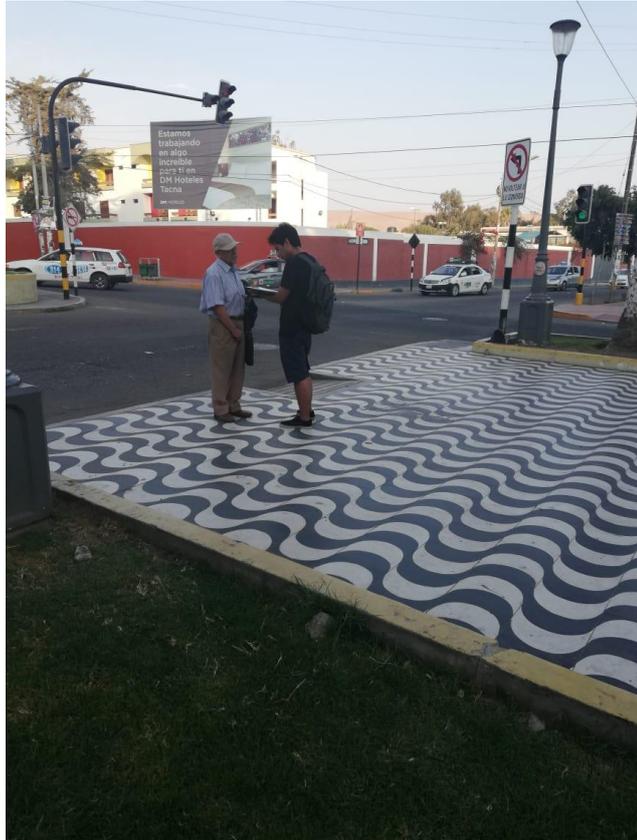
Pontificia Universidad Católica del Perú											
Instrumento de Investigación Cualitativa											
Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena en la Av. Bolognesi en el 2019											
FECHA: _____		ENCUESTA DE OPINION AL USUARIO VIAL									
El objetivo de la presente encuesta es para conocer la opinion en base al tema investigado y contrastar con la hipótesis planteada											
EDAD:		EDUCACION:	BASICA	SUPERIOR	S/EDUC	SEXO:	M	H	NACION	PERUANA - CHILENA	
1. Donde aprendió usted sobre las reglas de tránsito							Hogar	Colegio	Universidad	Escuela de conductores	Otros
2. Cómo se traslada comunmente en la avenida Bolognesi?							Peaton	Vehículo privado	Transporte Público	Otros	
3. Con cuánta frecuencia utiliza usted la av. Bolognesi							1 a 3 veces a la semana	3 a 5 veces a la semana	Más de 5 veces a la semana	Sólo días festivos	
4. ¿Usted cree que transita un elevado número de ciudadanos chilenos por la av. Bolognesi?							SI	NO	NS/NO		
Escala de evaluación      1 = Nunca    2 = Pocas veces    3 = De vez en cuando    4 = Con mucha frecuencia    5 = Siempre											
5. ¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal peruano en la av. Bolognesi con Billinghurst?											
7. ¿Considera usted fluido el tránsito en la av. Bolognesi con Billinghurst?											
6. ¿Qué calificación le daría usted a la señalización en la avenida Bolognesi con Billinghurst?											
8. ¿Considera usted responsable el comportamiento vial y peatonal de los ciudadanos chilenos en la av. Bolognesi con Billinghurst?											
9. ¿Cuál cree usted que es la percepción del ciudadano chileno frente a la cultura vial peruana?											
10. ¿Cree usted que la cultura vial chilena predomina en la cultura vial peruana?											
11. ¿Cómo calificaría usted la influencia de la cultura vial chilena en el comportamiento peatonal y vehicular de los peruanos?											
12. ¿Cómo calificaría usted el comportamiento peatonal y vehicular peruano a futuro debido a la influencia chilena?											
Desea realizar algún comentario adicional: _____											

- Fotos:





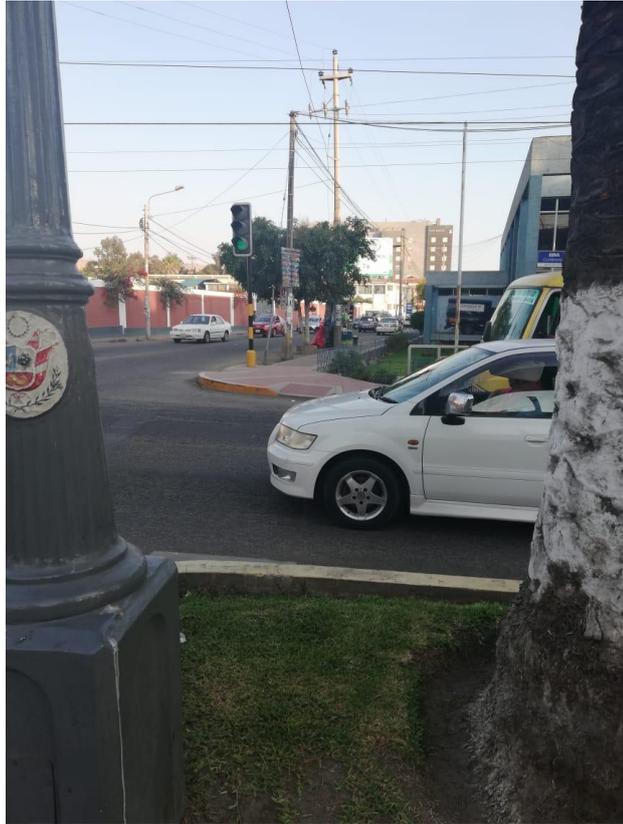
**Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**



**Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**



**Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**



**Análisis del comportamiento de los ciudadanos de Tacna debido a la influencia de la cultura vial chilena**



