

# PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ



ESCUELA DE GRADUADOS

MAESTRÍA EN GERENCIA SOCIAL

INVESTIGACIÓN Y PLAN DE MERCADEO SOCIAL PARA LA  
PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD PEATONAL EN VÍAS DE ALTA  
VELOCIDAD CON PUENTES PEATONALES

TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE MAGÍSTER EN GERENCIA  
SOCIAL CON MENCIÓN EN PROGRAMAS Y PROYECTOS SOCIALES

**Autores:** SONIA KUPERSTEIN ACKERMAN  
MARÍA ZOILA MATILDE ROSSEL DÍAZ  
MARÍA DEL ROSARIO SALCEDO  
CHÚMBEZ

**Asesor:** MARFIL FRANCKE BALLVE

**Miembros del Jurado:** MARCELA CHUECA MÁRQUEZ  
MIRLENA VILLACORTA OLAZÁBAL

LIMA 2011



**A Jaime, Eric, Rony, Bryan, Krlshna, Rafaella, Jorge, Eduardo y Andrés  
por el amor, paciencia, comprensión, fuerzas y consejo durante todo este  
largo proceso.**

**A nuestra querida maestra Marfil por sus consejos, apoyo y guía a lo largo  
de esta investigación.**

## RESUMEN EJECUTIVO

**Autores:** Sonia Kuperstein Ackerman, María Zoila Matilde Rossel Díaz y María del Rosario Salcedo Chúmbez

**Posgrado:** Maestría en Gerencia Social con mención en Programas y Proyectos Sociales.

**Título:** Investigación y plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales.

La presente tesis se inicia con una preocupación sobre un problema de salud nacional, las muertes cercanas a los puentes peatonales. Esta realidad va más allá del no uso de puentes, convirtiéndose en un tema de responsabilidad y ciudadanía donde la Gerencia Social a través del mercadeo social puede aportar soluciones.

El trabajo se inicia con una revisión bibliográfica vinculada a la problemática de la seguridad y el uso de puentes peatonales. Se diseñó una estrategia de investigación que incluyó el desarrollo de un marco conceptual con los siguientes temas: ciudadanía y tránsito, mercadeo social, teoría del cambio de comportamiento y experiencias vinculadas al cambio de comportamiento peatonal.

Luego se realizó el trabajo de campo el cual incluyó: observación, entrevistas a expertos, grupos de enfoque, aplicación de un cuestionario estandarizado a los peatones de la zona aledaña a los puentes peatonales del distrito de San Juan de Miraflores.

Finalmente y por tratarse de una tesis aplicada, a partir del análisis de los hallazgos se desarrolló el plan piloto de mercadeo social.

El sustento de este plan se basa en dos conclusiones generales del trabajo: la primera es que se requiere de un enfoque integral tanto a nivel de la participación de todos los actores involucrados, así como de la presencia de estrategias puntuales para cada uno de los elementos de la mezcla de mercadeo social. La segunda plantea que la solución debe presentarse a dos niveles: a través del ejercicio de la autoridad y la coacción, y con la aplicación de contenidos emocionales y racionales que se conecten con las vivencias de los peatones.

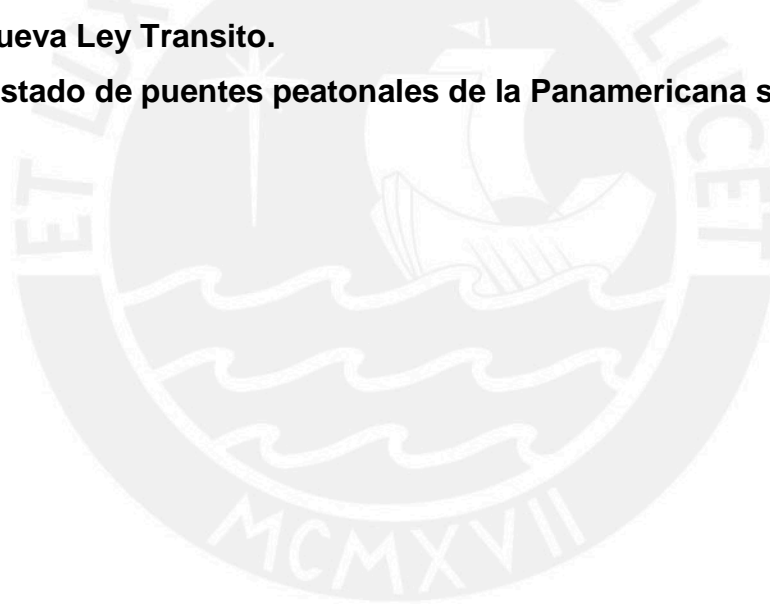
# INDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>Capítulo 1</b>	
<b>PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>4</b>
1.1.El problema	4
1.2.Justificación	5
1.3.Marco conceptual	7
1.3.1. Ciudadanía y tránsito	7
• Ética y tránsito	13
• Diseño del tránsito urbano en Lima y otras ciudades del mundo	15
• Movilidad sostenible	17
1.3.2. Mercadeo social	19
• Definición del mercadeo social	19
• Planeamiento estratégico del mercadeo social	21
1.3.3. Teoría del cambio de comportamiento	26
• Teoría del comportamiento planificado y la intención de infringir normas de tránsito en peatones	29
• Deseabilidad social	33
1.3.4. Experiencias vinculadas al cambio de comportamiento peatonal	35
• Instituciones involucradas y sus experiencias en la ciudad de Lima	35
• Experiencias en otras ciudades del mundo	51
1.4. Diseño de la investigación	59
1.4.1.Objetivos de la investigación	59
• Objetivo general	59
• Objetivos específicos	59
1.4.2. Preguntas que guiaron la investigación	60
1.4.3. Tipo de investigación	61

1.4.4. Fuentes de información	61
Estrategia de la investigación	62
• Matriz: Estrategia de investigación y aplicación	62
• Cinco fases de la investigación	63
<b>Capítulo 2</b>	
<b>HALLAZGOS E INTERPRETACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>80</b>
2.1. Análisis del marco conceptual	80
2.2. Análisis de la investigación cualitativa: observación, entrevistas a expertos y grupos de enfoque	91
2.3. Análisis de la investigación cuantitativa: entrevistas con cuestionario estandarizado	111
2.4. Conclusiones de los hallazgos	142
<b>Capítulo 3</b>	
<b>PLAN DE MERCADEO SOCIAL PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD PEATONAL EN VIAS DE ALTA VELOCIDAD CON PUENTES PEATONALES</b>	<b>150</b>
3.1. Diagnóstico	151
3.1.1. Identificación del problema	151
3.1.2. Localización del problema	153
3.1.3. Frecuencia del problema	154
3.1.4. Causas del problema	154
3.1.5. Actores involucrados	156
3.2. Análisis de la situación	158
3.2.1. Ambiente interno	158
3.2.2. Microambiente	158
3.2.3. Macroambiente	162
3.2.4. Barreras y facilitadores	169
3.2.5. Caracterización de los grupos objetivos	173
3.3. Diseño de la estrategia	179
3.3.1. Fin del proyecto	179

3.3.2.	Objetivo general	180
3.3.3.	Objetivos de mercadeo	180
3.3.4.	Cambio de comportamiento deseado	180
3.3.5.	Estrategia de mercadeo	182
3.3.6.	Identificación y priorización de los grupos Objetivos	186
3.4.	Plan de acción – Mezcla de Mercadeo	198
3.4.1.	Producto	198
3.4.2.	Precio	204
3.4.3.	Plaza – distribución	209
3.4.4.	Promoción y comunicación	211
3.4.5.	Políticas	222
3.4.6.	Públicos	227
3.4.7.	Alianzas estratégicas – partnerships	229
3.4.8.	Advocacy	231
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>		<b>233</b>
<b>APENDICES</b>		
1.	Teorías de comportamiento.	
2.	Decálogo de seguridad vial en el Perú.	
3.	Cuadros estadísticos de accidentes de tránsito.	
4.	Cartel usado para la campaña Seguridad Vial – Puentes Peatonales en la ciudad de Bogotá.	
5.	Formato y síntesis de entrevistas a expertos.	
5.1.	CIDATT – Juan Tapia.	
5.2.	Municipalidad de San Isidro – Ingeniero Arturo Ruiz.	
5.3.	PUCP – Ingeniero Juan Carlos Dextre.	
5.4.	PUCP – Felipe Yáñez.	
5.5.	ILD – Adrián Revilla.	
5.6.	FONAM – Paolo Puelles.	
5.7.	MINEDU – Candelaria Ríos.	

- 5.8. **MINEDU – Idel Vexler.**
- 5.9. **PNP – Comandante Jaime Alayo**
- 5.10. **León Trahtemberg.**
- 5.11. **José Justiniano**
  
6. **Metodología de grupos de enfoque.**
7. **Guión de preguntas de la investigación cualitativa: Grupos de enfoque**
8. **Listado de ONG's vinculadas al tránsito.**
9. **Plano de la zona de estudio**
10. **Cuestionario estandarizado Puentes Peatonales.**
11. **Ficha técnica del estudio cuantitativo**
12. **Listado de Noticias en Diarios del Perú**
13. **Nueva Ley Transito.**
14. **Listado de puentes peatonales de la Panamericana sur**





# INTRODUCCIÓN

Cuando decidimos investigar acerca del motivo que lleva a las personas de la ciudad de Lima a cruzar las pistas de alta velocidad de manera temeraria a pesar de contar con puentes peatonales que podrían preservar sus vidas, surgieron entre nosotras una serie de interrogantes.

La primera pregunta fue tratar de entender ¿Por qué lo hacían? Para ello iniciamos nuestra investigación entrevistando a expertos en la materia y revisando material bibliográfico. Muchos especialistas explicaban este comportamiento a partir de una ciudad poco amigable que se había diseñado en función de los automóviles y no de las personas, otros nos hablaron de falta de sanciones disuasivas, otros de la inseguridad y no faltó uno que nos dijera que los puentes peatonales no deberían existir y que nosotras no teníamos derecho a promover su uso.

Pero la observación directa en la zona donde se realizó la investigación permitió aclarar una serie de dudas, que más tarde se ratificaron en las investigaciones cualitativa y cuantitativa.

La primera de ellas fue comprobar que las personas no son capaces de asociar la seguridad de los suyos y la de los demás a un acto de responsabilidad como es preservar sus propias vidas. Cuidan a los demás, pero no se cuidan a sí mismos poniendo con ello en riesgo el futuro de sus familias.

Lo otro fue la constatación de que el desenvolvimiento de las personas en la ciudad, las faltas de tránsito de transportistas y peatones, los atentados contra el ornato, entre otras cosas van más allá de meros delitos. Éstos están asociados a una falta de conciencia ciudadana.

Un dato que llamó la atención, fue que en la ciudad de Lima cada año mueren más personas víctimas de accidentes de tránsito que en toda Holanda, aunque ésta tiene el doble de la población y más de diez veces el número de autos.



Sin embargo y a pesar de estos datos contundentes, existen dos creencias sobre los accidentes de tránsito. La primera es considerarlos hechos individuales y que deben ser abordados como tales, cuando en realidad son un hecho social que debe ser enfrentado por el Estado y la sociedad en su conjunto.

La segunda creencia, es atribuir los accidentes de tránsito a una “desgracia o fatalidad”. Sin embargo, un accidente de tránsito es la confluencia de una serie de factores, la mayoría de las veces dependientes de la voluntad humana. En el Perú, la corrupción en la expedición de brevets, la irresponsabilidad de choferes que manejan ebrios, la conducta temeraria e imprudente del peatón, entre otros, son ejemplos de esta íntima dependencia entre los accidentes y las conductas que llevan a que se produzcan estos accidentes. Lo único que puede sorprendernos es que no se produzcan más accidentes.

La presente investigación, se ha realizado bajo el método de la lectura colegiada. Es decir, que las tres tesis en conjunto y a la vez han revisado, discutido y redactado cada punto del trabajo. Este proceso ha sido arduo, largo e intenso, ha significado para nosotras como investigadoras que tome más del tiempo estimado, sin embargo consideramos que los resultados bien lo merecen.

A lo largo de estos más de tres años de investigación hemos sido testigos de las propuestas del gobierno a través de leyes incompletas y reglamentos correctivos. Finalmente en agosto de 2010 el gobierno decidió reconocer al peatón como parte de la problemática vial y no sólo como víctima, al incluirlo en un sistema de sanciones, las cuales se vienen aplicando desde noviembre de 2010.

Se cree que las multas pueden ayudar a corregir la conducta de los peatones pero no es la solución. Se requiere una propuesta integral al problema. Por ello nuestro trabajo va más allá del comportamiento puntual del uso de los puentes peatonales para evitar accidentes y muertes. Se busca además, generar en la ciudadanía valores de convivencia con una propuesta de una mejor calidad de vida dentro de una ciudad sostenible. A partir de desarrollar en el peatón su autoestima través de conductas viales adecuadas que lo hagan sentirse orgulloso de ser un modelo para los demás.

La propuesta de esta tesis pone un mayor énfasis en la educación para la conducción de toda actividad humana, en la medida que educar significa conducir. Quizás no se conseguirá mucho sabiendo que se debe usar el puente peatonal para evitar una multa. Más bien, usarlos porque importa la vida propia y la de los demás. Conducirse en la vida es un acto de madurez. Pero esta madurez, no se consigue aprendiendo reglas, ésta sólo será posible desde una actitud social que rechace todo acto imprudente y agresivo.

Antes de concluir quisiéramos agradecer a nuestra profesora y asesora de esta tesis, Marfil Francke, gracias a ella, su estímulo, consejo y guía hemos podido llegar a buen puerto con este trabajo. Asimismo, queremos agradecer a la maestría de Gerencia Social, a los profesores, quienes a través de la formación académica nos dieron las herramientas y conocimientos necesarios para llevar a cabo esta investigación.



# CAPITULO 1

## PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

### 1.1. El problema

Luis Quispe Candia, director de la ONG Luz Ámbar, comentando sobre las muertes bajo los puentes peatonales señala que “Lo que sucede en la Panamericana Sur comprueba que la gran causa de las muertes en las pistas es la falta de cultura vial, tanto del conductor como del peatón y del pasajero. La cultura vial no es otra cosa que el uso racional de la vía y los medios de transporte”<sup>1</sup>

El reto de la construcción de ciudadanía en tiempos como los de hoy, se centra en la manera de asegurar el respeto a la diferencia sin fomentar la fragmentación y el aislamiento; y de promover el consenso en torno a ciertos valores y proyectos, dejando que los individuos definan y busquen los ideales que ellos mismos han elegido.

Como se señaló, en el Perú, la primera causa de muerte violenta son los accidentes de tránsito. Lamentablemente cada año se da un incremento de estos accidentes con relación al año anterior.

En el año 2005 estadísticas de la Policía Nacional del Perú, señalaban que entre 1991 y el 2005 fallecieron en Lima 16,075 personas por accidentes de tránsito: aproximadamente 3 personas al día. Y el 64.5% de los accidentes fatales fueron atropellos. El 23 % de los atropellos fatales de dicho período ocurrió en vías rápidas. PNP (2005).

Puntualmente, en la autopista Panamericana Sur, el 76% de los accidentes en el período mencionado fue por atropellos y el 73% de estos atropellos ocurrieron

---

<sup>1</sup>EL COMERCIO “Las pistas de Lima se tiñen de sangre” *Diario El Comercio* Lunes 24 Agosto 2009 página A10

entre el puente Benavides y Punta Hermosa, área comprendida en los alcances esta investigación.<sup>2</sup>

En cuanto a los costos económicos que estos accidentes de tránsito implican para el país, las estimaciones realizadas por la Oficina General de Estadística e Informática y el Instituto Nacional de Rehabilitación, integrantes de la ESNAT del Ministerio de Salud, señalan que el costo de los daños producidos por accidentes de tránsito podrían ascender a mil millones de dólares por año, es decir, aproximadamente el 1,5 a 2 por ciento del Producto Bruto Interno, cifra que afecta la economía nacional y por ende al desarrollo del país. A su vez, el costo anual de la atención de rehabilitación de las personas con discapacidad permanente por accidentes de tránsito representa el 0,12 % del Producto Bruto Interno del año 2008.

Actualmente, los accidentes de tránsito constituyen la tercera causa de AVISA (Años de Vida Saludables Perdidos) en nuestro país, después de las enfermedades no transmisibles y las transmisibles maternas, perinatales y nutricionales. Estas estadísticas provienen de dos fuentes de información, la Policía Nacional del Perú y la Dirección General de Epidemiología ambos componentes de la ESNAT<sup>3</sup> (Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito).

¿Por qué tantas personas mueren en accidentes peatonales?, ¿Es necesario correr el riesgo de perder la vida por cruzar la pista habiendo puentes peatonales? ¿Es posible evitar estas muertes absurdas? ¿Tiene esto relación con el Mercadeo Social y la Teoría del Cambio de Comportamiento?

En el Perú, la primera causa de muerte violenta son los accidentes de tránsito. La Policía Nacional del Perú durante el año 2008 registró un total de 85,337

---

<sup>2</sup> EL COMERCIO "Atropellos son los que causan más víctimas en la capital" *Diario El Comercio*. Lima 3 Diciembre, 2009, página A12

<sup>3</sup> MINISTERIO DE SALUD "Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito - ESNAT- Portal del Ministerio de Salud del Perú Agosto. Consulta: 29 Agosto 2010 En: <http://www2.minedu.gob.pe/auladitoe/documentos/bdigital/SALUD/Estrategia%20Sanitaria.pdf>

casos de accidentes de tránsito, a nivel nacional por causas diversas, reflejando un incremento de 6.71% con relación al año anterior. Los costos sociales de estos accidentes de tránsito a nivel nacional ascendieron a la suma de 53,548 víctimas; de las cuales 3,489 fallecieron (6.52%) y 50,059 quedaron lesionadas (93.48 %) con diversos grados de discapacidad para el trabajo como mutilaciones, pérdida de órganos, discapacidades, etc. PNP (2008).

Entre los años 1980 y 2000 en el Perú se registraron 52,827 muertes por accidentes de tránsito. Estas muertes son aceptadas por la opinión pública como algo natural a diferencia de las muertes ocasionadas por la violencia política o por los desastres naturales. (Manrique, 2002).

Según el informe preliminar de la Policía Nacional del Perú durante el año 2009 se registró un total de 86,026 casos de accidentes de tránsito, a nivel nacional por causas diversas, reflejando un incremento de 0.81% con relación al año anterior. PNP (2009)

En el primer semestre del 2010 se han registrado 271 accidentes con muerte en Lima, el 20% de ellos provocados por el peatón, una cifra que iguala a los fallecidos, por la misma causa, el 2009. Estas estadísticas de la División de la Policía de Tránsito demuestran la pésima educación vial que hay en Lima. La República (2010).

Es entonces posible preguntarse: ¿Un accidente de tránsito es algo natural?  
¿Se puede hacer algo al respecto?

Según las estadísticas publicadas del año 2008, dentro de las principales causas de los accidentes de tránsito, el exceso de velocidad ocupa el primer lugar con 29.93% de los casos, la segunda causa es la imprudencia del conductor (25.97%) seguida por ebriedad del conductor (10.00%) e imprudencia del peatón (8.59%). PNP (2008).

Las estadísticas preliminares para el año 2009 de la misma institución presentan el exceso de velocidad con el 29.04%, la imprudencia del conductor (27.19%), ebriedad del conductor (10.60%) e imprudencia del peatón (8.01%). PNP (2009).

Si contrastamos estas estadísticas anuales vemos que pese a los esfuerzos del gobierno y otras instituciones a través de campañas, reglamentación entre otros, los avances son mínimos.

Estos accidentes se dan en todo tipo de vías, inclusive en las vías rápidas con puentes peatonales. Es así que los puentes peatonales, que podrían evitar muchos de los accidentes que se producen al cruzar la vía, no estarían cumpliendo su objetivo. Nos preguntamos por qué.

El problema definitivamente no es exclusivo del peatón, sino del conductor, de las autoridades y del público en general.

A través de esta tesis, se propone investigar esta realidad social, para conocer y comprender el comportamiento del peatón en cuanto a la seguridad vial y frente a la oferta de puentes peatonales en vías de alta velocidad, así como el rol y la participación de las autoridades y la sociedad. A partir de los hallazgos, se propone un plan piloto de mercadeo social para la promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes en vías de alta velocidad con puentes peatonales en Lima Metropolitana involucrando a diferentes actores sociales.



## 1.2. Justificación

En el Perú, diversas instituciones se han preocupado por la seguridad vial. Desde la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) en 1996, se han desarrollado programas sociales para la promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes peatonales. Sin embargo, no se ha logrado una disminución sustancial de dichos accidentes, según estadísticas de la Policía Nacional del Perú.

El problema del tránsito en el siglo XXI se inserta en una realidad compleja de un mundo globalizado, con alta movilidad, donde los accidentes de tránsito y sus consecuencias son uno de los principales problemas de seguridad ciudadana y salud pública.

Abordar este problema no se circunscribe tan sólo a buscar reducir la siniestralidad, sino a una concepción ecológica de búsqueda de calidad de vida en las ciudades, a lograr una adecuada convivencia entre ciudadanos (peatones-conductores), basada en el respeto mutuo, en el derecho a disfrutar de un espacio público y en condiciones de seguridad adecuadas.

El tránsito es un espacio para la sociedad civil: se necesitan organizaciones de ciudadanos que exijan a los gobiernos locales y a las autoridades - que diseñan el equipo urbano, dictan las normas y deben velar por su cumplimiento - las condiciones para vivir con mayor seguridad .

Las muertes causadas por accidentes en vías rápidas son emblemáticas de los problemas de las ciudades modernas como Lima. Conocer y comprender esta realidad permitirá proponer un plan de mercadeo social en el que se involucre a diferentes actores sociales, con el fin de generar un cambio de comportamiento hacia una mayor conciencia de la seguridad peatonal, de la participación ciudadana en lo que significa convivencia urbana y de un mayor compromiso de todos los involucrados.

Es así que tratándose de una tesis de Maestría en Gerencia Social, la investigación realizada cuyos hallazgos se encuentran en el capítulo 2, lleva a proponer un Plan de Mercadeo Social que se verá en el capítulo 3. Esto supone



rescatar el valor de la investigación para generar una solución al problema. De allí que en el capítulo 3 de esta tesis se encontrarán nuevamente expuestos los datos e informaciones generados mediante la investigación así como otros aspectos propios del plan de mercadeo tales como: actores involucrados, barreras y facilitadores, cambio de comportamiento deseado entre otros.

### **1.3. Marco conceptual**

#### **Ciudadanía y Tránsito**

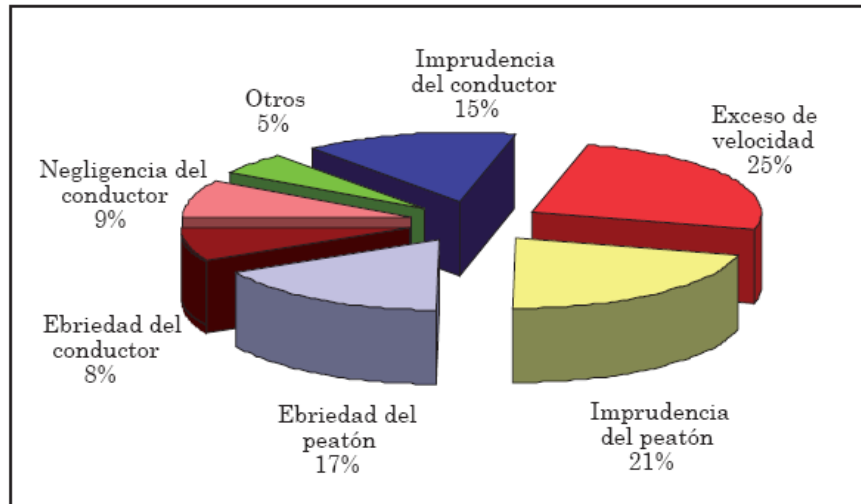
La sociedad contemporánea requiere un ciudadano caracterizado por la autonomía personal, con conciencia de derechos que deben ser respetados, sentimiento de vínculo cívico con los conciudadanos, participación responsable en proyectos comunes. Todo ello implica la conciencia no sólo de los derechos sino de las responsabilidades y solidaridad con los semejantes, es decir, el sentimiento de vínculo con sus semejantes.

Por otro lado la Defensoría del Pueblo (2008), en su Informe Defensorial No. 137 indica que tres de cuatro personas muertas fallecieron atropelladas, la otra persona murió a causa de un choque. Lamentablemente las muertes por atropello se concentran en las zonas periféricas de la ciudad donde viven los sectores con menos recursos.

Como se aprecia en el gráfico No. 1 del citado informe que presenta las causas de los accidentes fatales en Lima Metropolitana en el 2007, haciendo un análisis enfocado en el peatón, se observa que el 38% de las muertes por accidente son generadas por imprudencia del mismo e incluyendo ebriedad del peatón en las pistas de Lima.

Gráfico No. 1

### Causas de los accidentes fatales en Lima Metropolitana en el año 2007



Fuente: Ministerio del Interior.  
Elaboración: Defensoría del Pueblo.

De esta manera, sólo en Lima cada año mueren más personas por accidentes de tránsito que en toda Holanda, aunque ésta tiene el doble de población y más de diez veces el número de automóviles. A pesar de estos datos contundentes, todavía existen dos mitos sobre los accidentes de tránsito: el primero es considerarlos casos individuales, cuando en realidad son un problema social, que debe ser enfrentado por el Estado y por la sociedad en su conjunto.

El segundo mito es atribuir los accidentes, a una desgracia o fatalidad. Un accidente de tránsito en realidad es la confluencia de una serie de factores, la mayoría dependientes de la voluntad humana. Y esos factores en el Perú sobran: funcionarios que expiden brevets a cambio de dinero; autoridades que incumplen con la señalización de pistas o carreteras; choferes en estado de ebriedad o agotamiento; conducta imprudente de peatones; vehículos sin adecuado mantenimiento; resistencia a revisiones técnicas; pasajeros cuyo dinero no alcanza para viajar en mejores condiciones, o que no privilegian su seguridad, como el uso de buses camión; incumplimiento de reglas básicas, como la observancia de semáforos y límites de velocidad en zonas urbanas. Cuando todos estos factores están presentes, lo único que puede sorprendernos es que no se produzcan más accidentes.

En sociedades donde la población asume que la vida cotidiana implica riesgos, los accidentes son escasos porque la gente hace lo posible por minimizarlos. Determinadas conductas (cocinar, manejar, beber alcohol, tener relaciones sexuales, hacer deporte) incrementan los riesgos y, por ende, requieren mayores medidas de precaución. Es verdad que algunas de estas medidas causan molestias, pero se consideran justificadas por la seguridad que otorgan.

El Estado convierte en obligatorias una serie de medidas de precaución para que el ciudadano proteja su propia vida y la de los demás pero, normalmente, las personas cumplen dichas medidas de manera espontánea porque se sienten más seguros.

En el Perú a partir de Julio de 2009 existe un nuevo Reglamento Nacional de Tránsito, pero las normas se enfrentan a una cultura, según la cual no se puede hacer nada frente al destino y por lo tanto, es inútil ser precavido. Con frecuencia, tomar medidas de precaución es ridiculizado como un acto de cobardía o debilidad. Si un automovilista en estado de ebriedad acepta ser llevado a casa por otro, podría ser considerado un inepto. Si un peatón espera llegar a la esquina o que cambie la luz del semáforo para cruzar la pista, puede parecer un timorato. Las consecuencias de estas creencias, actitudes y comportamientos tienen resultados fatales.

Como contraste, si los choferes de combi, las intrépidas señoras que hacen movilidad escolar o los peatones imprudentes, viajan a Chile o a los Estados Unidos respetan los cruces peatonales, toman los ómnibus en los paraderos y no se les ocurriría ofrecer un centavo a un policía que los multase. ¿Significa esto un cambio cultural repentino? No, sino que la acción del Estado puede servir como un factor fundamental para generar un comportamiento diferente.

En los últimos años se han dado una serie de cambios, impulsados por la Policía Nacional, como lo referente al cinturón de seguridad, el no uso de celulares cuando se maneja y la pena de prisión efectiva a quienes asesinen a otras personas manejando ebrios. Todo esto demuestra que las personas pueden incorporar de manera paulatina nuevos comportamientos.

El 15 de octubre de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) lanzó la campaña “El amigo elegido”. En esta operación se buscaba reducir el alto índice de accidentes de tránsito por manejar ebrio. La estrategia consistía en elegir un amigo del grupo para que no tome licor y conduzca el auto al final de la reunión, y por ello recibiría beneficios en varios locales de entretenimiento.

Pese a que alrededor de 50 locales de diversión se sumaron a la campaña el primer día de la puesta en práctica de la misma, según un diario de Lima en recorrido por la ciudad sólo se encontró un “amigo designado” por lo que el MTC tuvo que admitir que la puesta en práctica no tuvo un inicio exitoso por insuficiente comunicación.

En conferencia de prensa del 28 de mayo del 2010 el ministro de Transportes y Comunicaciones Enrique Cornejo durante su presentación en la subcomisión de Juventud y Deporte del Congreso de la República indicó que la campaña “el amigo elegido” ha permitido que un promedio de más de 2,400 jóvenes al mes regresen a sus casas sanos y salvos.

A partir del 15 noviembre de 2010 entró en vigencia la norma que sanciona a los peatones que cometan infracciones, los resultados de esta medida no han sido revelados.

Pero el tránsito también es un terreno para la sociedad civil: se necesitan organizaciones de ciudadanos que exijan a los gobiernos locales y a las demás autoridades las condiciones para vivir con mayor seguridad (semáforos, cruceos peatonales, control en la emisión de brevetes, entre otros). En muchos países han surgido ONG's especializadas en asesorar a víctimas de accidentes de tránsito, que presionan al Estado para el cumplimiento de la normatividad.

En el Perú existen ONG's que están promoviendo un cambio de parte de la ciudadanía y de las autoridades, sin embargo, los resultados son incipientes y algunas veces se enfrentan a intereses y falta de voluntad o decisión política para realizar los cambios.

Cuando una persona hace parar a un taxi o una combi en cualquier lugar, cuando un chofer no es capaz de ceder el paso al peatón ni siquiera cuando éste

camina por el cruceo peatonal, se están comportando como si los espacios públicos fueran de nadie.

La educación en ciudadanía, en derechos humanos, en valores, implica también aprender a conducirse en la vía pública, precisamente por eso, porque es pública y es de todos.

En este sentido el Ministerio de Educación del Perú, en el programa de Tutoría y Orientación Educativa para la Educación Primaria, define la educación vial como “el conocimiento de normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, por las calzadas y las aceras, así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes que permiten a los ciudadanos dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tráfico en las que se ven inmersos, ya sea como peatón, pasajero o conductor” (MINEDU, 2007) . Es así que el MINEDU ha diseñado un Plan de Educación Vial en las escuelas involucrando a los padres y sociedad en su conjunto.

### • Ética y Tránsito

El reconocido investigador y fundador de la sociología urbana Manuel Castells, considera que la sociedad moderna altamente consumista ha generado serios problemas como la contaminación medioambiental, la congestión del tráfico y la vivienda, que ejercen un impacto negativo sobre la calidad de vida de todos los grupos sociales. Ante esta tendencia vienen apareciendo movimientos sociales preocupados de provocar un cambio. Susser (1998).

El énfasis en el crecimiento y la competitividad económica ha dejado en segundo lugar el debate en torno a los fines sociales y ambientales de los proyectos públicos y privados de desarrollo urbano de tránsito y en las decisiones ciudadanas en general. Es así que el origen de gran parte de los problemas ambientales que sufrimos está en el actual modelo de urbanismo, producción, consumo y eliminación de desechos de nuestras ciudades y su tendencia a la expansión.

Por estas razones es urgente ampliar las políticas ambientales para poder crear conciencia e influir en las decisiones de gestión municipal, incluso en las

aparentemente alejadas de la problemática ambiental. Por ejemplo en el trazado de calles, el diseño del mobiliario del espacio urbano como en el caso de los puentes peatonales, las normas de construcción, el uso social del espacio público, la motorización del transporte y el orden del tráfico, los valores de justicia social y ambiental , entre otros. De esta manera las ciudades pueden adoptar nuevos e imaginativos enfoques en la planificación y gestión del transporte y en el uso del espacio urbano. Girardot (2001).

En cuanto a la gestión del transporte, en las grandes ciudades a partir de la incomodidad e inseguridad del transporte público, el uso del automóvil particular aumenta ocasionando problemas, accidentes y contaminación. El sistema de transporte (herramienta creada por el hombre) deja de ser convivencial.

Vivir en la ciudad es convivir, al vivir juntos e interactuar cada ciudadano trae sus propias costumbres, características, modos de sentir, de pensar y actuar que los diferencia y puede generar conflictos. Sin embargo estas diferencias definen la pluralidad que también es beneficiosa para la comunidad. Esta realidad se refleja en el tránsito urbano.

Iván Illich (1985), con su concepto de convivencialidad, plantea pasar de una sociedad enfocada en la producción industrial a una convivencial, sustituyendo los valores técnicos por los éticos pues el hombre es primero que la máquina. Esto no implica eliminar ni la ciencia ni la industria, sino dotarla de una calidad humana.

Alain Touraine (2006) recoge estos conceptos y propone que la diversidad es una de las características más importantes de la sociedad humana. El respeto por la diversidad cultural e histórica es indispensable para la armonía y la convivencia.

Por otro lado, según José María Forcada Casanovas, estudioso de la cultura actual y la evolución de la sociedad, se ha convertido casi en un tópico echar la culpa de la siniestralidad vial al estado de las carreteras, a la potencia de los vehículos, a la excesiva velocidad o al alcohol. Bajo estos criterios todo se entendería y se podría legislar y hacer cumplir la ley. Pero hay mucho más que



no está legislado y difícilmente será legible: la responsabilidad de todos los actores involucrados. Forcada (2006).

Cabe preguntar ¿Cómo hacer que la palabra responsabilidad no se quede en una buena intención ética? ¿Cómo lograr que esta responsabilidad se aprenda y se mida? Es necesario tener presente que ser responsable significa muchas cosas.

Por ejemplo no es responsable conducir creyendo que uno pertenece a una condición privilegiada de ser el dueño de la vía pública porque va conduciendo un vehículo y que el peatón es un elemento que es necesario esquivar. Tampoco es deseable creer que el peatón no tiene responsabilidad alguna.

Al hablar de educación vial, es necesario poner mayor énfasis en la educación para la conducción de todo el quehacer humano, en la medida que educar significa conducir.

Quizás no se conseguirá mucho sabiendo que se debe reducir la velocidad a 60 kilómetros por hora para evitar una multa. Más bien, bajar la velocidad porque importa la vida de los demás y la del propio conductor.

Conducir es un acto de madurez. Pero esta madurez, en la que es importante entender a las personas, no se consigue pasando un examen de manejo, sólo es posible desde una actitud social que rechace todo acto imprudente y agresivo.

Quizás, como dice Forcada (2006), se debería trabajar para lograr una conducción sostenible, es decir «más ecológica», natural, respetuosa, integrada en todo el conjunto social.

### • **Diseño de tránsito urbano en Lima y otras ciudades del mundo**

Según el MTC en su Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú, la vialidad metropolitana es desarrollada por cada provincia, encontrándose que la estructura de las facilidades viales se encuentra bien organizada en redes a nivel



de planeamiento, pero en su conjunto la red vial existente no siempre cumple con sus funciones. (Municipalidad de Lima y otros, 2005)

Esta inadecuación de las vías y la falta de un sistema de administración del tránsito bien desarrollado son algunas de las causas del problema de tránsito.

Un plan sistemático apropiado de administración de tránsito es esencial para el flujo seguro y continuo del creciente tránsito motorizado en las vías. La administración del tránsito es muy importante para lograr el máximo uso de la vialidad existente y mejorar las capacidades viales actuales.

La gestión de la administración del tránsito, a excepción de aquellas medidas que mejoran las grandes vías, tiene un costo relativamente bajo y es posible implementarla en un corto período. Mientras se observa sus efectos en el flujo del tránsito y otros factores, es necesario introducir medidas de mejoramiento que respondan a los requerimientos que varían en diferentes momentos.

Siguiendo esta temática, a nivel mundial, surge el concepto de “tránsito calmado” creado por Michael King (2005). Hoy en día, calmar el tránsito es una práctica considerada normal en muchas ciudades del mundo.

Calmar el tránsito es una herramienta popular y efectiva que muchas comunidades están usando en Nueva York y a través del mundo, para llamar la atención de las autoridades y reclamar sus calles locales. Involucra muchos tipos de acciones para conseguir medidas que garanticen la seguridad de los transeúntes y mejoren la calidad de vida, como el rediseño de calles que obligan a los conductores a manejar con mayor seguridad, aceras más amplias, calles más angostas, y medidas auto-reguladoras para calmar el tráfico que a diferencia de la policía funcionan veinticuatro horas al día los siete días a la semana. Transportation Alternatives (2005).

En los centros urbanos, la caminata es una parte importante del sistema de tránsito. Si deseamos tener centros urbanos con una alta calidad ambiental, es vital proveer facilidades para los peatones a partir del reconocimiento de la vulnerabilidad de este grupo de usuarios. Diseñar facilidades para los peatones requiere invertir recursos para favorecer a la mayoría de las personas de una

comunidad. Es así que el desarrollo de un sistema de transporte sostenible para una ciudad pasa necesariamente por el diseño de un sistema de rutas peatonales que satisfagan las necesidades de los peatones. Dextre (2003).

Es necesario realizar un análisis de rutas que siguen los peatones, antes de proceder al diseño de las redes de circulación peatonal, se debe realizar un estudio que permita determinar las necesidades de los peatones, así como la cantidad y tipo de peatones en las diferentes rutas. Muchas veces, la infraestructura que se diseña para los peatones no está pensada para facilitar su circulación sino para mejorar la circulación de los vehículos. Por eso existen muchos ejemplos a escala mundial de infraestructura que los peatones no utilizan.

Un ejemplo de infraestructura para peatones son los puentes peatonales que son construidos para eliminar el conflicto entre los peatones y los vehículos, separando sus trayectorias en el sentido vertical una distancia de 5.20 metros (para permitir el paso de camiones, buses o maquinaria). El diseño de los puentes peatonales debe acoplarse a las necesidades de los peatones, teniendo en cuenta, y de manera especial, a las personas que tienen movilidad restringida como los niños, ancianos, discapacitados, mujeres embarazadas, etc. Sin embargo, muchas veces los puentes peatonales no son accesibles para las personas con discapacidad y los ancianos, que no están en condiciones de subir y bajar escaleras.

La decisión de implementarlos debe ser adoptada con mucho cuidado, ya que a pesar del riesgo que implica no utilizar los puentes, los peatones sólo estarían dispuestos a utilizar este tipo de infraestructura cuando el tiempo necesario para cruzar por el puente es menor que el tiempo necesario para cruzar por la vía. Dextre (2003).

En el caso de Lima, ésta es una ciudad que ha crecido de manera desordenada, cerca de rutas rápidas se han desarrollado asentamientos humanos donde las facilidades para que los peatones crucen las vías no existen. A partir de esta situación la Municipalidad de Lima, ha construido puentes peatonales que los pobladores utilizan muy poco a pesar de tener que cruzar estas vías rápidas poniendo en riesgo sus vidas.

Existen algunos puentes construidos en la ciudad que al parecer no tienen ninguna utilidad debido a que han sido diseñados sin tomar en consideración la perspectiva de los usuarios y más bien responden a las necesidades de los automovilistas, convirtiendo de esta manera a Lima en una ciudad hecha para conductores.

A lo largo de esta tesis hemos incluido este enfoque y conceptos básicos vertidos en éste acápite, en el análisis del problema de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad en Lima.

### • **Movilidad Sostenible**

Se entiende por "movilidad sostenible" al conjunto de procesos y acciones orientados a conseguir como objetivo final, el uso racional de los medios de transporte por parte tanto de los particulares como de los profesionales. Dextre (2005)

Este concepto comprende varios enfoques. De lo que se trata es de reducir el número de vehículos que circulan por las vías, pero de esta manera, también se consigue que la contaminación producida por los automóviles disminuya tanto en emisión de gases como en el ruido que producen los autos.

Para fomentar la movilidad sostenible los organismos públicos se inclinan por una política multi-enfoque, que aborda los diversos problemas que el gran número de vehículos acarrea y trata de paliarlos en la medida de lo posible con diferentes iniciativas planteadas en varios ámbitos. Por ejemplo, según la página Web española Consumer, la Unión Europea lleva varios años convocando lo que se denomina Semana Europea de la Movilidad. (Fundación Eroski). En el año 2004, se celebró con el lema "Calles seguras para los niños", se centró de hecho en las ventajas para la seguridad de los transeúntes que conlleva la reducción del tráfico y la peatonalización de calles urbanas.

Por otro lado, el Instituto Nacional de Defensa Civil (2005) a través del Programa de Ciudades Sostenibles tiene como visión generar ciudades seguras, saludables, atractivas, ordenadas, con respeto al medio ambiente, su herencia histórica y cultural. Ciudades que sean gobernables, competitivas, eficientes en su funcionamiento y desarrollo, de manera que sus habitantes puedan vivir en un

ambiente confortable, propiciando el incremento de la productividad. En una primera etapa este programa da énfasis a la seguridad física de las ciudades.

Posteriormente, busca lograr mejores condiciones de vida para los habitantes de las ciudades y asegurar el bienestar de la población. Ello implica un manejo adecuado en el tiempo de la relación entre desarrollo urbano y medio ambiente, cuyo equilibrio garantiza la seguridad de la población en un espacio. INDECI (2005)

Otro autor reconocido por su labor pionera en el tema de movilidad sostenible, Ole Thorson Jorgensen plantea que la Movilidad Sostenible es una manera de desplazarse, de viajar, que tiene un profundo respeto de las calles y carreteras por todos los vecinos. Esto implica que conduciendo un vehículo hay que producir el mínimo costo energético, contaminar lo menos posible, hacer menos ruido y dar preferencia al otro usuario de la vía. Thorson (1994)

### **1.3.2. Mercadeo social**

El mercadeo social consiste en la aplicación de los principios y técnicas del mercadeo a los programas encaminados a contribuir con el bienestar de la comunidad. Es decir, lograr un cambio social: modificar ideas, creencias, actitudes, valores y comportamientos a fin de mejorar la vida dentro de la sociedad. A diferencia del mercadeo comercial no se busca el beneficio de la entidad que lo desarrolla, sino que el fin último está orientado a beneficiar a una población objetivo.

El mercadeo social tiene una diferencia importante con el mercadeo comercial la cual radica en la relación de intercambio: no es el agente de cambio quien “gana” algo con la adquisición –por parte del adoptante- de cierto producto social ofrecido, sino toda la sociedad. Fontes. (2001).

#### **•Definición del mercadeo social**

El mercadeo social es una disciplina que combina aportes de las ciencias sociales y administrativas, buscando influir en la conducta con el objeto de mejorar la calidad de vida del grupo objetivo y de la sociedad en general. El

mercadeo social se basa en el estudio de las necesidades y deseos de sus grupos objetivos para acondicionar la oferta al bienestar de los mismos.

El término mercadeo social fue presentado por Kotler y Zaltman (1971), cuando publicaron en la revista *The Journal of Marketing*, un artículo denominado “Social Marketing: An Approach to Planned Social Change”, en el cual hacen referencia al uso de principios y técnicas para conseguir cambios sociales. Hoy en día, este término ha evolucionado a un modelo de gestión del cambio social que incluye el diseño, la puesta en práctica y el control de programas orientados a aumentar la aceptación de una idea o práctica social en uno o más grupos de adoptantes. Kotler y Roberto, (1992)

Según Antonio Leal Jiménez (2000) “El mercadeo social es la aplicación de técnicas comerciales de marketing para beneficiar a la sociedad. Su objetivo es producir cambios voluntarios en el comportamiento a través del conocimiento de las necesidades, deseos y barreras percibidas por el público objetivo: la sociedad o parte de ella”.

Otro enfoque sobre mercadeo social es el de Pérez Romero (2004), donde señala que el mercadeo social es una disciplina de las ciencias sociales y económico administrativas que estudia e incide en los procesos de intercambio, en beneficio de las partes involucradas y de la sociedad en general: este intercambio se presenta entre el agente de cambio, quien identifica el problema social, estudia la población objetivo y detecta sus necesidades para diseñar, planificar, administrar e implementar de manera solidaria y co-participativa los programas sociales, en beneficio de la persona afectada y de la sociedad en general.

Los fundamentos del mercadeo social se centran en su orientación a la población objetivo. Todo programa o actividad de mercadeo social se inicia con la detección de las necesidades de esta población. Se trata de escuchar a la población y comprender sus necesidades y deseos para a partir de ello construir un modelo de desarrollo en conjunto, el cual debe ser un proceso de participación, dialogante y negociador.



La identificación de la necesidad social, implica conocer la problemática y mediante técnicas de investigación conocer las necesidades sociales y el grupo de personas, para poder ajustar la oferta a sus necesidades. En el gráfico No. 2 se ilustra la relación de intercambio en el mercadeo social entre un agente de cambio social, el adoptante y la sociedad.

Gráfico No.2

**RELACIÓN DE INTERCAMBIO EN MERCADEO SOCIAL ENTRE  
UN AGENTE DE CAMBIO, EL ADOPTANTE Y LA SOCIEDAD**



Fontes, M. (2001) Marketing social. Novos paradigmas de mercadeo social. Brasil: Cidade Futura. Pp21-40  
Traducción libre de María Luisa Do Santos

Una de las herramientas del mercadeo social para lograr una eficiente identificación de necesidades es la segmentación de audiencias, la cual consiste en delimitar con qué porción de la población afectada por el problema se trabajará, separándola y agrupándola de acuerdo a variables, dado que no todas las personas tienen las mismas características. Las variables que se utilizan para la segmentación pueden ser culturales, socioeconómicas, demográficas, psicográficas, conductuales y geográficas, así como las que definen el perfil y comportamiento de la población objetivo. (Kotler P. et al. 2002)

La aplicación del mercadeo social en proyectos de desarrollo, así como las teorías y técnicas comprendidas por esta disciplina son de uso cada vez más extendido y sistemático por diferentes entidades gubernamentales y no gubernamentales. Estas aplican en ámbitos como la salud pública -control de enfermedades de transmisión sexual, campañas antitabaco u otras drogas, hábitos de alimentación- prácticas de conservación y cuidado del medio ambiente, desarrollo de medios alternativos de transporte, preservación de recursos naturales no renovables, entre otros.

Otras disciplinas ligadas con proyectos sociales realizan diagnósticos. El mercadeo social también utiliza esta fase de investigación para identificar,

analizar y caracterizar el problema. De tal manera que se pueda desarrollar el análisis de la situación, se pueda conocer en profundidad las poblaciones que serán sujetos de estudio, y puedan ser caracterizadas.

Esta fase se considera de vital importancia para el mercadeo social dado que – como en el caso de la presente investigación- permitirá identificar y analizar los conocimientos, comportamientos, actitudes y prácticas vinculados al uso y no uso de puentes peatonales.

### •Planeamiento estratégico del mercadeo social

El mercadeo social trabaja de manera similar a otros procesos de planeamiento estratégico, intentando responder de manera eficiente las preguntas ¿dónde estamos?, ¿cuál es el norte, hacia dónde vamos?, y ¿cómo llegamos? Estas preguntas corresponden al diagnóstico, planteamiento de objetivos y diseño de estrategias en el mercadeo social.

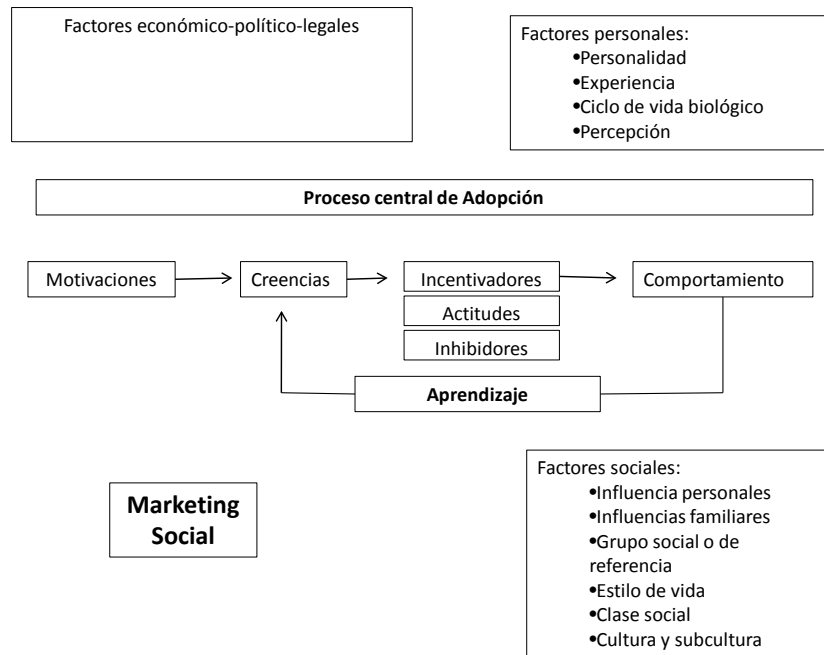
El punto de partida es el conocimiento de la población objetivo sobre la problemática social en la que se quiere trabajar, en el caso de la presente investigación sobre el uso de puentes peatonales. En ese sentido, se hace necesario saber cual segmento de la población se encuentra más cercano y proclive al cambio. Para poder obtener esta información se estudia en profundidad a través de métodos cualitativos y cuantitativos a la población objetivo. Esta es una condición para una exitosa puesta en marcha del plan de mercadeo.

Para producir los cambios positivos en la población, es necesario analizar el comportamiento actual de la población objetivo, conocer sus potencialidades y trabas que dificultan el cambio. Este proceso es la llamada investigación del público objetivo, de sus necesidades y percepciones, la cual es inicio de todo programa de actuación en mercadeo social. Junto con este análisis y con el conocimiento de las características específicas del producto social, se podrán crear conceptos innovadores que nos lleven a realizar campañas sociales exitosas. Como se aprecia en el siguiente gráfico.

Gráfico No. 3



**Modelo de comportamiento del individuo para el Marketing Social**



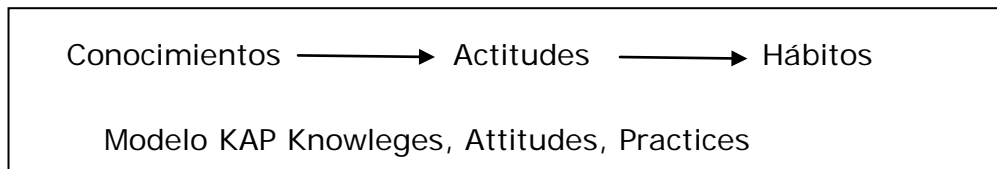
MOLINER MOLINER, M.A.(1998) Marketing Social. La gestión de las causas sociales, ESIC; Madrid

Para la realización del plan de mercadeo se le otorga importancia al modelo KAP siglas que corresponden a knowledge, attitudes, practices o conocimiento, actitudes y comportamiento que se aplica en disciplinas como la psicología social.

Dicho modelo tiene la siguiente secuencia:

Gráfico No. 4: Modelo KAP: conocimientos, actitudes y prácticas

Modelo KAP Knowledges, Attitudes, Practices



Fuente: elaboración propia.

Moliner, M.A. (1998) Marketing Social. La gestión de las causas sociales, ESIC; Madrid

El valor de la investigación en mercadeo social radica en que aporta información que reduce la incertidumbre sobre los comportamientos y las posibles reacciones adversas o indiferentes de las personas, lo que permite tomar la mejor decisión.

Así mismo minimiza los riesgos frente a toma de decisiones respecto al plan de mercadeo social.

Pérez Romero, L.A. (2004) señala que en el campo del planeamiento estratégico algunas de las principales tareas del mercadeo social se encuentran relacionadas con:

- La identificación de la necesidad social
- La segmentación de la demanda
- La definición del perfil y comportamientos de la población objetivo
- La definición de los grupos de apoyo, los grupos que presentan comportamientos contrarios o indiferentes
- Hacer tangibles los productos, es decir las campañas de promoción de cambio de comportamiento.
- Desarrollar la estrategia de cambio social para cada uno de los grupos identificados y;
- Definir el plan de medios de comunicación social.

La principal diferencia del mercadeo social respecto a otros diseños estratégicos radica en la forma como se acerca a la problemática que estudia, de manera integral a través de las variables clásicas del mercadeo (producto, precio, plaza/distribución y promoción/comunicación), a las que se suman el análisis de políticas, públicos, y alianzas estratégicas.

En el mercadeo social, las variables clásicas del mercadeo comercial pueden leerse desde una perspectiva social. Donde el producto físico pasa a ser una idea/ propuesta de beneficios. Por ejemplo: el uso de preservativos, acudir a un Centro de Salud para vacunarse, la sensibilización de los jóvenes respecto al uso de drogas, el uso del puente peatonal.

Así como el precio puede ser entendido desde la perspectiva de la población como la relación costo-beneficio a cambio de la aceptación del producto social, en el caso de la presente investigación del uso de los puentes peatonales. Una campaña de mercadeo social involucra el concepto de costo-beneficio entendido desde una perspectiva más humana, buscando hacer visible a la población el costo que implica como en el caso de esta investigación, no usar los puentes

peatonales. Es decir si no utiliza el puente, puede perder la vida, lo que implica un costo muy alto para el peatón, su familia y la sociedad.

La plaza/distribución es todo el esfuerzo que realiza la organización social para poner a disposición de los usuarios los productos sociales. En esta investigación el número de puentes peatonales es un componente de la variable plaza del plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad vial y prevención de accidentes peatonales.

Otra de las variables del mercadeo social es la promoción/comunicación, cuya función principal es la de dar a conocer, informar, recordar y educar acerca de las propuestas de cambio de comportamiento que buscan el bienestar social. En esta investigación los mensajes que se difundan a la población incidirán en rescatar el valor de la vida y de un manejo ciudadano responsable en relación con la sociedad.

Para un buen planeamiento de mercadeo social es necesario identificar las políticas existentes, los principios y normas, para así identificar los vacíos y poder complementar y/o desarrollar políticas.

Los públicos pueden ser grupos internos o externos. Los grupos internos son miembros involucrados en el diseño y desarrollo del plan de mercadeo social. Los grupos externos son las personas a las que se quiere llegar con el producto social. En esta investigación los grupos internos se refieren a los investigadores y los grupos externos están conformados por peatones que usan puentes peatonales, conductores, autoridades, entidades gubernamentales entre otros involucrados en la problemática de seguridad vial.

Para implementar los programas sociales es básico realizar alianzas con los tres sectores de la colectividad, el sector privado, el sector gubernamental y la sociedad civil trabajando en paralelo con otras organizaciones que tengan grupos objetivos similares. Para promover un cambio de comportamiento en la población se necesitan aliados estratégicos de los diferentes sectores, las alianzas son el trabajo en conjunto de todos los actores involucrados con el fin de lograr la consolidación de las metas del plan de mercadeo social.

Una variable adicional a incluir en la estrategia de mercadeo social es el “advocacy” que consiste en promover una propuesta social en favor de un tema particular, idea o persona. Como por ejemplo el “advocacy” a favor de los derechos de los niños, la agricultura sostenible o la protección del medio ambiente entre las autoridades responsables.

Una vez realizado el diagnóstico de la problemática social, que permite identificar las actitudes, creencias, motivaciones y valores de la población objetivo, y una vez trazada la estrategia que conceptualiza el producto y las otras variables del mercadeo social, se llega a la etapa de la aplicación del plan de mercadeo social.

Kotler (1996) señala que el fracaso de las campañas de cambio social está relacionado a no tomar en cuenta que existe un grupo de personas que desconocen el valor o la importancia de un determinado comportamiento, siendo necesario el desarrollo de una campaña de información. Ésta, al mismo tiempo debe resultar atractiva por su importancia generando interés y debe responder a las creencias, valores y necesidades de las personas ó instituciones a las que se dirige.

Para difundir la propuesta de beneficios se debe construir mensajes adecuados que permitan llegar al público objetivo. Los mensajes deben estar orientados a transmitir de manera clara, directa y motivadora las principales cualidades para optar por un cambio de actitudes y como paso final la adopción de una idea y de un cambio de comportamiento.

El componente comunicacional dentro de la promoción del plan de mercadeo social no se centra exclusivamente en el plano de la comunicación de mensajes a la población objetivo para un cambio sino en la participación de otros actores involucrados, tales como las empresas con responsabilidad social y todos aquellos que tienen poder de decisión en la aplicación de políticas sociales.

Así, basándose en el marco de los conocimientos del mercadeo social, que trabaja sobre las actitudes y el comportamiento humano, esta tesis se plantea investigar el comportamiento de los peatones frente al uso o no uso de puentes peatonales, el cual es un tema de alto interés social, económico y político, a fin

de proponer un plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad vial y prevención de accidentes peatonales en vías de alta velocidad.

### 1.3.3 Teoría del Cambio de Comportamiento

El interés por entender lo que motiva a las personas a adoptar o no adoptar comportamientos que mejorarán su calidad de vida ha sido un tema investigado por muchas disciplinas. Las teorías que con frecuencia explican este proceso se encuentran relacionadas con el cambio de comportamiento, ya que pueden aplicarse a distintas culturas y a distintas conductas. El comportamiento de la población objetivo se analiza considerando conceptos tales como las actitudes, las creencias y los valores; entendidos éstos como factores internos de los individuos que afectan de manera directa su comportamiento en la sociedad.

En las teorías de cambio de comportamiento los autores proponen que los comportamientos de la población, son procesos sociales, que llevan a la satisfacción de las necesidades y deseos humanos para alcanzar el bienestar y una calidad de vida.

Estos comportamientos son determinados por la presencia de factores de riesgo y/o de factores protectores para el bienestar, por lo tanto deben ser vistos como un proceso dinámico que no sólo se compone de acciones o comportamientos individuales, sino también de acciones de naturaleza social.

Los comportamientos saludables son formas de vida que comprenden aspectos materiales y la forma de organización de la sociedad. Podemos mencionar como comportamientos saludables procurar vivir en un ambiente sano, tener relaciones interpersonales armoniosas, desarrollar una adecuada autoestima, lograr establecer una buena comunicación con los demás.

Existen en la sociedad comportamientos que no son saludables como el alcoholismo, la mala nutrición, el tabaquismo y las transgresiones de tránsito. Estos se pueden cambiar a través de diferentes estrategias, siendo las más importantes las de mercadeo social y las educativas. En ese sentido, el marco conceptual de esta investigación se apoya en las teorías del cambio de comportamiento.

Las teorías para promover el cambio de comportamiento social sirven para comprender cómo funcionan y cambian los sistemas sociales, y cómo pueden activarse las comunidades y organizaciones. Estas teorías generan modelos esenciales para las actividades integrales de promoción de cambios de comportamiento en la población.

Parten del hecho que las personas son la referencia básica más importante e inmediata para propiciar los cambios de comportamiento en la población. Estas teorías relacionan la disposición de las personas al cambio o al intento de cambiar hacia comportamientos saludables. La premisa básica es que el cambio de comportamiento es un proceso y no un acto.

También señalan que este proceso no es lineal, sino más bien circular, se puede entrar y salir en cualquier momento del proceso, y con frecuencia reanudarlo, ya que las personas viven en entornos donde los pensamientos colectivos influyen en los sentimientos y en los comportamientos individuales. Es decir, las personas se ven influenciadas por sus entornos sociales y al mismo tiempo ejercen influencias sobre éstos.

Estas teorías suponen que las personas y sus entornos interactúan continuamente, abordan y explican los factores psico-sociales que determinan el comportamiento y sirven para diseñar las estrategias para promover el cambio de comportamiento. El comportamiento humano se explica en términos de una teoría dinámica, recíproca y de tres vías, en la cual los factores personales, las influencias ambientales y el comportamiento, interactúan continuamente. (Ver Apéndice 1).

El proceso de cambio de comportamiento se basa entre otros factores en un modelo de creencias. Sobre la percepción que tienen las personas en relación a un comportamiento dado y la evaluación que realizan sobre el nuevo comportamiento recomendado para prevenir o manejar el problema existente. Por ejemplo la percepción que tienen las personas frente a la amenaza de su integridad física y la evaluación que realizan de un comportamiento recomendado para prevenir o manejar el problema. Esto resulta útil para analizar



la falta de acción o de cumplimiento de las personas, identificando las razones de ello.

Según estas teorías, el diseño de iniciativas de promoción de cambio en la población es importante y va más allá de iniciativas individuales. Por eso, estas teorías están ubicadas en el campo de la salud pública y la seguridad ciudadana, no limitándose al trabajo individual con el sujeto en riesgo. Se afirma que el bienestar colectivo de los grupos se puede estimular mediante la creación de estructuras y políticas que apoyen estilos de vida saludables como soporte y mediante la reducción o eliminación de los peligros en los entornos sociales y físicos.

En este contexto, cobra relevancia el mercadeo social como técnica para desarrollar, realizar, evaluar y controlar programas de cambio de comportamiento mediante la creación y el mantenimiento de intercambios. Apoyándose en la prevención, la comunicación y en la participación activa y consciente de la comunidad, se logrará fomentar el auto-cuidado.

### **•Teoría del cambio de comportamiento planificado y la intención de infringir normas de tránsito en peatones**

La psicología social aplicada al transporte y la seguridad de tránsito ha evolucionado desde el estudio de aptitudes hacia el de las actitudes de los usuarios de las vías. Se trata de las teorías actitudinales denominadas de acción razonada y, más actualmente, de comportamiento planificado Moyano, (1999).

La teoría del comportamiento planificado Azjen (2000) recientemente ha comenzado a aplicarse al estudio de las actitudes al conducir. Los intentos por predecir el comportamiento infractor en conductores están dando sus primeros resultados.

Rothengatter (1999), refiriéndose a la accidentalidad y riesgos de tránsito afirma que la psicología social ha formado en los últimos años una clara definición de las actitudes y ha desarrollado una metodología para medir actitudes y relacionarlas a un comportamiento basándose en la teoría del comportamiento



planificado de Azjen. El autor define una actitud como una declaración evaluativa acerca de un comportamiento u objeto, medible en términos de creencias anticipadas, asociadas a un comportamiento u objeto y a la evaluación de los resultados asociados a tal comportamiento.

La teoría de la acción razonada (TAR) de Azjen y Fishben (2000) y la teoría del comportamiento planificado (TCP) de Azjen, son quizás las más útiles para la prevención e intervención en salud pública, al promover modelos que permiten dar cuenta de los nexos entre las creencias y actitudes y su influencia en la intención, entendida ésta como un antecedente de un comportamiento, ya sea este mismo de naturaleza ética, segura o sana, que debe promoverse o, en cambio, en la modificación de un comportamiento de riesgo tanto para la persona como para sus pares.

La teoría del comportamiento planificado (TCP) consta de tres factores que determinan la intención conductual:

1. La Actitud hacia la Conducta, es decir la creencia de la persona respecto a que el comportamiento en cuestión lleva a ciertos resultados y a la evaluación de dichos resultados.
2. La Norma Subjetiva, determinada por lo que ciertos individuos o grupos específicos, - denominados grupos de referencia – piensan sobre lo que debería hacer o no hacer una persona y la motivación de ésta para ajustarse a las exigencias de tales referentes.
3. El Control Conductual Percibido, definido como la estimación de la persona respecto al grado de auto-eficacia y control que tiene sobre la ejecución del comportamiento en cuestión.

Diversas investigaciones realizadas aplican este modelo para la predicción del comportamiento infractor respecto al comportamiento peatonal de cruzar calles a mitad de cuadra o al no utilizar los puentes peatonales. El modelo del comportamiento planificado parece adecuado para la predicción de las intenciones conductuales de los peatones ya que explica una importante variación del mismo.

En un estudio realizado por Moyano (2005) en la ciudad de Santiago de Chile se explora la aplicabilidad de esta teoría sobre el comportamiento de cruzar las calles en zonas sin demarcación de protección para el peatón (a mitad de cuadra por ejemplo), toda vez que éste aparece como actor causal de una importante cantidad de accidentes de tránsito.

Estudios previos realizados en la ciudad de Santiago de Chile de observación y análisis del comportamiento de conductores han subrayado la importancia de distinguir entre comportamiento trasgresor en tanto violación (calculada o deliberada) de otro comportamiento trasgresor distinto, designado como error. Esta conceptualización fue transferida al comportamiento peatonal en el estudio de la transgresión peatonal.

Los resultados indicaron que la actitud hacia el comportamiento trasgresor, de cruzar la calle por donde no se debe, es más proclive en los jóvenes que en los adultos. Por esto a ellos les costaría más realizar el comportamiento apropiado (control percibido). Dado que su intención conductual indica que sería bastante probable que realicen el comportamiento trasgresor referido.

Del mismo modo, respecto a la variable género, se registra que los hombres reportan cometer más frecuentemente comportamientos transgresores que las mujeres, no diferenciándose en cambio respecto a errores ni en los lapsus al transitar, ya que personas de ambos géneros los realizan por igual.

Los resultados de estas investigaciones apoyan la idea de que los peatones contribuyen de modo importante a ser causa de y/o a verse involucrados en accidentes de tránsito, en la medida en que parecen estar desplegando frecuentemente comportamientos transgresores sancionados por la ley de tránsito, de alto riesgo y errores.

El modelo de comportamiento planificado parece adecuado para la predicción de las intenciones conductuales de los peatones ya que explica un importante porcentaje de la varianza del mismo. Al no haber conocimiento de experiencias previas de este tipo de aplicaciones al comportamiento peatonal, se considera que el uso a estos efectos resulta muy promisorio.

El modelo permite objetivar que los peatones manifiestan una intención conductual que refleja claramente una “decisión consciente” de infringir la

norma, es decir, se trata en general de usuarios de las vías quienes deliberadamente despliegan un comportamiento riesgoso. El que su comportamiento infractor aparezca más determinado a nivel actitudinal que a nivel normativo es coherente con el hecho de que en nuestra sociedad no está para nada incorporado que el peatón ser multado por su comportamiento infractor como usuario de las vías.

Sin embargo, el nuevo reglamento de tránsito para peatones D.S. No. 040-2010 – MTC (2010) ha incorporado multas o sanciones económicas para aquellos infractores de la norma. Se considera que la multa tendría un efecto en el cambio de comportamiento pero este no será suficiente sino se aborda de una manera integral apuntando a un enfoque de responsabilidad ciudadana.

Al no haber, en la ciudad de Lima, experiencias previas de este tipo de aplicaciones, al comportamiento peatonal, se considera su aplicación importante para la investigación, que sustenta esta tesis.

Adicionalmente es necesario tomar en cuenta el factor cultural, donde en ciudades como Lima hay una alta población de migrantes del interior del país, con creencias y costumbres diferentes y con poca experiencia para seguir normas de tránsito. Así mismo, la cultura popular tiende a premiar al “vivo”, muchas veces trasgresor, en contraposición de aquel que cumple y respeta las normas sociales y por ende las reglas de tránsito. Estas creencias y costumbres, actúan en contra de la incorporación de las normas de tránsito para los peatones.

Moyano (2005) se pregunta si no habrá llegado el momento de comenzar a controlar el comportamiento peatonal en nuestras ciudades para evitar más muertes y juicios caros, lentos y generalmente infructuosos, si es necesario sancionar económicamente al peatón como desde hace muchos años se hace con el conductor cuando infringe normas como usuario de las vías en el espacio público.

Los resultados encontrados por este autor, recomiendan a nivel de campañas de prevención y de educación de tránsito, corregir la percepción bastante extendida, que el peatón sería una “víctima” de choferes agresivos e inescrupulosos y más bien comenzar a idear campañas de prevención relativas a generar en aquellos una actitud de mayor conformidad con las normas peatonales de uso de vías. Se

considera muy probable que muchos peatones desconozcan cuáles son los comportamientos propios o adecuados a su rol y que esa información debería estar incorporada tanto en la educación regular de tránsito en los colegios, como en campañas en los medios masivos de comunicación.

Es razonable pensar, sin embargo, que la práctica cotidiana de observar modelos adultos de comportamiento peatonal inadecuado pesa fuertemente en la socialización de los niños, ya que es habitual observar en las calles - especialmente en sectores populares- familias completas que atraviesen vías de alto tránsito a pesar de existir un puente peatonal. Para ellos normalmente no había reconvención -ni menos multa- de parte de la autoridad de tránsito por su comportamiento.

El comportamiento trasgresor o riesgoso en tránsito es altamente resistente a la extinción pues normalmente está libre de consecuencias negativas (sanciones). Las personas que atraviesan donde no se debe con sus hijos pequeños alcanzan su objetivo generalmente sonrientes. En caso ocurriera un fatal accidente, este es solo percibido como una fatalidad del destino pero nunca como consecuencia de un comportamiento peligroso. Moyano (2005).

Desde éste y otros conceptos y enfoques psicológicos, se han desarrollado esfuerzos de comprensión y de intervención para incrementar la seguridad del tránsito. Probablemente algunas de las intervenciones con mayor impacto en la opinión pública son las denominadas campañas de seguridad de tránsito, en especial aquellas que han pretendido generar nuevas actitudes hacia el problema o cambiar comportamientos riesgosos de sus audiencias.

De ahí que nuestro plan de mercadeo social incluya estos elementos y propósitos.

### • **Deseabilidad Social**

El constructo de deseabilidad social nace de la psicología y se utiliza para poder explicar las razones por las que las personas o sujetos en evaluación podrían dar de manera intencional, una imagen distorsionada de sí mismos respondiendo en las investigaciones siempre a las alternativas socialmente más deseables. Lo que deriva en que los sujetos tiendan a dar respuestas “correctas”, para “quedar bien”.

La deseabilidad social supone un “error de medición”, cuando los encuestados no admiten la tenencia de conductas, actitudes u opiniones que perciben como “socialmente indeseables”. El temor a ser rechazados o desaprobados socialmente, les lleva a dar respuestas “políticamente correctas” o socialmente deseables, pero que no se adecuan a su situación o sentir particular. Cea D’Ancona (2004).

A partir de este posible error en la medición y para poder reducir el sesgo de deseabilidad social en la investigación sobre el uso y no uso de puentes peatonales:

- Se motivó a los encuestados para que respondan con sinceridad.
- Se ocultó la intencionalidad de la pregunta.
- Se prefirió el formato de pregunta abierta a la cerrada, las preguntas largas a las cortas o breves, y las escritas en un vocabulario familiar.
- Se proporcionaron respuestas flexibles (en preguntas cerradas) o se atenuó la gravedad de la pregunta.
- Se cargaron deliberadamente las preguntas, por ejemplo: “Creo que los puentes son realmente inútiles, cruzar los puentes cansa mucho, creo que a mí nunca me van a atropellar”

Sin embargo, a pesar de la rigurosidad metodológica llevada a cabo, muchos de los encuestados contestaron desde el “deber ser”, es decir desde lo socialmente deseable. Otros, fueron más sinceros pero cuando la pregunta no los involucraba personalmente y se refería a otros. Como por ejemplo ante la pregunta ¿Cuál cree usted que es la causa más común de atropello? Y en un 66.4% se la atribuye al peatón.

Tal como lo señala Gelles (2000), quien menciona que muchas veces a pesar que los investigadores se preocupan por la rigurosidad metodológica para que las preguntas sean las pertinentes, los encuestados no reportan aquellas conductas indeseables en investigaciones de tipo social.

En la misma línea, Cea D’ Ancona (2004), señala que “la comprobación de la validez de la medición hecha a través de encuestas, se complica cuando se miden actitudes, cuyo conocimiento no siempre permite “predecir” una conducta



futura real. La encuesta puede captar una reacción verbal ante una situación enteramente simbólica, que necesariamente no coincide con la actuación “real” del encuestado cuando se enfrenta con la situación planteada. Pero la mayor dificultad en la comprobación de la validez en la medición de actitudes también se explica por su mayor vulnerabilidad a sesgos de respuesta, propiciados por: el deseo de “agradar” o el temor a ser evaluados, el llamado sesgo de deseabilidad social, entre otros”.

Giddens (1993), señala que “en algunas ocasiones el investigador puede verse frustrado cuando los miembros del grupo o comunidad no hablan con franqueza sobre ellos mismos; las preguntas directas se aceptan sin problemas en determinados contextos culturales, pero en otros pueden encontrar como única respuesta el silencio más absoluto”.

Finalmente, en el capítulo 2 sobre Hallazgos e Interpretación de la Investigación se ha procurado dar un peso específico a cada una de las herramientas para obtener información relevante sobre del uso y no uso de los puentes peatonales, tratando de contrastar y verificar los hallazgos. En este sentido, la deseabilidad social, puede ser tomada en cuenta contrastando los distintos resultados de las diferentes técnicas utilizadas.

### **1.3.4. Experiencias vinculadas al cambio de comportamiento peatonal**

#### **•Instituciones involucradas y sus experiencias en la ciudad de Lima**

##### **a) La Policía Nacional del Perú:**

En el Perú, específicamente en la ciudad de Lima, el Ministerio del Interior a través de la Policía Nacional del Perú ha desarrollado una serie de campañas con el fin de prevenir los accidentes de tránsito. En el caso puntual de los peatones, ha implementado una serie de herramientas como el Decálogo de Seguridad Escolar que se encuentra en el Apéndice 2. Si bien muchas de estas campañas tienen un alcance nacional éste no se cumple en la realidad y la información no llega al interior del país.



Sin embargo, a través de estas acciones, la Policía Nacional intenta que la población y en especial los niños, tomen consciencia de los peligros que enfrentan al no respetar las reglas como peatones. Se desconocen los resultados de estas actividades, pero se considera que al igual que los conductores, los peatones en Lima tienen escasa cultura de respeto por las normas de tránsito. En el año 2006, la Policía Nacional desarrolló una campaña de seguridad escolar, consistente básicamente en folletería y afiches publicitarios colocados en lugares visibles para los escolares.

En el año 2007, la Policía Nacional presentó a la Municipalidad de Lima su "Estudio integral de la problemática del tránsito en el ámbito de Lima Capital y carreteras". El estudio detalla por distritos cuáles son los puntos donde se producen más accidentes, donde la congestión es más grave y propone soluciones.

La investigación según información publicada el 15 de setiembre de 2007 por el diario El Comercio de Lima, enfatiza la necesidad de instalar una infraestructura vial que ayude a reducir las muertes por atropello. Según la policía, entre 1991 y el 2005 fallecieron en Lima 16,075 personas por accidentes de tránsito: aproximadamente tres personas al día. Y el 64,5% de los accidentes fatales fueron atropellos. Como mencionó el jefe de la Séptima Región de la Policía Nacional del Perú, el atropello es la modalidad de accidente que más vidas ha cobrado.

Por otro lado, el 23% de los atropellos fatales de dicho período ocurrió en vías rápidas: la Panamericana Norte, la Carretera Central, la Panamericana Sur y la Vía de Evitamiento, en ese orden. Las estadísticas del año 2007 señalan una incidencia aun más alta. Hasta el 31 de agosto se registraron 315 atropellos fatales; 113 sucedieron en carreteras 36%.

La investigación de la policía encuentra una relación entre esas muertes y la infraestructura instalada en las autopistas. Por ejemplo, en la Panamericana Norte, el 82% de los accidentes fatales ocurridos este año tuvo lugar a partir del kilómetro 20, donde termina la barrera de concreto que impide el paso de los peatones. En el caso de la Carretera Central, el 84% de los atropellos fatales se da en los primeros 20 kilómetros, donde hay mayor actividad. Justamente allí

faltan puentes peatonales. Solo existen cuatro en toda esa carretera, según la Policía Nacional.

Respecto a la Panamericana Norte, la solución sugerida es extender la barrera situada en la berma central. Y, en cuanto a la Carretera Central, se propone, entre otras cosas, instalar 30 puentes entre los kilómetros 2 y 16; en un primer tramo dejando una distancia de 350 metros entre ellos y después colocando uno cada 600 metros.

En relación a la Panamericana Sur, zona de estudio de esta investigación, la Policía Nacional señala en su reporte que el crecimiento demográfico desmedido por la migración interna del país, ha traído como consecuencia que esta importante vía haya perdido sus características físicas de carretera y se encuentre enclavada dentro del radio urbano.

La ubicación de zonas urbanas hasta el límite jurisdiccional de Lima Metropolitana, ha determinado que de ser considerada conceptualmente como una vía expresa nacional, de acuerdo al Ordenamiento del Sistema Vial Metropolitano, ha pasado a tener características de una vía arterial, por cuanto ha perdido principalmente las características de un flujo vehicular veloz e ininterrumpido.

En la actualidad esta vía representa uno de los puntos neurálgicos del tránsito, propiciando la atención de las autoridades locales, que han venido ejecutando obras viales para mejorar las condiciones de transitabilidad, pero que a la luz de lo tangible, no se ha dado una solución total al problema.

El diagnóstico de la Policía Nacional. VII DIRTEPOL (2007) en relación a las condiciones en las que se encuentra la Panamericana Sur plantea las siguientes observaciones:

1. El diseño vial de la Carretera Panamericana Sur, está conformado por dos calzadas de circulación vehicular demarcadas en carriles por líneas longitudinales discontinuas, divididas por un separador central de diversos tipos, luego en algunos tramos presenta separadores laterales, calzadas auxiliares, carriles de servicios y bermas.

2. En horas de la noche, se ha constatado que la visibilidad es nula, debido a la falta de iluminación artificial, pese a la existencia de postes de alumbrado público en el separador central, los cuales no se encuentran operativos por falta de mantenimiento; asimismo a partir del Km. 25.5 en esta vía no se ha localizado iluminación artificial, disminuyendo de esta manera su capacidad operacional respecto al riesgo que se presenta tanto para los conductores como para los peatones, quienes al encontrar restringida su visibilidad, supeditan su alcance visual al alcance de los haces de luz de los faros anteriores de los vehículos que se desplazan por el lugar.
3. La composición vehicular que utiliza la Carretera Panamericana Sur, de conformidad a la apreciación realizada durante la inspección ocular en distintos tramos de esta vía, es la siguiente:
  - Transporte Público Interprovincial
  - Transporte Público Urbano e Interurbano
  - Transporte de Taxi
  - Transporte en Vehículos Menores
  - Transporte Particular
4. Esta vía soporta permanentemente un considerable peso producto de los vehículos que se desplazan por la vía, que ha repercutido en el desgaste prematuro de la superficie y que se traduce en grietas y baches, que además de obligar a los usuarios a disminuir la velocidad de recorrido, propicia el cruce indebido de carriles.
5. La congestión vehicular que se produce en la carretera, considerada como Vía Expresa Nacional, debido a la intensidad vehicular que soporta, que se aprecia principalmente en las horas punta, se origina debido a lo siguiente:
  - Por el estacionamiento de gran número de vehículos del servicio de transporte público de pasajeros (camionetas rurales) uno detrás de otro por un tiempo mayor que el necesario para recibir o dejar pasajeros, en los puentes vehiculares Primavera y Puente Alipio Ponce.

- La detención de vehículos de transporte interprovincial de pasajeros de diversas empresas, aprovechando los carriles de servicio de los paraderos de vehículos de servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros y a inmediaciones de los puentes Atocongo y Alipio Ponce, e inclusive kilómetros más adelante como en el intercambio vial puente San Humberto que conduce a Villa El Salvador.
- La detención de vehículos de servicio de transporte urbano e interurbano de pasajeros dentro de la calzada de la carretera, para recoger pasajeros, pese que no está habilitado como paradero autorizado, tal como se ha observado en la intersección en el Km. 24 que intercepta con la Av. María Reiche.

En el mismo estudio, de la PNP, SÉPTIMA DIRECCIÓN TERRITORIAL DE LA PNP, (2007), se realiza un análisis del comportamiento general del usuario en la Panamericana Sur, en el que se define al mismo, tanto al conductor como al peatón. En relación a este último, el estudio señala que los pasajeros abordan los vehículos de transporte público en cualquier tramo de la vía, sin considerar la existencia de paraderos oficiales. En opinión de la PNP esto sería debido al desconocimiento de las normas relativas al buen uso de la vía pública.

En cuanto al comportamiento en el cruce de la calzada el estudio plantea que generalmente el cruce de la calzada se realiza indistintamente por cualquier parte de la vía, aun existiendo puentes peatonales, como en el caso del paso a desnivel de Villa El Salvador.

Esta situación no sólo se presenta en un puente, sino que se repite en otros puentes peatonales, pese a que en el separador central se han construido mallas metálicas o guardavías, los usuarios han roto las mismas o se desplazan hasta los extremos para cruzar la carretera, atentando de esta manera contra su integridad física, como es el caso del Puente Peatonal Brisas de Villa en el Km. 16. Asimismo, en el estudio se afirma que los peatones no utilizan la acera para caminar, muchas veces lo hacen por la berma, carril de servicio al costado del guardavía, exponiendo su vida.

En relación a la infraestructura de esta vía y específicamente de los puentes peatonales, se informa que la Carretera Panamericana Sur desde el paradero Hipódromo km. 4 hasta el km. 40 cuenta con 34 puentes peatonales, de los cuales solo dos tienen rampas y 12 puentes vehiculares. El último puente peatonal se ubica en el Km. 35, después del cual la carencia de estos se hace evidente.

El puente peatonal Tottus es un modelo que puede ser imitado para la construcción de otros puentes peatonales, es un puente que tiene rampas de tres niveles, cuenta con iluminación y se extiende hasta la vía auxiliar. Se encuentra en buen estado de mantenimiento.

Mientras que el puente peatonal del paso a desnivel de Villa El Salvador, tiene rampas de dos tiempos, sin iluminación, que a su vez es utilizado por triciclos para pasar hacia el otro lado. Se encuentra en buen estado de mantenimiento.

El puente Peatonal Ricardo Palma Km. 9, está en reestructuración al inicio de la escalera por haber sufrido daños materiales al haber sido chocado por un vehículo que se despistó, su modelo es el de tipo espiral. PNP SEPTIMA DIRECCIÓN TERRITORIAL DE LA PNP, (2007)

La estadística de accidentes de tránsito de consecuencia fatal en el tramo de la Panamericana Sur en el año 2006, según la Policía Nacional, fue de 59 accidentes fatales. De los cuales 44 fueron atropellos, cifra que representa el 74,6% para este tipo de sucesos.

Durante el año 2007, información cotejada hasta el 15 de agosto de 2007, la incidencia de accidentes de tránsito de consecuencia fatal en el tramo del presente estudio registra 41 accidentes, de los cuales 30 corresponden a atropellos, mientras que 11 son accidentes que no involucran peatones, con ello se puede afirmar que el 73.2% de sucesos correspondió a atropellos.

Según el informe, para la Policía Nacional es imposible detectar focos específicos de incidencia de accidentes de tránsito, lo cual hace más grave el problema. Pese a que esta vía, como autopista, debería reunir condiciones



suficientes para el desarrollo de un tránsito fluido, la presencia constante de peatones haciendo mal uso de la vía, constituye un grave riesgo.

Debido a ello la PNP recomienda la intervención de la autoridad competente en materia de gestión, a fin de instalar barreras físicas en el separador central, a modo del que se encuentra instalado a la altura del Puente Benavides, que signifique impedimento de cruce imprudente de peatones.

#### **b) El Consejo Nacional de Seguridad Vial**

Por otro lado, acciones como las del Consejo Nacional de Seguridad Vial también han ensayado fórmulas para movilizar a la población en torno a esta problemática. El gobierno peruano promulgó la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), mediante Decreto Supremo 010-96-MTC, modificado posteriormente por el DS 027-2002-MTC. El mismo está integrado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el Ministerio de Educación; el Ministerio de Salud y el Ministerio del Interior. El objetivo principal del CNSV como ente rector es promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú, convocando para ello no sólo a instituciones del sector público, sino también a organismos privados y no gubernamentales.

Los principios fundamentales que guían la acción del Consejo Nacional de Seguridad Vial del Perú son:

- La defensa de la vida humana y la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social, específicamente por aquellas disposiciones que permiten garantizar la seguridad de los usuarios de las redes viales: peatones, conductores y pasajeros.
- El valor de la acción concertada dirigida a mejorar las condiciones de seguridad vial en el país. Ello supone que los principales actores involucrados en este campo: el Estado (gobierno central, gobierno regional y municipalidades), el sector privado y la sociedad civil en su conjunto, además de cumplir con los roles que les corresponde, articulen esfuerzos en pro de un objetivo común.

El Consejo viene desarrollando acciones en los siguientes campos:



- Infraestructura vial: contribuir a que las redes viales, calles y carreteras del país ofrezcan condiciones de seguridad para los usuarios que transitan por ellas: peatón, ciclista y conductores. Para ello brinda orientaciones técnicas en los procesos de señalización de pistas y carreteras, así como en las fases de pre-diseño, diseño, construcción y mantenimiento de las mismas.
- Distribución del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito para Calles y Carreteras, a fin de implementar a las municipalidades tanto provinciales como distritales, en cuanto a las normas vigentes para la correcta señalización de calles, avenidas o carreteras de modo que garanticen la seguridad de los ciudadanos.
- Sistema de Registro de Accidentes de Tránsito: este proyecto tiene como finalidad diseñar un sistema de información interconectado que posibilite administrar y procesar información de accidentes de tránsito proveniente de las dependencias de la Policía Nacional, inicialmente en la ciudad de Lima, y posteriormente en otras localidades del país. La idea es contar con datos que permitan identificar puntos críticos en determinadas zonas de las ciudades y carreteras, y realizar posteriormente las acciones de ingeniería necesarias que permitan la reducción de los mismos.
- Educación: El propósito que tiene el CNSV en educación es contribuir a la toma de una conciencia respecto a la problemática de la seguridad vial en el Perú y al cambio de comportamientos de peatones y conductores. Para ello impulsa acciones en el campo del sistema educativo peruano, y realiza campañas de sensibilización y orientación a la ciudadanía en general. Asimismo diseña en coordinación con la Oficina de Tutoría y Prevención Integral del Ministerio de Educación las Guías Metodológicas de Educación en Seguridad Vial para Primaria y Secundaria para uso de los docentes y videos educativos animados, como apoyo a las acciones educativas, a fin de introducirlas en el año escolar como se puede apreciar en la página Web del CNSV.
- Estadísticas del Consejo Nacional de Seguridad Vial: El Consejo Nacional de Seguridad Vial a través de una serie de estudios en conjunto con organismos del sector, brinda a la ciudadanía estadísticas de la

situación actual de los accidentes de tránsito, daños personales e índice de muertes en el Perú como se puede apreciar en el Apéndice 3.

- Campañas de Sensibilización del CNSV: El Consejo Nacional de Seguridad Vial ha desarrollado distintas campañas de sensibilización, entre las que destacan: la Campaña por el Día Mundial de la Salud 2004 dedicado a la Seguridad Vial en el Mundo, Campaña "si tomas, no manejes", Campañas de sensibilización a los usuarios de las vías; peatones, pasajeros y conductores, sobre todo en fechas y zonas de mayor incremento de accidentes: Fiestas Patrias, Año Nuevo, Semana Santa y en el norte de Lima.

En el 2007, año del "Deber Ciudadano", el gobierno exhortó a los peruanos a respetar y cumplir las normas viales para evitar que más compatriotas mueran en accidentes de tránsito. Con este fin promulga el Decreto Supremo No. 013-2007-MTC, publicado en el diario El Peruano el 26 de abril de 2007, en el que se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011", cuya meta es prevenir y disminuir la alta tasa de accidentes de tránsito. Asimismo se busca promover a nivel nacional una cultura vial y de respeto a las normas de tránsito, con la participación activa de los ministerios de Transportes, de Salud y del Interior involucrando a los pobladores.

En el acto de promulgación del mencionado Decreto Supremo, el presidente del gobierno peruano afirmó que la mayor cantidad de accidentes en el mundo se produce en los países en desarrollo por "la falta de cultura y de respeto a la ley". (El Peruano, 2007). Por este motivo, en el Plan Nacional de Seguridad Vial, las principales acciones que se implementaron son el Programa de Educación Vial al interior del sistema educativo nacional; los programas de recolección de datos de colisiones de tránsito; de revisiones técnicas vehiculares; de mejoramiento del sistema de calificación del postulante a licencia de conducir y el dirigido a detectar los llamados puntos negros viales.

El Plan Nacional de Seguridad Vial, elaborado por equipos de los ministerios de Transportes, Salud y del Interior, comprende tres factores críticos: los actores (choferes, peatones y pasajeros), las vías (señalización y visibilidad) y los vehículos (inspecciones, revisiones). La meta del plan es reducir en 30% el nivel

de accidentes durante el segundo gobierno del presidente Alan García, que equivaldría a menos de 20 accidentes por cada 10 mil vehículos.

**c) Otras instituciones:**

Otras instituciones claves para el abordaje de este problema desde las políticas sociales son:

**El Congreso del Perú**, en especial la Comisión de Transportes del Congreso, busca facilitar la legislación necesaria para darle normatividad a la acción política que está implementando en la seguridad vial del gobierno.

**El Fondo Nacional del Ambiente (FONAM)**, institución de derecho privado, sin fines de lucro y de interés público y social, creado por el Congreso de la República del Perú, mediante Ley N° 26793 del año 1997. Su fin es promover la inversión pública y privada en el desarrollo de planes, programas, proyectos y actividades orientadas al mejoramiento de la calidad ambiental, el uso sostenible de los recursos naturales, y el fortalecimiento de las capacidades para una adecuada gestión ambiental.

Dentro de las actividades que el FONAM desarrolla está la propuesta de un enfoque de movilidad sostenible donde se rescaten “las ciudades para las personas”. Con tal fin y junto con el Banco Mundial y la Facultad de Ingeniería de la Universidad Católica del Perú, vienen desarrollando cursos y conferencias para autoridades y técnicos de la ciudad de Lima, a fin de involucrarlos en el proyecto de Ciudades Sostenibles.

El **Ministerio de Educación** forma parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial, como parte de este organismo ha desarrollado una Guía de Educación Vial que ha sido aprobada por todos los representantes del Consejo y fue publicada en setiembre del 2008.

La Guía de Educación Vial del Ministerio de Educación se basa en los siguientes principios:

- El Respeto a la Vida: La vida humana como un principio de la educación en tránsito y seguridad vial. Considera además el derecho al libre tránsito.
- El Valor de las Normas: Persigue formar sociedades más integradas y participativas, lo cual se realiza a través de la formación moral y cívica.
- La Seguridad Vial como Bien Común: Parte del hecho que; la seguridad no es asunto de una sola persona, sino de un conjunto de personas, mejor, de toda la sociedad.
- El Espacio Público Socializador: Es el espacio de interacción de los habitantes de un lugar (medio ambiente), pertenecientes a la comunidad y a toda la población.

A través de esta Guía se espera lograr:

1. A nivel Primaria: Que los estudiantes practiquen las normas de tránsito en su espacio comunitario como peatones, valorando su importancia para el respeto de la vida propia y del otro.
2. A nivel Secundaria: Que los estudiantes sigan las normas de tránsito como peatones y conductores principiantes en distintos espacios, valorando las normas como oportunidades de formar una nueva ciudadanía, respetando la vida propia y del otro.

El **Ministerio de Salud**, viene desarrollando una serie de acciones con el fin de promover conciencia de seguridad vial. Los pasos que han seguido están publicados en la página web del ministerio y son:

- Conformación del Comité Técnico Permanente integrado por: Oficina General de Defensa Nacional, Dirección General de Promoción de la Salud, Oficina General de Comunicaciones, Oficina General de Epidemiología y la Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas.
- Conformación del Comité Consultivo integrado por la Sociedad de la Cruz Roja Peruana, Organización Panamericana de la Salud, y la Facultad de

Salud Pública y Administración de la Universidad Peruana Cayetano Heredia.

- Aprobación del Plan General de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito por Resolución Ministerial N° 1053-2004/MINSA. También fue presentado el Reglamento de Funcionamiento de la Estrategia.
- Elaboración y aprobación por los comités del Plan de Actividades anual.
- Incorporación de las actividades de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito en el Plan Anual de Actividades de la Oficina General de Defensa Nacional, asignándole un presupuesto.

Para implementar estas acciones a favor del desarrollo de la conciencia de seguridad vial, el Ministerio de Salud ha desarrollado la Estrategia de Sanidad de Tránsito como se detalla:

- Presencia efectiva del Ministerio de Salud en el Consejo Nacional de Seguridad Vial (MINSA, MINEDU, MTC y PNP), participando en diversas reuniones en Lima y en diversas ciudades al interior del país, acordándose entre otros, la elaboración de la Política Nacional de Seguridad Vial.
- Planeamiento, organización y ejecución de la Semana del Tránsito Seguro y Saludable en las Direcciones de Salud de Lima y Callao. Esta actividad contó con la participación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Policía Nacional de Perú, APESEG, MINSA y Sociedad Peruana de la Cruz Roja. Como parte de esta semana se efectuó el concurso de dibujo, pintura y composición para niños y adolescentes de los colegios saludables del Lima y Callao. Se tuvo una amplia cobertura de la prensa escrita y de radio.
- Diseño y reparto de material de difusión (afiches y volantes) sobre medidas para prevenir accidentes de tránsito en grupos específicos: peatones y conductores de vehículos urbanos y de transporte interprovincial de carga y de pasajeros.



- Propuesta de Botiquín para el transporte de pasajeros urbano e interprovincial desarrollado para la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Recomendación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de modificar el reglamento de tránsito, reduciendo el límite permitido de alcoholemia de 0,5 a 0,3 o menos.
- Elaboración de video sobre situación de los accidentes de tránsito en el Perú, el cual es utilizado en las campañas de difusión de Seguridad Vial.
- Creación e implementación de los planes anuales para playas que incluyen actividades para la prevención y atención de accidentes de tránsito en las Direcciones de Salud, DISAS, de Lima y Callao, comprende desde Barranca a Cañete.
- Desplazamiento de personal de la Oficina de Epidemiología y Saneamiento Ambiental del Hospital Nacional Cayetano Heredia a los hospitales de Huacho, Chancay, Huaraz y Barranca para conocer la capacidad instalada de sus sistemas estadísticos; con la finalidad de implementar un sistema de registro y vigilancia epidemiológica de lesiones por tránsito.
- Propiciar la participación del sector privado en las actividades de la Estrategia Sanitaria de Tránsito a través de la difusión en medios de comunicación masivo. Diversas instituciones manifestaron su interés de formar parte del trabajo del Ministerio de Salud.
- Consolidación de la estadística sobre casos de lesiones por accidentes de tránsito atendidos en los hospitales del MINSA en Lima y Callao.
- Elaboración de la Directiva para el Registro y Vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito.

En el año 2007 el Ministerio de Salud, formó parte de la Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que se desarrolló en Lima del 23 al 29 de abril. Asimismo difundió un programa de seguridad vial



entre los escolares donde recomienda que al iniciar las clases escolares, es preciso tomar las medidas del caso para evitar que los estudiantes sufran lesiones físicas y mentales a causa de los accidentes de tránsito.

Por ello, el Ministerio de Salud, a través de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito (ESNAT), pone a disposición de los usuarios de su portal, algunas recomendaciones para prevenir y/o disminuir lesiones y traumatismos por este tipo de accidentes, durante la etapa escolar:

- Usar siempre y en forma correcta el cinturón de seguridad.
- Caminar por la vereda y no por la pista.
- Mirar a ambos lados de la calle antes de cruzar, respetando además las señales del semáforo.
- Cruzar la pista caminando. Correr puede ocasionar tropezos y generar accidentes.
- En avenidas grandes, usar siempre los puentes peatonales.
- Al ir y regresar del colegio, es recomendable la compañía de un adulto cuando se trata de niños(as) pequeños(as).
- Utilizar los paraderos oficiales para tomar los vehículos de transporte público.
- Permanecer siempre dentro del vehículo, evitando sacar las manos o cabeza por las ventanas.
- No jugar en las calles ya que se incrementan los riesgos de accidente de tránsito.
- Ante cualquier eventualidad, referir al niño(a) que puede acudir al policía para cualquier orientación.
- Difusión del slogan: ¡Agárrate a la vida y a la salud, evita los accidentes!

**El Instituto Nacional de Salud INS**, en diciembre del 2009, presentó un avance de los resultados de su investigación en accidentes de tránsito. Este informe señala que los planes de prevención están centralizados en Lima y dirigidos a conductores, escolares y policías; pero no se tienen claros los indicadores que miden el resultado o impacto de estas intervenciones. Al parecer, el logro de los planes de prevención estaría percibido en haber colocado el tema de seguridad vial en la agenda pública.

Esta investigación que también evaluó los conocimientos, actitudes y prácticas de la población en torno a los accidentes viales, evidenciando una total discordancia entre estos tres aspectos. Es así que aunque existe conocimiento de las normas de tránsito, existe una actitud vial negativa. Por último la investigación analizó también el plan de Tolerancia Cero y no encontró evidencia en la reducción de accidentes y muertes, por ende plantea que se desconoce si este plan es más costoso que efectivo.<sup>4</sup>

**El Ministerio de Transportes y Comunicaciones**, a través de la Secretaría Técnica del Consejo de Seguridad Vial viene desarrollando proyectos educativos en conjunto con el Ministerio de Educación.

Entre sus acciones se incluye:

- Edición y reimpresión de las guías metodológicas de educación en seguridad vial.
- Edición de videos infantiles sobre seguridad vial.
- Diseño e impresión de material educativo de seguridad vial.
- Diseño, organización e inicio del programa educativo en seguridad vial.

---

<sup>4</sup> "EL COMERCIO "El 70% de accidentados se queja por atención médica" *Diario El Comercio*. Lima 3 Diciembre, 2009, página A12.

- Inauguración de la primera escuela itinerante en educación en seguridad vial.
- Entrega y distribución de materiales educativos al interior del país
- Acciones de coordinación con la PNP a favor de los centros educativos
- Organización de la caminata por el Día Mundial de la Salud, bajo el lema: La seguridad vial no es accidental
- Diseño e implementación de parques infantiles de seguridad vial
- Suscripción de acuerdos y convenios, organización de congresos, entre otros.
- Campaña radial promoviendo el uso de puentes y cruces peatonales a partir de Junio del 2010.

**La Defensoría del Pueblo**, en el Informe Defensorial No. 137 (2008) hace énfasis en la vulneración de los derechos ciudadanos en la ciudad de Lima debido a la inexistencia de un sistema de transporte público urbano adecuadamente regulado e una incipiente cultura y educación en seguridad vial por parte de la población.

**Instituciones de la sociedad civil**, como el Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT), vienen desarrollando campañas con el fin de despertar, sobre todo en las autoridades consciencia de la problemática del tránsito en el país. CIDATT es una Asociación Privada, fundada el 10 de Septiembre de 1985, cuyos fines son: realizar estudios e investigaciones, actividades de capacitación en tránsito, transporte, educación y seguridad vial, desarrollar programas de consciencia ciudadana. CIDATT ha publicado informes de observancia ciudadana y estadísticos y ha realizado cruzadas cívicas en la ciudad de Lima.

La ONG Cruzada Vial, en febrero del 2009 publicó el informe “Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito”. Siendo este informe un esfuerzo conjunto de la sociedad civil y el sector privado inclusive con participación de

representantes del Consejo Nacional de Seguridad Vial y la Defensoría del Pueblo, la reacción de la Municipalidad de Lima fue negativa desestimando el Informe por considerarlo poco serio por haber sido realizado en corto tiempo (4 meses) y por desviar recursos económicos en investigaciones en lugar de destinarlos a obras públicas.

La empresa privada en el año 2008 lanza la campaña Cruzada Cívica por la Educación Vial organizada por el Touring Club del Perú y otras empresas que busca incorporar a la sociedad civil en la solución del problema vial. Considerando que la ciudadanía debe involucrarse directamente haciendo propuestas a efectos de que no solamente sea parte del problema sino que también se convierta en parte de la solución. Esta iniciativa buscaba a través de la recolección de más de 50,000 firmas de adherentes formular una iniciativa legislativa. La propuesta planteaba la obligatoriedad del curso de seguridad vial en todos los niveles de educación escolar y superior orientada hacia la promoción de valores ciudadanos en un contexto de convivencia humana y de respeto por la vida y orientada también hacia el cambio paulatino de actitudes y comportamientos durante la circulación de peatones y vehículos cultivando hábitos de respeto por las normas del tránsito. Adicionalmente realizar acciones de sensibilización masiva con la participación protagónica de los medios de comunicación social y de la empresa privada.

Por otro lado los medios de comunicación, tanto impresos como radiales, televisivos e Internet vienen presentando diversas propuestas a través de campañas de seguridad vial, denuncias e investigaciones en los últimos años. Así por ejemplo, el diario El Comercio en su ejemplar del 22 de Setiembre del 2009, en su primera plana y como parte de la sección Tema del Día denuncia el altísimo costo de los accidentes de tránsito en el país. Mil millones de dólares que equivalen a alimentar durante un año a tres millones y medio de niños en extrema pobreza. (El Comercio, 2009).

En Julio del 2010, la Municipalidad Metropolitana de Lima, lanzó una pieza radial promoviendo el uso de los cruces peatonales, a través de la señal de Radio Programas del Perú. En Agosto a través de Pro Transporte, entidad a cargo servicio de transporte El Metropolitano de Lima, por su lanzamiento desarrolló

una campaña de Educación Vial en el Centro de Lima contratando 28 mimos para promover el cuidado de la vida y el respeto de las reglas de tránsito.

### • Experiencias en otras ciudades del mundo

En diversas ciudades del mundo se vienen desarrollando campañas de tránsito, procurando la seguridad de los peatones. En América Latina destacan las propuestas de Bogotá en Colombia, de Curitiba en Brasil, de Guayaquil en Ecuador y de Rosario en Argentina. En Europa, la ciudad de Copenhague en Dinamarca y en Estados Unidos, en la ciudad de Portland, Oregon.

En la ciudad de Bogotá se vienen desarrollando campañas de seguridad vial, a través del Fondo de Prevención Vial Nacional, los Ministerios de Transporte y Salud y la Policía Nacional de Colombia, desde 1999. Sus objetivos son despertar en los conductores el respeto y el cuidado por el peatón, persuadir al peatón para que tenga cuidado al cruzar las vías, entre otros. La estrategia que utiliza a nivel comunicacional está apoyada en mensajes difundidos en la televisión, radio y letreros en la ciudad. Como se puede apreciar en el Apéndice 4 se han utilizado mensajes tales como “Arriba la gente – Abajo el peligro”, “No se muera de pereza – Utilice el puente peatonal” y otros como “Ni las mejores piernas pueden parar el tránsito”. “Use primero la cabeza, fíjese antes de cruzar la calle” “Haga ejercicio cruce por los puentes peatonales”. Con los conductores se promovió un cambio de actitud a través de slogans como: “Al peatón échele el ojo, no le eche el carro”.

A nivel educativo, se trabajó en las calles con apoyo de las autoridades de tránsito. Esta labor comprendió dos actividades, la primera consistió en invitar directamente en la vía a los peatones para que utilicen los cruces peatonales. Para el efecto se diseñó un mensaje gráfico sobre paletas en las que en una se exhorta a los peatones a cruzar por el cruce peatonal y la otra advierte al conductor para que respete al peatón, estos elementos son utilizados por los agentes de tránsito o por los auxiliares bachilleres de la policía en las intersecciones. La segunda actividad consistió en establecer varios puestos educativos móviles, kioscos dotados de televisores y VHS para la proyección a los peatones, en lugares públicos, de los mensajes de televisión. Esta proyección incluyó charlas, dictadas por policías, donde se invocaba a los

peatones a tener cuidado al cruzar la vía y a utilizar los cruces y puentes peatonales.

Con relación al uso de los cruces peatonales se diseñó un volante, el cual fue repartido por la policía de tránsito en los lugares cercanos a los puentes y en aquellos sitios por donde el peatón prefiere pasar a pesar de existir el puente peatonal.

Otra modalidad utilizada en el caso de Bogotá, consistió en la imposición de Tarjetas Educativas, una felicitando al peatón que cumple con las normas y otra reprobando las malas acciones de los peatones, lo que se constituye en una sanción moral.

Los resultados de estas campañas arrojaron una reducción de accidentes de más del 32% en los índices de mortandad y de morbilidad, valores que, sin embargo, aún están lejos de tener unos índices tolerables para la ciudadanía. FONPREVIAL (2004).

La ciudad de Curitiba en Brasil, es otra experiencia importante en América Latina. Su labor no se circunscribe a la prevención de accidentes y de educación vial, sino a la de planificación, desde el diseño de la ciudad, construida para sus habitantes y no para los autos, como son la mayor parte de las ciudades de nuestro continente, incluyendo la ciudad de Lima.

Liana Vallicelli (2006) señala que en la ciudad de Curitiba se desarrolló un programa destinado a mejorar la calidad de vida, teniendo como propósito elevar la calidad del servicio del transporte público favoreciendo especialmente a los usuarios de más bajos ingresos. El programa estuvo conformado por los siguientes componentes: (a) incremento de capacidad del eje Norte-Sur, mediante el mejoramiento de la superficie por la que circulan los omnibuses en el eje, la construcción de nuevas estaciones-tubo para agilizar el embarque y desembarque de pasajeros, y la adquisición de omnibuses y unidades adicionales; (b) mejoramiento de vías alimentadoras; (c) provisión de mejores facilidades para los usuarios del transporte público, incluidos los Centros de Apoyo al Usuario y las terminales; (d) señalización y seguridad vial; y (e) planificación y control del transporte público.



De esta manera, Curitiba se convirtió en una ciudad con grandes plazas, e inmensas zonas verdes en pleno centro de la ciudad, con bulevares y calles floridas, razón por la cual hoy es considerada la ciudad de mayor calidad de vida de Brasil y una de las más limpias de Sudamérica.

Curitiba, en suma, se ha convertido en marca nacional de la modernidad urbana. La imagen de ciudad modelo se inició en los años 70, cuando se implantó el Plan Director que produjo cambios profundos en el tejido urbano, cuyos ejes fueron la determinación de un nuevo diseño de vías estructurales, asociando a ellas un uso del suelo específico - de alta densidad - y un modelo de transporte colectivo de autobuses expresos que circulan de forma exclusiva a lo largo de las vías estructurales.

En la época actual se asiste a un proceso creciente de “curitibalización” o exportación de la marca Curitiba, caracterizado por la cristalización de la experiencia urbanística allí desarrollada a partir de los años 70, así como por los diversos intentos de exportación del modelo de la ciudad de los éxitos, ahora el escaparate urbano de Brasil en el exterior, con diversos premios de organismos internacionales, como la ONU y la UNESCO (Vallicelli, 2006)

La experiencia de Curitiba anticipa tendencias contemporáneas de organización del espacio y de la sociedad. En este sentido, fenómenos que allí adquieren un carácter más visible pueden ser reconocidos en otras ciudades y metrópolis contemporáneas.

En el mes de Julio 2004 la ciudad de **Guayaquil** fue reconocida por el Proyecto Regional para el Fortalecimiento de la Gobernabilidad Local y la Oficina PNUD de Ecuador como una experiencia ejemplar en el campo de la gobernabilidad y el desarrollo local en América Latina. Dicha designación resaltó el trabajo local en cuatro aspectos: regeneración urbana, acción social, movilidad y eficiencia institucional. (El Universo, 2004). Resaltando que en los últimos diez años la Ciudad de Guayaquil destacó por promover y aplicar un modelo de desarrollo institucional cimentado en un marco de relaciones constructivas entre los diferentes actores políticos, económicos y sociales, e impulsado por una capacidad institucional y liderazgo transformacional.

Durante doce años (1992-2004) el gobierno local de Guayaquil, logró construir capacidades locales y generar confianza ciudadana en las instituciones que permitieron ejecutar diversos proyectos que significaron el mejoramiento en la calidad de vida de sus habitantes y estar preparada para enfrentar los múltiples desafíos que aun debe superar. El proceso de recuperación y regeneración de espacios públicos ha hecho de la ciudad no solo un espacio más amable, sino un espacio propicio para el encuentro, para la construcción de tejido social.

La municipalidad de Guayaquil diseñó proyectos que mejoraron la movilidad urbana además de otros servicios de salud, educación, limpieza de la ciudad, la prevención de la inseguridad y el mejoramiento de la convivencia ciudadana. Además permiten dar tranquilidad efectiva a sus habitantes de que pueden ejercer sin intromisión sus derechos.

El gobierno de la ciudad de Guayaquil propició la participación de la sociedad civil, facilitó instrumentos de control social y de discusión colectiva de la agenda pública, lo cual permitió abrir nuevos espacios democráticos a todos y aprovechar de manera positiva un espectro político con predominio de un partido.

El fortalecimiento de la organización social fue el objetivo común para avanzar en la consolidación de la gobernabilidad democrática y el gobierno local para adoptar planes sectoriales de acción consensuados con los ciudadanos directamente interesados. PNUD (2004).

En Marzo de 2005, el PNUD distinguió a la municipalidad de Rosario, Argentina, como una experiencia exitosa en gobernabilidad y desarrollo local por los logros alcanzados en conjunto por el gobierno local y la ciudadanía durante la última década. La municipalidad de Rosario ha implementado programas y proyectos que han consolidado un modelo de desarrollo integral de la ciudad, logrando mejorar, de manera sostenida y continua, la calidad de vida de sus habitantes.

A pesar de la percepción de devaluación de lo público, muchos gobiernos locales, que se situaron como espacio privilegiado de las relaciones de proximidad entre los gobernantes y los ciudadanos, sí enfrentaron en conjunto con la sociedad civil la lucha por la defensa del interés colectivo. La ciudad de

Rosario asumió un rol central en la escena política y así lo entendieron los líderes locales y las organizaciones, públicas y privadas.

En ese contexto, Rosario asumió la necesidad de plantear desafíos inéditos para la ciudad, basados en la promoción de los derechos humanos y sociales. Desde el gobierno local, el eje fue plantear la construcción de ciudadanía como una línea de trabajo que atravesara las diferentes problemáticas y áreas de la gestión. Se trataba de construir, desde la sociedad civil, una ciudad en la que todos los ciudadanos pudieran apropiarse y gozar de los bienes públicos.

Así, la modernización del Estado y la participación ciudadana, la recuperación de los espacios comunes, la inclusión social y el desarrollo cultural, la promoción de la actividad económica regional y la generación de empleo, y la proyección internacional de la ciudad se constituyeron en líneas estratégicas de acción con un único horizonte: lograr una sola ciudad para todos. Una ciudad que crezca, se proyecte, sea competente y competitiva, sin perder de vista el equilibrio social y territorial.

El caso de la ciudad de Rosario nos enseña que la acción local puede traer muchas ventajas a la calidad de vida de las personas en base a su accionar. Abordar desde el nivel local cuestiones tales como la salud, la educación, la lucha por la inclusión, la seguridad y el medio ambiente permite, en temas de resolución tan complejos y sensibles, acercar las intervenciones a las necesidades de los ciudadanos. La transparencia en la gestión y la capacidad de dar respuestas y de rendir cuentas puede exigirse con mejores resultados, ya que el gobierno municipal es una presencia más concreta, real y visible.

En el camino de hacer ciudades más humanas, el gobierno local debe asumir un liderazgo, principalmente en la definición de grandes orientaciones y prioridades para las políticas públicas. Se transforma así de mero administrador en un agente de desarrollo estratégico. En Rosario se colocó el énfasis en la construcción de un Estado local promotor y en el reconocimiento de que el aumento de la calidad de vida no se produce espontáneamente, ni mucho menos con un criterio asistencialista basado en subsidios, sino que es el resultado de políticas sostenidas y compartidas con la sociedad civil.

Para lograr una acción local eficaz es imprescindible perfeccionar desde la base la calidad de las instituciones de gobierno. El gobierno local debe ser competente, tanto en su propia capacidad ejecutiva para resolver los graves problemas que enfrentan las ciudades día a día, como en la habilidad de reconocer y articular capacidades dentro del Estado y con la sociedad civil. Debe ser capaz de generar una gestión estratégica, lo que implica impulsar profundas transformaciones socioculturales y sostener procesos de largo aliento que faciliten la articulación público-público y público-privada. Bifarello M. (2005).

En Europa, **Copenhague** la capital de Dinamarca, representa otra experiencia en la que en búsqueda de la seguridad peatonal se han propuesto reformas importantes a la ciudad, haciéndola de esta manera más accesible a sus habitantes.

Según Lars Gemzoe (2003) - un destacado urbanista danés -, darle a los autos la prioridad o dársela a la gente que anda a pie, en los procesos de planeación urbana, implica elegir entre opciones diferentes que tienen un tremendo efecto sobre la cultura del tránsito y sobre el carácter de la vida pública.

En un ámbito urbano donde los peatones tienen visibilidad, en lugar de ser ciudadanos invisibles, como ocurre en la mayor parte de las ciudades, saltan a la luz asuntos relacionados con la calidad del espacio.

En Copenhague durante los últimos 35 años se han tomado medidas fundamentales para modificar las funciones de los espacios públicos y la ciudad se ha convertido en un lugar cuyo centro está dominado por el tránsito de peatones: en ese sitio, 80 por ciento del movimiento se hace a pie. Entre las medidas más importantes que se han tomado están el que desde 1962, las autoridades de la ciudad de Copenhague han multiplicado el espacio para caminar.

En un largo y lento proceso, se ha reducido el acceso de los automóviles al centro de la ciudad, al convertir unas calles en vías peatonales y al disminuir las áreas para estacionamiento. Además, cada vez hay más ciclovías, que tienen prioridad en muchos de los cruces con semáforo, y mucha gente ya sabe que andar en bicicleta es más rápido y más cómodo que andar en auto.

Por otra parte, la disminución del número de playas de estacionamiento y el incremento de las tarifas han convencido a quienes manejan de no llevar su carro al centro de la ciudad. A pesar de esas restricciones, el centro se ha vuelto un foco de atracción, porque un lugar libre de autos genera formas diferentes de vivir el tiempo y el espacio. En las áreas peatonales de Copenhague han florecido actividades culturales y sociales principalmente.

Desde finales del siglo pasado se cuenta con más de 96 mil metros cuadrados por donde no pasa ningún carro; 40 por ciento de ese espacio consiste en vías por donde la gente camina y el otro 60 por ciento se utiliza en plazas (por supuesto, también libres del tránsito de vehículos automotores) en donde la gente se detiene a descansar y disfrutar de la vida.

Lars Gemzoe también afirma que, en un buen día de verano, alrededor de 80 mil personas circulan a pie en la calle de Stroget, la principal vía peatonal. (Gemzoe, 2003)

Copenhague es una ciudad antigua, originalmente un puerto que comenzó a crecer hasta ser una ciudad hace 900 años. Pero Copenhague no es sólo la capital de Dinamarca, sino además la capital medioambiental de Europa. La introducción de la noción de sostenibilidad, luego de la publicación del Reporte de la Comisión Brundtland, resultó en la creación de un plan gubernamental para el medioambiente y el desarrollo (1999). Copenhague es una ciudad representativa de la ambición de extender la democracia y la preocupación medioambiental a la planificación del tránsito y el desarrollo de políticas de transporte.

Dinamarca es uno de los pocos países donde la noción de desarrollo sustentable es parte de las estructuras establecidas y se encuentra integrada en varios sectores de la sociedad, Copenhague es también una de las escasas ciudades mundiales donde se ha aplicado la deliberación pública, indagando las actitudes de los votantes y de los movimientos sociales en relación con las regulaciones. Debido a estos cambios la seguridad peatonal ha sido mejorada durante muchos años y el número de lesionados y muertos en las vías en Copenhague central es bajo. Según Marie Thynell (2005), en el año 2002 sólo 5 peatones murieron en accidentes de tránsito.



La ciudad de **Portland** en el Estado de Oregon de los Estados Unidos de América, es otro modelo de cambio impulsado por las autoridades en búsqueda de lograr ciudades sostenibles y más humanas para sus habitantes. La preocupación surge cuando las calles residenciales de Portland estaban siendo utilizadas por un volumen demasiado alto de tráfico rápido y peligroso, no existiendo alternativas de circulación y, quedando las calles desarticuladas de su comunidad. A partir de este problema surge la iniciativa de pacificar el tránsito, esto es implementar medidas físicas que pretenden (1) disminuir la velocidad del tráfico motorizado; (2) desalentar a los conductores de usar una calle o red de calles en particular; (3) o ambas alternativas. Se trata de un programa que se extiende en todos los vecindarios, y preferentemente a toda la comunidad. Las ventajas de este programa se vieron en la reducción de accidentes, seguridad y conveniencia para peatones y otros no-motorizados, un cambio en las prioridades para el uso de la calle residencial. Ya que los vecindarios son, primero y ante todo, lugares donde las personas viven, es importante mantener el tráfico automotor controlado. Debido a los resultados de esta iniciativa y otras, la ciudad de Oregón ha sido rankeada como la número uno en sostenibilidad urbana por la Guía de Sostenibilidad Sustain Lane 2008 US City Rankings (2008)

Otros resultados positivos fueron el incremento de espacio de juego para los niños, eliminación de ruido y contaminación, revitalización y estabilidad del vecindario, paisaje mejorado y disminución del crimen. Como vemos, hay muchos ejemplos en el mundo sobre cómo se puede a través de políticas públicas urbanas, mejorar la calidad de vida y de tránsito de las poblaciones, y reducir la morbilidad derivada de accidentes de tránsito.

## 1.4. Diseño de la investigación

La elaboración de esta tesis precisó de algunas etapas que consistieron en primer lugar, en la definición del problema: motivado básicamente por la gran cantidad de personas que mueren en los alrededores de los puentes peatonales. Luego se delimitaron los objetivos específicos y generales de la investigación. Paso seguido se plantearon algunas hipótesis de trabajo y un marco teórico delimitado por nuestra área de interés. Posteriormente se optó por la realización de una investigación de tipo cualitativa y cuantitativa de la cual se obtuvo



información relevante que aportó significativamente para la realización de un plan de mercadeo social.

A continuación se describe el diseño de la investigación.

### 1.4.1. Objetivos de la investigación

#### Objetivo general

Analizar la situación del tránsito peatonal en vías rápidas en la zona sur de Lima y proponer un plan piloto de mercadeo social para la promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes en vías de alta velocidad con puentes peatonales.

#### Objetivos específicos

Los objetivos específicos que guiaron la investigación fueron los siguientes:

- OE1.** Conocer la problemática del tránsito en puentes peatonales en vías rápidas en la zona sur de Lima (San Juan de Miraflores).
- OE2.** Proponer un plan piloto de mercadeo social para la promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes en vías de alta velocidad con puentes peatonales.
- OE3.** Aportar al debate público y científico, visibilizando el problema.
- OE4.** Promover la conciencia ciudadana frente a la importancia de un comportamiento orientado a la seguridad peatonal.

### 1.4.2. Preguntas que guiaron la investigación

Algunas de las preguntas que guiaron esta investigación son:

- ¿Por qué hay tantos accidentes y muertes por atropello en la ciudad de Lima?

- ¿Por qué estos accidentes y muertes se dan también en las inmediaciones de los puentes peatonales?
- ¿Los peatones usan los puentes peatonales? ¿Quiénes los usan más y quienes los utilizan menos?
- ¿Cuáles son los motivadores para usar los puentes?
- ¿Cuáles son las barreras de uso?
- ¿Además de los peatones qué otros actores están involucrados en esta problemática?
- ¿Qué hacen estos otros actores y cómo se vinculan con el problema?
- ¿Existe algún planeamiento integral para solucionar el problema de la seguridad vial y peatonal?
- ¿Existe algún plan de acción para promover el uso de los puentes peatonales?
- ¿De qué manera las tesisistas pueden aportar a la resolución de esta problemática?

### 1.4.3. Tipo de investigación

El trabajo de investigación fue de carácter exploratorio y con enfoque cualitativo y cuantitativo.

Si bien se encontró que ya se habían realizado diversos estudios en relación a la problemática de seguridad peatonal en la ciudad de Lima, el nivel de conocimiento existente al respecto aun es limitado, disperso y desarticulado en cuanto a la relación entre cambio de comportamiento y seguridad peatonal.

En esta medida la presente tesis aporta al conocimiento del problema, intentando llegar más allá de una descripción, al relacionar temas como el comportamiento y componentes cognitivos universales que lo explican.

Además se trata de una investigación aplicada, puesto que en base a los hallazgos, se propone un programa piloto de mercadeo social para la promoción de la seguridad vial y la prevención de accidentes en vías de alta velocidad con puentes peatonales.

Este programa piloto se circunscribe a las inmediaciones de la autopista Panamericana Sur, en el distrito de San Juan de Miraflores, zona elegida para la investigación por tener una alta incidencia de accidentes y muertes de peatones en los alrededores de sus puentes peatonales.

#### **1.4.4. Fuentes de información**

Las principales fuentes de información fueron las siguientes:

##### Fuentes Secundarias:

Se revisó la literatura, estudios e informes de investigaciones y de proyectos sociales relacionados a seguridad peatonal, explicación de cambio de comportamiento, mercadeo social y ciudadanía.

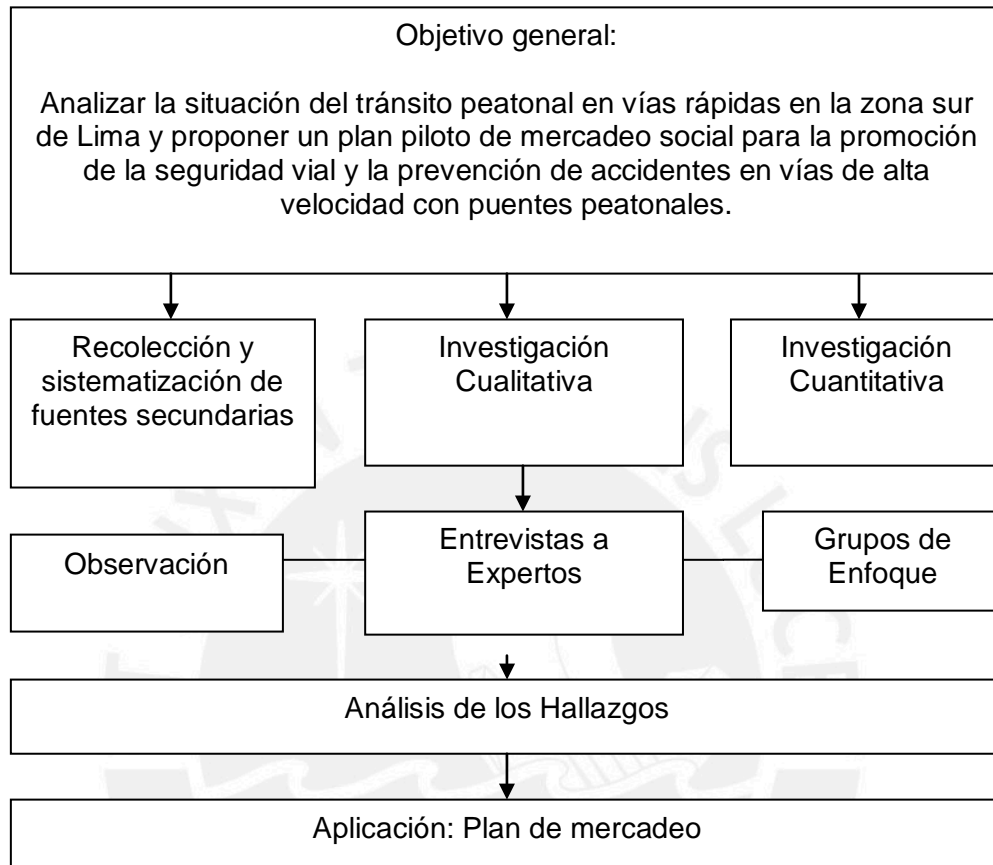
##### Fuentes Primarias:

Se recabó información de peatones, y opiniones de expertos: funcionarios de distintas municipalidades, ministerios relacionados con la problemática, decisores de políticas y especialistas en seguridad peatonal.

A continuación se detalla la estrategia que se siguió para la investigación:

## 1.4.5. Estrategia de la investigación

### Matriz: Estrategia de investigación y aplicación



### Cinco fases de la investigación

Si bien con fines metodológicos y para seguir un orden estratégico la presente investigación se ha dividido en fases, es importante destacar que fue un proceso iterativo, en el cual se abordaron de manera paralela y reiterativa cada una de las fases.

A continuación describimos las fases de la investigación como se observa en la matriz anterior.

## **Primera Fase:**

### **Recolección y sistematización de fuentes secundarias**

Esta primera fase consistió en la búsqueda, sistematización y análisis de fuentes secundarias: fuentes bibliográficas, documentales y referencias en Internet vinculadas al marco conceptual de la investigación.

Esta búsqueda de información se centró en los temas de ciudadanía y tránsito, mercadeo social, teoría del cambio de comportamiento, y experiencias vinculadas al cambio de comportamiento peatonal e incluye investigaciones sobre temas afines, sistematización de experiencias locales e internacionales.

Asimismo, se asistió a conferencias y seminarios con el fin de recabar mayor información.

Se obtuvo información relativa al número de puentes peatonales en la zona, tipología y estadísticas de accidentes y muertes causadas por el no uso de puentes.

## **Segunda Fase:**

### **Investigación Cualitativa:**

#### **Observación, Entrevistas a Expertos y Grupos de Enfoque**

Esta segunda fase se realizó con la finalidad de afinar hipótesis, caracterizar la población estudiada y conocer sus principales actitudes, creencias, valores, sensaciones, ideas y sentimientos vinculados al uso de puentes peatonales, se incluyó la perspectiva de los peatones, de los expertos y de otros actores involucrados.

#### **•Observación**

Los objetivos de la Observación, fueron conocer de manera directa el comportamiento peatonal en las inmediaciones de los puentes peatonales en el distrito de San Juan de Miraflores, se acompañó de un sondeo entre los peatones.

Fue una observación externa, no participante, que se caracterizó porque las observadoras (tesistas) no pertenecían al grupo objeto de estudio. Fue indirecta en un primer momento pues las observadoras no interactuaron con los sujetos observados y solo se limitaron discretamente a tomar notas y fotos sobre el comportamiento de los peatones frente al uso o no uso de los puentes peatonales.

Si bien no fue una observación participante, en sentido riguroso (antropológico o psicológico); las investigadoras en cada una de las visitas conversaron con los peatones: señoras que llevaban a sus hijos al colegio, mujeres embarazadas, hombres y mujeres trabajadores, ambulantes, ancianas y discapacitados, sobre los motivos que los impulsaban a usar o no los puentes peatonales.

Se hizo un escrutinio cuidadoso de las situaciones de la vida cotidiana frente al uso de los puentes peatonales, sin utilizar instrumentos de precisión. Las tesistas prestaron mucha atención a lo que se observó buscando captar todo lo que ocurría.

La observación fue muy abierta. Técnica que se utiliza normalmente cuando en las ciencias sociales el conocimiento del hecho a investigar es limitado, o en situaciones poco conocidas, complejas o no definidas, como fue el caso del uso o no uso de los puentes peatonales en la zona de la carretera Panamericana sur en el distrito de San Juan de Miraflores.

La observación, fue realizada directamente por las investigadoras, buscando examinar la realidad que se presentaba y controlar los efectos de prueba de instrumento, neutralizando el eventual carácter invasivo de la presencia de las tesistas procurando no llamar la atención.

Se realizaron varias visitas a la zona elegida para esta tesis, donde se recabó y registró información que permitió posteriormente precisar la metodología del trabajo y definir las fases del proceso de investigación.

Se estableció la zona específica de trabajo y los puentes peatonales respectivos, con el fin de ubicar geográficamente la población objetivo de estudio.



Habiéndose definido como zona de investigación los alrededores de la autopista Panamericana Sur por su alta incidencia de accidentes y muertes, la zona acotada fue el área comprendida entre los puentes peatonales Alipio Ponce y el puente San Humberto 02 By Pass Villa El Salvador, de San Juan de Miraflores. Esta decisión se basó en la constatación de que entre estos dos puentes se daba la mayor afluencia de peatones.

A partir de la información recabada se definió la zona de influencia de la cual proceden los peatones, con el fin de seleccionar los informantes requeridos para los grupos focales de la fase cualitativa y las encuestas de la fase cuantitativa.

### •Entrevistas a expertos

En forma paralela y a lo largo de la investigación se entrevistó a un grupo de expertos vinculados al tema de estudio.

Las entrevistas en profundidad a expertos fue otra forma de recoger información, mediante una conversación, la cual implicó un proceso de comunicación en el cual entrevistadores y entrevistados reflexionaron en conjunto sobre el tema. Para ello las preguntas fueron abiertas e indirectas.

Abiertas en el sentido de que cualquier camino que tomó el interrogado fue considerado válido, y se aceptó a priori todo tipo de respuesta tanto por la cantidad de información vertida o la duración de la respuesta, como por la naturaleza de la misma.

Las preguntas también fueron indirectas puesto que no se abordó explícitamente el objeto de la investigación. Las preguntas abiertas permitieron a los entrevistados llevar el curso de la conversación de acuerdo a su experiencia, conocimiento, ritmo y profundidad. León y Olabarría, (1993)

Las entrevistas con los expertos realizadas (Apéndice 5: Formato y síntesis de entrevistas), contenían preguntas abiertas siguiendo cuatro ejes orientadores:

- Conocimientos sobre la temática de puentes peatonales y seguridad vial.
- Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales.
- tipología de los puentes peatonales y

- Recomendaciones generales y sugerencias de otros especialistas o expertos vinculados con la investigación en general que pudieran ser abordados en la investigación.

Entre los entrevistados estuvieron: el economista Juan Tapia Grillo presidente de CIDATT, el ingeniero de transporte Arturo Ruíz, especialista en tránsito y vialidad de la municipalidad de San Isidro, el ingeniero Juan Carlos Dextre Q, experto en movilidad peatonal y coordinador de la sección de Ingeniería Civil de la PUCP, el abogado Adrián Revilla Vergara promotor de la asociación Cruzada Vial y ex presidente de la CNSV, ingeniero Paolo Puelles Director del proyecto Humanizando el Transporte del FONAM, la psicóloga Candelaria Ríos I. responsable de actividad educativa y comunicación del MINEDU, el Sr. Idel Vexler viceministro de Educación, el comandante PNP Jaime Alayo G, y el Sr. León Trahtenberg especialista en educación.

Los hallazgos de estas entrevistas fueron contrastados con los encontrados en otras metodologías.

#### • Grupos de Enfoque

En esta fase se contó con el apoyo de la empresa ICOM quien cedió sus instalaciones (salas de Gesell) y especialistas que facilitaron los grupos de enfoque.

El equipo de tesis elaboró el guión de preguntas, realizó la observación detrás del espejo de una sola vista, y el posterior análisis de los grupos de enfoque. (Ver Apéndice 6 Metodología de grupos de enfoque).

Se realizaron 4 grupos de enfoque con la finalidad de conocer las principales actitudes, creencias, valores y sensaciones que subyacen a la decisión de uso de los puentes peatonales. Estos estuvieron compuestos por hombres y mujeres entre los 17 y 42 años de edad de nivel socioeconómico Bajo Superior y Bajo

Inferior (C2/D)<sup>5</sup> peatones que viven en el área de influencia de la investigación, en San Juan de Miraflores (alrededores de los puentes peatonales de la carretera Panamericana Sur).

La selección del grupo etéreo partió de los hallazgos en la Observación. Ésta mostró, que la mayor incidencia de cruce por la vía se daba en las personas comprendidas en estos grupos de edad (de 17 a 42 años), de ambos sexos. El nivel socioeconómico (C2/D) corresponde a la mayoría de pobladores de la zona.

El número de grupos de enfoque fue determinado para cubrir razonablemente a los grupos de interés de esta población y que adicionalmente las tesisistas podían solventar económicamente.

Es importante resaltar que los grupos de enfoque solamente brindan tendencias que siendo valiosas no tienen significación estadística.

#### Conformación de los grupos de enfoque:

- Mujeres, entre los 28 y 42 años de edad, de nivel socioeconómico C2/D con hijos, que viven en zonas aledañas a puentes peatonales de San Juan de Miraflores.
- Varones, entre los 28 y 42 años de edad, de nivel socioeconómico C2/D con hijos que viven en zonas aledañas a puentes peatonales de San Juan de Miraflores.
- Mujeres, entre los 17 y 23 años de edad, de nivel socioeconómico C2/D que viven en zonas aledañas a puentes peatonales de San Juan de Miraflores.

---

<sup>5</sup> APEIM 2009. Niveles socioeconómicos 2009. Documento de trabajo de la Asociación peruana de Empresas de Investigación de Mercados.

- Varones, entre los 17 y 23 años de edad, de nivel socioeconómico C2/D que viven en zonas aledañas a puentes peatonales de San Juan de Miraflores.

La realización de los grupos de enfoque permitió elaborar hipótesis respecto a los comportamientos observados, así como su vínculo con las principales actitudes y hábitos respecto al uso de puentes peatonales. Igualmente sirvió para identificar las frases idóneas para la construcción del cuestionario de la fase cuantitativa. Además las mismas frases podrían servir para más adelante poder reflejar su cotidianidad y verbalizaciones usadas en el plan de comunicación.

Se elaboró un guión para los grupos de enfoque (ver Apéndice 7: Guía de pautas de los grupos de enfoque) de acuerdo a los objetivos de la investigación, luego se realizaron las dinámicas grupales y posteriormente se analizó la información recogida y ésta información se cruzó con la hallada en las demás metodologías aplicadas.

### **Tercera Fase:**

## **Investigación Cuantitativa. Entrevistas con cuestionario estandarizado.**

La fase cuantitativa permitió estimar la magnitud de las prácticas de movilidad en el área de San Juan de Miraflores, proporción de personas que usan y no usan los puentes peatonales e indagar por el arraigo e intensidad de las actitudes.

De acuerdo al Censo Nacional de 2007: XI de la Población y VI de Vivienda, el distrito de San Juan de Miraflores tenía una población de 362,643 habitantes. De los cuales 178,331 son hombres y 184,312 son mujeres.

### Delimitación del Universo o Población de estudio

A continuación los criterios considerados para la delimitación del universo del estudio:

- Se decidió trabajar con el nivel socioeconómico Bajo Superior y Bajo Inferior (C2/D) dado que el distrito de San Juan de Miraflores tiene el 60%

de su población en estos niveles, según el estudio de Apoyo, Opinión y Mercado Perfiles Zonales de la Gran Lima 2007.

- Por criterio de las investigadoras se delimitó el rango de edad entre los 18 y 65 años.
- Adicionalmente se decidió incluir como población del estudio únicamente a sujetos que residían en la ciudad de Lima y/o en San Juan de Miraflores por más de 2 años.
- Por último sólo se consideró en el estudio aquellos peatones que sí cruzaban la Panamericana Sur para trasladarse en su cotidianeidad.
- Se definió como espacio geográfico los alrededores de la autopista Panamericana Sur por su alta incidencia de accidentes y muertes. Específicamente el área comprendida entre los puentes peatonales Alipio Ponce y el puente San Humberto 02 By Pass Villa El Salvador, de San Juan de Miraflores. Esta decisión se basó en la constatación de que entre estos dos puentes se daba la mayor afluencia de peatones.
- El espacio geográfico seleccionado incluyó las siguientes urbanizaciones y asentamientos humanos: (Ver Apéndice 8 Mapa de San Juan de Miraflores).
  - 16 de Mayo
  - América
  - Avintel
  - Conjunto habitacional José Inclán
  - Conjunto habitacional San Juan
  - De las Casas
  - El Amauta
  - Familias Unidas
  - Floresta
  - Fujimori
  - Higushi
  - Laois
  - María Auxiliadora

- Montoya
- Olaya
- Ponce
- Primero de Mayo
- Ramos
- San Juan zona A
- San Juan zona B
- Tamayo
- Umamarca
- Valle del Sharon
- Vila Elva

#### Coordinación y fecha de realización del trabajo de campo

Se coordinó con la empresa ICOM SAC Investigadores y Consultores en Mercadeo la aplicación de las encuestas o trabajo de campo. Para tal fin se contó con 27 encuestadores quienes fueron debidamente capacitados y supervisados por un jefe de campo. La investigación cuantitativa sobre puentes peatonales se aplicó entre los días 1 y 15 de Diciembre de 2007.

#### Tamaño de la muestra

El tamaño de la muestra fue de 300 entrevistas efectivas. Este número fue definido considerando dos criterios: el margen de error deseado que permite un alto grado de confianza y los recursos económicos de las tesis.

La muestra estuvo conformada por hombres y mujeres que cumplían las características de la población universo de este estudio, seleccionados al azar según el método probabilístico polietápico descrito más adelante.

Dado que el objetivo de esta investigación cuantitativa fue lograr una aproximación estadística al tema y no una confirmación estadística, se optó por definir el tamaño de la muestra con la fórmula general sin definir un tamaño muestral para cada etapa.



Se aplicó un cuestionario especialmente diseñado para ello y testado previamente mediante entrevistas en profundidad y luego en pruebas piloto con un grupo de características similares a la muestra. (Ver Apéndice 9 Ficha técnica de la investigación cuantitativa sobre puentes peatonales en San Juan de Miraflores)

#### Margen de error

Para estimar el margen de error de muestreo se aplicó la siguiente fórmula:

$$e = Z * \sqrt{\frac{p*q}{n}}$$

Donde:

$$e = 2 * \sqrt{\frac{50*50}{300}}$$

$$e = 2 * \sqrt{\frac{2500}{300}}$$

$$e = 2 * \sqrt{8.333}$$

$$e = 2 * 2.88675$$

$$e = +/- 5.77$$

- e = Error de muestreo
- n = Tamaño de la muestra
- z = 2 para el 95.5% de confianza
- p = Probabilidad de ocurrencia de 50%
- q = Probabilidad de no ocurrencia de 50%

Según esta fórmula se estimó que para el tamaño de la muestra referido de 300 encuestas, el margen de error estadístico sería de +/- 5.77 %, para la probabilidad de p = 50, y q = 50. Y límites de confianza de 95.5%. Trabajando con un valor de Z=2, fórmula utilizada para el cálculo en poblaciones que pueden ser consideradas estadísticamente infinitas.

### Selección de la muestra: probabilística polietápica

El método de muestreo elegido fue probabilístico buscando garantizar un recojo de información representativa, para ello la base fue tener un muestreo que cumpliera con dos principios básicos: el de la aleatoriedad, es decir la no intencionalidad en la selección de un elemento determinado del universo y el de la probabilidad, en el sentido de respetar que todos los elementos del universo tengan una probabilidad distinta de cero para formar parte de la muestra. Alòs (1995)

Asimismo, se trató de una muestra polietápica, con selección aleatoria de puntos de muestreo, (calles, edificios y viviendas) por el método de “random route”; y personas utilizando el sistema Kish (tabla de números aleatorios) para el área de influencia seleccionada en el distrito de San Juan de Miraflores según la densidad demográfica.

Según Alòs (1995) una muestra polietápica o selección muestral polietápica pasa por las siguientes fases las cuales fueron seguidas en esta investigación:

- Una repartición de la muestra por estratos que generalmente se trata de regiones de un determinado país o de diversos países en estudios multinacionales. En esta tesis se trató de un área geográfica delimitada dentro del distrito de San Juan de Miraflores.
- Dentro del área geográfica o espacio elegido que incluye manzanas de cada urbanización y asentamientos humanos de la zona, se hace una selección de viviendas, generalmente a través del sistema de rutas aleatorias o «random route», que esencialmente consiste en recorrer una ruta en zigzag. Una vez elegido aleatoriamente un punto de partida en aquella población y si el tamaño de la muestra lo exige por ser grande, ésta se subdivide en rutas que suelen oscilar entre las 5 y 10 entrevistas teniendo cada una de ellas un punto de partida y un itinerario en zigzag a seguir. Esta metodología fue seguida en esta investigación.

- Para realizar la selección aleatoria de viviendas dentro de la manzana, el entrevistador con la ayuda de una tabla aleatoria, sorteó la puerta concreta o vivienda en la que debía hacer la entrevista.
- Seleccionadas las viviendas y/o edificios, los encuestadores nuevamente con la ayuda de una tabla de números aleatorios (tabla de Kish), sortearon finalmente al individuo que entrevistaron dentro de la vivienda, eligiendo entre aquellos que reunían las características fijadas en el universo tales como sexo y edad.

El método de Kish de selección aleatoria de Leslie Kish, es considerado como el método de selección del entrevistado más riguroso aceptado para entrevistas en persona. Es por ello que se eligió en esta investigación. Este método propone un procedimiento aleatorio de selección de personas en un hogar, el cual consiste en que una vez que el entrevistador se ha presentado, solicita a la persona que abre la puerta, que enumere a los individuos en el hogar que satisfagan el criterio, incluyendo aquellos que presenten alguna incapacidad que los inhabilite para la realización de la entrevista, además de los ausentes en el domicilio por un largo periodo de tiempo. Una vez enumerados, con la tabla de números aleatorios se elige el sujeto a entrevistar. Cea D´Ancona (2004).

A continuación se incluye la tabla de Kish que se utilizó para la realización de las entrevistas.

Tabla No. 1

**TABLA DE SELECCIÓN DE KISH**

¿Cuántas personas entre 18 y 65 años viven en su hogar? \_\_\_\_\_

(E: Si es NINGUNO Terminar y anotar en la Hoja de Ruta)

Integrantes			Nº Personas	ÚLTIMO DÍGITO DEL NÚMERO DEL CUESTIONARIO									
Edad	Sexo			1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
	M	F											
	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	1	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1
	1	2	3	3	2	3	3	3	2	1	1	1	2
	1	2	4	4	2	3	1	1	2	3	2	4	2
	1	2	5	4	2	5	1	1	3	4	2	3	1
	1	2	6	5	4	2	1	6	3	2	1	4	5
	1	2	7	2	6	1	3	5	7	3	2	4	1
	1	2	8	8	6	7	2	1	3	1	5	2	1
	1	2	9	8	4	9	8	3	5	5	5	4	6
	1	2	10	3	10	6	8	3	10	5	9	8	6

Fuente: ICOM (2008) Tabla de Selección de Kish. Documento de trabajo de Investigadores y Consultores en mercadeo.

**Datos de la persona seleccionada:**

- **Sexo:** 1. Masculino 2. Femenino
- **Rangos de edad**  
1. 18-25 2. 26-35 3. 36-45 4. 46-55 y 5. 56-65

Cuestionario estandarizado

El cuestionario fue diseñado por las investigadoras y fue sometido a pruebas piloto, buscándose evaluar aspectos semánticos en las preguntas, si se comprendían o no las frases utilizadas. De manera específica estas pruebas piloto se realizaron para:

- Eliminar ambigüedades
- Eliminar preguntas superfluas
- Añadir al cuestionario preguntas relevantes
- Simplificar preguntas difíciles
- Cambiar el orden de las preguntas para agilizar el flujo de las respuestas.
- Corregir la redacción.
- Eliminar faltas ortográficas (Grande, 2005)

El cuestionario contuvo 36 preguntas, de las cuales 30 fueron abiertas, 5 cerradas y 1 pregunta con medición de escala de Likert. (15 frases a las que los entrevistados debían contestar: si estaban: *totalmente en desacuerdo, parcialmente en desacuerdo, parcialmente de acuerdo y totalmente de acuerdo*).

Se decidió elegir sólo cuatro alternativas en la escala de Likert para evitar que la mayoría de las respuesta cayeran en la ambigüedad de “ni de acuerdo ni en desacuerdo” frase muy típica que suele elegir el encuestado con el fin de no comprometerse. Los expertos en la realización de encuestas recomiendan evitar proponer preguntas en las que las personas pudieran evadir contestar a la pregunta.

Con el objetivo de definir el perfil socio demográfico de los entrevistados se incorporaron 12 preguntas que permitieron conocer el género del entrevistado, lugar de nacimiento, percepción del lugar de nacimiento rural versus urbano, estudios alcanzados, ocupación del jefe de familia, nivel socioeconómico material predominante de la casa, comodidades del hogar, acceso a servicios de salud -, y la existencia de discapacidad en alguno de los miembros de la familia.

#### Consideraciones sobre posibles errores en la recolección de datos

De acuerdo a Noelle (1963), el encuestador debe conocer la ubicación de la formulación definitiva de las preguntas y de las posibilidades de respuestas, así como la forma de acentuar y pronunciar, conocer las señales, asteriscos, saltos entre otros, para dirigir adecuadamente al entrevistado durante la entrevista.

Es por esto que para una correcta aplicación del cuestionario se realizó una capacitación al personal de campo para que conociera y tuviera un total dominio del cuestionario a fin de dirigir adecuadamente la formulación de las preguntas.

Durante la realización del campo, no se registró ningún inconveniente en la administración de la encuesta. Después de la aplicación de los cuestionarios se realizó un trabajo de supervisión al 30% de las mismas.

Toda muestra probabilística se ve afectada por tres tipos de errores: error de muestreo, error de no respuesta y error de respuesta.

El error de muestreo o error muestral, es la diferencia entre el resultado obtenido de una muestra y el resultado que se obtendría de la población total. Si se realizara un censo, es decir encuesta al total de la población no existiría error muestral. Dado que no se encuesta al total de la población sino que se toma una muestra para estimar las características de la población, este error es inherente a la naturaleza del muestreo mismo.

El valor del error muestral se puede calcular en un estudio probabilístico como el de esta tesis a través de la fórmula utilizada y permite conocer un rango en el cual se encuentra el verdadero valor de la variable estudiada. A mayor tamaño de muestra el valor del margen de error es menor.

El error de no respuesta está vinculado a que el seleccionado al azar no se encuentra en el hogar o por alguna razón no tiene disposición a la entrevista negándose a la realización de la misma. Para controlar este tipo de error suelen establecerse horarios idóneos, visitar el hogar en más de una oportunidad para conseguir al informante seleccionado, y capacitando a los encuestadores para evitar el rechazo, evitando de esta manera la sustitución sistemáticamente del informante seleccionado al azar.

Por último, los errores de respuesta son muy frecuentes y están vinculados al tema materia del cuestionario que puede ser controversial para el entrevistado. Aquellas respuestas que pueden ir contra lo socialmente deseable, muchas veces son evitadas y alteradas por el entrevistado. Cuando se hacen las tabulaciones se encuentra que las referencias a actitudes y conductas inadecuadas o socialmente indeseables aparecen con frecuencias muy pobres como es en el caso de la presente investigación.

Un cuestionario puede suscitar respuestas que no son en sentido estricto “la verdad” respecto a lo interrogado, ello se debe en algunos casos a problemas de comprensión de la pregunta por el entrevistado, vinculados a problemas de lenguaje, a diferencias culturales respecto al promedio, también pueden deberse a una indisposición del entrevistador con el entrevistado o a distorsiones en las respuestas como consecuencia de que “la verdad” pueda suponer para el entrevistado una eventual pérdida de prestigio personal, respondiendo más bien lo que supone es más deseable para el entrevistador o su patrocinador.



### Codificación, digitación y elaboración de cuadros y gráficos

Luego de haber culminado el trabajo de campo y de haber aplicado las 300 encuestas efectivas de manera personal y directa se procedió a levantar y agrupar listados de las respuestas y ejes semánticos.

Posteriormente se abrió un libro de códigos de las respuestas y luego se realizó la digitación de las mismas. Simultáneamente se desarrolló el programa de ingreso de datos (Data Entry), el cual luego dio lugar a los cuadros, gráficos y cruces de información. Este proceso se realizó con la ayuda del programa Statistical Package for the Social Sciences (SPSS).

### **Cuarta Fase: Análisis de resultados**

Esta fase consistió en el análisis de la información recabada a través de todas las metodologías mencionadas anteriormente. La información se cotejó, los hallazgos de estos estudios se contrastaron y complementaron con las fuentes consultadas.

El análisis se vio enriquecido por la metodología participativa aplicada por las tesisistas, que en forma conjunta contrastaron los hallazgos de cada metodología empleada, redactando completamente y de manera colegiada el documento de esta tesis.

Esta metodología de trabajo fue elegida pues permitió crear un espacio de diálogo, discusión y retroalimentación, con relaciones de horizontalidad y corresponsabilidad, en un trabajo interdisciplinario construyendo alternativas de solución a los problemas.

Así, las tesisistas se esforzaron en lograr una participación, colaboración equitativa, trabajo en equipo, actitud de búsqueda, producción de conocimientos y respeto al consenso. Esta metodología además refuerza la interacción social de los participantes, aunque lentifica el proceso.

Una vez concluida la fase de análisis de resultados, a partir del mismo se formuló el plan de mercadeo social.

## Quinta Fase:

### Elaboración de Plan de Mercadeo Social

Tratándose de una investigación aplicada, la última fase de la investigación fue la elaboración del Plan de Mercadeo Social que corresponde a la parte aplicativa de este estudio, característica fundamental de una tesis de Maestría de Gerencia Social.

Un plan de Mercadeo Social consiste en la aplicación de los principios y técnicas del mercadeo a un programa encaminado a contribuir con el bienestar de la comunidad, a través de generar un cambio social modificando ideas, creencias, actitudes, valores y comportamientos a fin de mejorar la vida dentro de la sociedad. En esta tesis se buscó un cambio de comportamiento del peatón en relación al uso de puentes peatonales.

Se inició el plan de Mercadeo Social con la identificación de la necesidad social, en base a los hallazgos de las fases anteriores de la investigación, que permitieron conocer las necesidades sociales y los grupos de personas o actores involucrados, de forma de poder ajustar la oferta a sus necesidades.

El abordaje al diseño estratégico se dio de una manera integral, característica intrínseca de la metodología del Mercadeo Social y que era especialmente relevante para la resolución de la problemática de seguridad vial que requiere de una solución integral. Es así que se analizaron y plantearon estrategias para cada una de las variables del Mercadeo Social: producto, precio, plaza/distribución, promoción/comunicación, políticas, públicos, y alianzas estratégicas/partnerships y advocacy.

Se aplicaron teorías psico-sociales relacionadas al cambio de comportamiento, analizándose las actitudes, creencias y valores en relación al uso de puentes peatonales y la seguridad vial en cada una de las variables del Mercadeo Social.

El cambio de comportamiento es un proceso y no un acto, en el que se puede entrar y salir en cualquier momento por las influencias del entorno en una relación de tres vías, en la cual los factores personales, las influencias ambientales y el comportamiento, interactúan continuamente. Por ello, se

identificó los motivadores y las barreras para el cambio de comportamiento deseado incluyéndose elementos de refuerzo social como parte de la propuesta.

Asimismo la propuesta del Plan de Mercadeo Social incluyó estrategias de educación a través del entretenimiento, rediseño de infraestructura, políticas que apoyan el uso adecuado de los puentes peatonales y el cumplimiento de reglas de seguridad vial. Adicionalmente se puso énfasis en la comunicación y en la participación activa de la comunidad, buscándose la adopción del comportamiento de auto-cuidado que redunde en el cuidado de la colectividad a través del respeto por la seguridad vial y el uso de puentes peatonales.



## CAPITULO 2

### HALLAZGOS E INTERPRETACIÓN DE LA INVESTIGACION

En este capítulo se describe y analiza los resultados obtenidos a través de la revisión del marco conceptual, del análisis de la investigación cualitativa incluyendo la observación, las entrevistas a expertos y los resultados de los grupos de enfoque y el análisis de la investigación cuantitativa que contiene los resultados estadísticos de las entrevistas con cuestionario estandarizado.

La integración y triangulación de estos hallazgos, sirvieron de base para diseñar el plan piloto de mercadeo social de esta investigación.

#### 2.1. Análisis del Marco Conceptual

##### Marco Conceptual

El Marco Conceptual incluyó una revisión de los temas de Ciudadanía y Tránsito comprendiendo contenidos como Ética y Tránsito, Diseño de Tránsito Urbano y Movilidad Sostenible. Asimismo, abarcó la revisión de la Teoría de Mercadeo Social, la cual sirvió de base para desarrollar el capítulo 3 de esta tesis.

Además, se desarrolló la Teoría del Cambio de Comportamiento, del Comportamiento Planificado y la Intención de Infringir Normas, así como el tema de Deseabilidad Social que muchas veces llevó a los sujetos de la muestra a responder de manera contradictoria a la conducta que manifestaban.

Finalmente, se incluyó una revisión de Experiencias Vinculadas al Cambio de Comportamiento en Lima y otras ciudades del mundo.

Entre los hallazgos más importantes que se encontraron en esta exploración conceptual tenemos los siguientes:

- Según estadísticas de la Policía Nacional del Perú, en nuestro país, la primera causa de muerte violenta son los accidentes de tránsito. Cada año esta cifra se incrementa a pesar de las campañas y leyes que se imponen.
- En cuanto a los costos económicos, estos representan al año el 2% del producto bruto interno del país. Constituyéndose en la tercera causa de años de vida saludables perdidos.
- A pesar de estos datos contundentes, todavía existen dos mitos sobre los accidentes de tránsito: el primero es considerarlos como casos individuales, cuando en realidad son un problema social, que debe ser enfrentado por el Estado y por la sociedad en su conjunto. El segundo mito es atribuir los accidentes, a una desgracia o fatalidad sin embargo un accidente de tránsito es la confluencia de una serie de factores, la mayoría de las veces dependientes de la voluntad humana.
- A partir de Noviembre del 2010 existe la sanción económica para las infracciones de los peatones. Este avance se enfrenta a una cultura, según la cual no se puede hacer nada frente al destino y por lo tanto, es inútil ser precavido. Con frecuencia, tomar medidas de precaución es ridiculizado como un acto de cobardía o debilidad. Se requiere un enfoque integral más allá de las multas para generar un cambio.
- El tránsito es también un terreno para la sociedad civil: se necesitan organizaciones de ciudadanos que exijan a los gobiernos locales y a las demás autoridades las condiciones para vivir con mayor seguridad. En el Perú han surgido ONG's, que están promoviendo un cambio de parte de la ciudadanía y de las autoridades, sin embargo, los resultados son incipientes y algunas veces se enfrentan a intereses y falta de voluntad o decisión política para realizar los cambios.
- Al hablar de Educación Vial, es necesario poner mayor énfasis en la educación para la conducción de todo el quehacer humano, en la medida

que educar significa conducir. Conducir es un acto de madurez, pero esta madurez, en la que es importante entender a las personas, no se consigue pasando un examen de manejo, sólo es posible desde una actitud social que rechace todo acto imprudente y agresivo.

- El desarrollo de un sistema de transporte sostenible para una ciudad pasa necesariamente por el diseño de un sistema de rutas peatonales que satisfagan las necesidades de los peatones.
- El Mercadeo Social consiste en la aplicación de los principios y técnicas del mercadeo a los programas encaminados a contribuir con el bienestar de la comunidad, a través de lograr un cambio social: modificar ideas, creencias, actitudes, valores y comportamientos a fin de mejorar la vida dentro de la sociedad. A diferencia del mercadeo comercial no se busca el beneficio de la entidad que lo desarrolla, sino que el fin último está orientado a beneficiar a la población objetivo.
- Todo programa o actividad de Mercadeo Social se inicia con la detección de las necesidades de esta población. Se trata de escuchar a la población y comprender sus necesidades y deseos para a partir de ello construir un modelo de desarrollo en conjunto, el cual debe ser un proceso de participación, dialogante y negociador.
- La identificación de la necesidad social, implica conocer la problemática y mediante técnicas de investigación, identificar las necesidades sociales y el grupo de personas, para poder ajustar la oferta a sus necesidades.
- En esa medida la teoría y técnica del Mercadeo Social son un gran aporte para el reconocimiento, análisis y solución de un problema social como es el uso de los puentes peatonales.
- La principal diferencia del Mercadeo Social respecto a otros diseños estratégicos radica en la forma como se acerca a la problemática que estudia. Ésta se da de manera integral a través de las variables clásicas del mercadeo - producto, precio, plaza/distribución y



promoción/comunicación - a las que se suman políticas, públicos, y alianzas estratégicas/ partnerships y advocacy.

- Las teorías psico-sociales que con frecuencia explican la posibilidad de adoptar un comportamiento se encuentran relacionadas con la Teoría del Cambio de Comportamiento, ya que pueden aplicarse a distintas culturas y a distintas conductas, por ser éstas universales. Según esta teoría, el comportamiento de la población objetivo se analiza considerando conceptos tales como las actitudes, las creencias y los valores; entendidos éstos como factores internos de los individuos que afectan de manera directa por su comportamiento a la sociedad como en el caso de uso de puentes peatonales.
- En las Teorías de Cambio de Comportamiento los autores proponen que los comportamientos de la población, son procesos sociales, que llevan a la satisfacción de las necesidades y deseos para alcanzar el bienestar y una calidad de vida.
- Estos comportamientos son determinados por la presencia de factores de riesgo y/o de factores protectores para el bienestar, por lo tanto deben ser vistos como un proceso dinámico que no sólo se compone de acciones o comportamientos individuales, sino también de acciones de naturaleza social. Por ello es importante que en las campañas de cambio de comportamiento se incluyan elementos de refuerzo social.
- Los comportamientos saludables son formas de vida que comprenden aspectos materiales y la forma de organización de la sociedad. Podemos mencionar como comportamientos saludables procurar vivir en un ambiente sano, tener relaciones interpersonales armoniosas, desarrollar una adecuada autoestima, lograr establecer una buena comunicación con los demás, tener un comportamiento responsable de seguridad vial.
- Sin embargo, existen en la sociedad comportamientos que no son saludables como el alcoholismo, la mala nutrición, el tabaquismo y las transgresiones de tránsito. Estos se pueden cambiar a través de diferentes estrategias, siendo las más importantes las de mercadeo social y las

educativas. En ese sentido, el marco conceptual de esta tesis se apoya en las teorías del cambio de comportamiento buscando incorporarlas en la propuesta de esta investigación aplicada.

- Las teorías para promover el cambio de comportamiento social sirven para comprender cómo funcionan y cambian los sistemas sociales, y cómo pueden activarse las comunidades y organizaciones. Estas teorías generan modelos esenciales para las actividades integrales de promoción de cambios de comportamiento en la población.
- Parten del hecho que las personas son la referencia básica más importante e inmediata para propiciar los cambios de comportamiento en la población. Estas teorías relacionan la disposición de las personas al cambio o al intento de cambiar hacia comportamientos saludables. La premisa básica es que el cambio de comportamiento es un proceso y no un acto. También señalan que este proceso no es lineal, sino más bien circular, se puede entrar y salir en cualquier momento del proceso, y con frecuencia reanudarlo, ya que las personas viven en entornos donde los pensamientos colectivos influyen en los sentimientos y en los comportamientos individuales. Es decir, las personas se ven influenciadas por sus entornos sociales y al mismo tiempo ejercen influencias sobre éstos. Estas teorías suponen que las personas y sus entornos interactúan continuamente, abordan y explican los factores psicosociales que determinan el comportamiento y sirven para diseñar las estrategias para promover el cambio de comportamiento. El comportamiento humano se explica en términos de una teoría dinámica, recíproca y de tres vías, en la cual los factores personales, las influencias ambientales y el comportamiento, interactúan continuamente.
- El proceso de cambio de comportamiento se basa entre otros factores en un modelo de creencias, es decir, sobre la percepción que tienen las personas en relación a un comportamiento dado y la evaluación que realizan sobre el nuevo comportamiento recomendado para prevenir o manejar el problema existente. Por ejemplo, la percepción que tienen las personas frente a la amenaza de su integridad física y la evaluación que

realizan de un comportamiento recomendado para prevenir o manejar el problema.

- Según estas teorías, el diseño de iniciativas de promoción de cambio en la población es importante y va más allá de iniciativas individuales. Por eso, estas teorías están ubicadas en el campo de la salud pública y la seguridad ciudadana, no limitándose al trabajo individual con el sujeto en riesgo. Se afirma que el bienestar colectivo de los grupos se puede estimular mediante la creación de estructuras y políticas que apoyen estilos de vida saludables como soporte y mediante la reducción o eliminación de los peligros en entornos sociales y físicos.
- En este contexto, cobra relevancia el Mercadeo Social como técnica para desarrollar, realizar, evaluar y controlar programas de cambio de comportamiento mediante la creación y el mantenimiento de intercambios. Apoyándose en la prevención, la comunicación y en la participación activa y consciente de la comunidad, se logrará fomentar el auto-cuidado que redunda en el cuidado de la colectividad.
- La psicología social aplicada al transporte y la seguridad de tránsito ha evolucionado desde el estudio de aptitudes hacia el de las actitudes de los usuarios de las vías. Se trata de las teorías actitudinales denominadas de acción razonada y, más actualmente, según Moyano de comportamiento planificado.
- La teoría del comportamiento planificado desarrollada por Azjen (2000), recientemente ha comenzado a aplicarse al estudio de las actitudes al conducir. Los intentos por predecir el comportamiento infractor en conductores están dando sus primeros resultados.
- En un estudio realizado por Moyano en el 2005, en la ciudad de Santiago de Chile se explora la aplicabilidad de esta teoría sobre el comportamiento de cruzar las calles en zonas sin demarcación de protección para el peatón (a mitad de cuadra por ejemplo), toda vez que éste aparece como actor causal de una importante cantidad de accidentes de tránsito. Estudios previos realizados en esta ciudad, de observación y análisis del

comportamiento de conductores, han subrayado la importancia de distinguir entre comportamiento transgresor en tanto violación (calculada o deliberada) de otro comportamiento transgresor distinto, designado como error. Esta conceptualización fue transferida al comportamiento peatonal en el estudio de la transgresión peatonal.

- Los resultados indicaron que la actitud hacia el comportamiento transgresor de cruzar la calle por donde no se debe es más favorable en los jóvenes que en los adultos y que a los jóvenes les costaría más realizar el comportamiento apropiado (control percibido) y su intención conductual es que sería bastante probable que realicen el comportamiento transgresor referido. Estos hallazgos coinciden con la interpretación de los grupos de enfoque de esta tesis.
- Del mismo modo, respecto a la variable género, se registra en el estudio de Moyano, que los hombres reportan cometer más frecuentemente comportamientos transgresores que las mujeres, no diferenciándose en cambio respecto a errores en los lapsus al transitar, ya que personas de ambos géneros los realizan por igual. Estos hallazgos coinciden con la observación realizada en esta tesis.
- Los resultados de estas investigaciones apoyan la idea de que los peatones contribuyen de modo importante a ser causa de y/o a verse involucrados en accidentes de tránsito, en la medida en que parecen estar desplegando frecuentemente comportamientos transgresores sancionados por la ley de tránsito, de alto riesgo, así como errores.
- El modelo de comportamiento planificado parece adecuado para la predicción de las intenciones conductuales de los peatones ya que explica un importante porcentaje de la varianza del mismo. Al no haber conocimiento de experiencias previas de este tipo de aplicaciones al comportamiento peatonal, los especialistas del tema consideran que el uso a estos efectos resulta muy promisorio. El modelo permite objetivar que los peatones manifiestan una intención conductual que refleja claramente una “decisión consciente” de infringir la norma, es decir, se trata en general de usuarios de las vías quienes deliberadamente despliegan un

comportamiento riesgoso. El que su comportamiento infractor aparezca más determinado a nivel actitudinal que a nivel normativo es más común cuando no existen normas que sancionen la transgresión. Esto es coherente con el comportamiento del peatón peruano, por el hecho de que en el Perú no existía un reglamento que multara al peatón por su comportamiento infractor como usuario de las vías hasta tiempos muy recientes.

- Las tesis consideran promisorios los resultados del modelo de comportamiento planificado aplicados a comportamiento peatonal. Por ello, lo han incorporado como parte de la propuesta de esta tesis, que sumado al hecho de no haberse realizado en la ciudad de Lima experiencias previas de este tipo, puede ser un aporte relevante para la solución del problema.
- Se hace sin embargo necesario tomar en cuenta el factor cultural, donde en ciudades como Lima hay una alta población de migrantes del interior del país, con creencias y costumbres diferentes y con poca experiencia para seguir normas de tránsito. Así mismo, la cultura popular tiende a premiar al “vivo”, muchas veces transgresor, en contraposición de aquel que cumple y respeta las normas sociales y por ende las reglas de tránsito. Estas creencias y costumbres, actúan en contra de la incorporación de una conducta ciudadana para los peatones.
- Moyano en su estudio de 2005, se pregunta si no habrá llegado el momento de comenzar a controlar el comportamiento peatonal en nuestras ciudades para evitar más muertes y juicios caros, lentos y generalmente infructuosos, y si es necesario sancionar económicamente al peatón como desde hace muchos años se hace con el conductor cuando infringe normas como usuario de las vías en el espacio público. El nuevo reglamento de tránsito en el Perú, que impone multas a los peatones coincide con este espíritu.
- Los resultados encontrados por este autor, recomiendan a nivel de campañas de prevención y de educación de tránsito, corregir la percepción bastante extendida, que el peatón sería una “víctima” de choferes



agresivos e inescrupulosos y más bien comenzar a idear campañas de prevención relativas a generar en aquellos una actitud de mayor conformidad con las normas peatonales de uso de vías. Se considera muy probable que muchos peatones desconozcan cuáles son los comportamientos propios o adecuados a su rol y que esa información debería estar incorporada tanto en la educación regular de tránsito en los colegios, como en campañas en los medios masivos de comunicación.

- Es razonable pensar, sin embargo, que la práctica cotidiana de observar modelos adultos de comportamiento peatonal inadecuado pesa fuertemente en la socialización de los niños, ya que es habitual observar en las calles familias completas que atraviesan vías de alto tránsito a pesar de existir un puente peatonal. Para ellos normalmente no hay reprensión - ni multa- de parte de la autoridad de tránsito por su comportamiento.
- El comportamiento transgresor o riesgoso en tránsito es altamente resistente a su corrección pues normalmente está libre de consecuencias negativas (sanciones). Las personas que atraviesan donde no se debe con sus hijos pequeños alcanzan su objetivo generalmente sonrientes. En caso ocurriera un fatal accidente, este es sólo percibido como una fatalidad del destino pero nunca como consecuencia de un comportamiento peligroso Moyano, (2005). En esta tesis durante la observación se pudo constatar que efectivamente los peatones transmiten una gran satisfacción en su expresión facial al cruzar con “éxito” y sin usar el puente la vía. Asimismo en los grupos de enfoque el tema de la fatalidad se presentó con mucha frecuencia como la explicación a los accidentes en la vía.
- Desde éste y otros conceptos y enfoques psicológicos, se han desarrollado esfuerzos de comprensión y de intervención para incrementar la seguridad del tránsito. Probablemente algunas de las intervenciones con mayor impacto en la opinión pública son las denominadas campañas de seguridad de tránsito, en especial aquellas que han pretendido generar nuevas actitudes hacia el problema o cambiar comportamientos riesgosos de sus audiencias. De ahí que el plan de mercadeo social incluya estos elementos y propósitos.



- El tema de Deseabilidad Social fue introducido en el Marco Conceptual para tratar de comprender cómo los sujetos pueden presentar un desfase tan grande entre lo que dicen que hacen y lo que en realidad hacen.
- Es importante reconocer que hay una brecha importante entre las declaraciones de los peatones – que aseguran usar los puentes para cruzar la vía – y su comportamiento real en la práctica. Esto explica la discrepancia entre los resultados cualitativos (grupos de enfoque) y cuantitativos (entrevista con cuestionario estandarizado).
- El constructo de deseabilidad social nace de la psicología y se utiliza para poder explicar las razones por las que las personas o sujetos en evaluación podrían dar de manera intencional una imagen distorsionada de sí mismos respondiendo en las investigaciones siempre a las alternativas socialmente más deseables. Lo que deriva en que los sujetos tiendan a dar respuestas “correctas”, para “quedar bien”.
- En ese sentido la deseabilidad social supone un “error de medición”, cuando los encuestados no admiten la tenencia de conductas, actitudes u opiniones que perciben como “socialmente indeseables”. El temor a ser rechazados o desaprobados socialmente, les lleva a dar respuestas “políticamente correctas” o socialmente deseables, pero que no se adecuan a su situación o sentir particular.
- Para controlar estos efectos las tesisistas tomaron una serie de medidas, además de contrastar los distintos hallazgos con el fin de obtener la visión integral que más se ajuste a la realidad de los sujetos evaluados.
- La investigación de las experiencias vinculadas al cambio de comportamiento peatonal en Lima y otras ciudades del mundo trajo a colación que las instituciones en el Perú han implementado una serie de campañas, reglamentos, y planes de educación vial con poco éxito.
- La creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial debió servir para generar sinergias entre las distintas instituciones que lo componen realicen

un plan integrado. Lamentablemente, el CNSV quedó en buenas intenciones por falta de apoyo gubernamental.

- Esto contrasta con los resultados en otras ciudades del mundo donde se da una suerte de voluntad política acompañada de la participación de la población, que los lleva a apropiarse de los proyectos que se implementan resultando por ello exitosos.

## **2.2 Análisis de la investigación cualitativa: Observación, Entrevistas a Expertos y Grupos de Enfoque**

- **Observación**

La observación como método no es infalible y por consiguiente, la toma de decisiones a partir de sus resultados debe ser cuidadosamente revisada. En esa medida, no fue la única técnica utilizada en esta investigación y sirvió de base inicial y de complemento para el análisis de otras fuentes de información.

Los resultados de la observación, usualmente sirven para comparar los resultados obtenidos con otros métodos, este cruce de información responde a la necesidad de contrastar diferentes puntos de vista sobre un mismo caso, lo cual da la validez por consenso.

Es así que los datos obtenidos mediante la observación se manejaron con discreción por cuanto no fueron concluyentes; se los contrastó con otras fuentes de información como las entrevistas a expertos, fuentes primarias, grupos de enfoque, cuestionario, entre otros. Los hallazgos de la observación en términos generales fueron los siguientes:

- La conducta de usar o no usar los puentes depende más del comportamiento individual del peatón que de la hora de su ocurrencia.

- La mayor parte de las personas que utilizan los puentes son niños y escolares.
- La mayoría de las personas que no utilizan los puentes son adultos de ambos sexos.
- El peso que podrían llevar (niños u objetos), las limitaciones físicas u otros impedimentos, no son obstáculos para usar o no usar los puentes.
- Se observaron señoras con bebés esquivando autos en las carreteras, así como personas discapacitadas mantienen la misma conducta temeraria.
- En el sondeo los adultos en su mayoría atribuían el no uso de los puentes a diversas razones: “falta de tiempo, larga distancia, flojera, nadie los usa, no pasa nada, la municipalidad tiene la culpa por poner mal el paradero lo que nos obliga a cruzar la carretera y no utilizar el puente, entre otros”.
- Por otro lado los niños manifestaron usar los puentes cuando no estaban con los adultos, en algunos casos porque lo consideraban más seguro, y en otros porque los padres así se lo instruían, pese a que cuando estaban con ellos no los usaban.
- Los puentes cuentan con carteles que aconsejaban y motivaban a los peatones a utilizar los puentes peatonales, sin embargo, éstos hacían caso omiso a las recomendaciones.
- La ubicación de los paraderos, en cierta forma incentiva el cruce de la vía de alta velocidad en lugar de utilizar los puentes.
- Los peatones prefieren contratar moto taxis ubicados en los alrededores de los puentes, usando una vía alterna para no cruzar la carretera y no utilizar los puentes.

## • Entrevistas a expertos

La intención de realizar entrevistas a expertos partió del hecho que el tema de la investigación era poco conocido, muy polémico, presentaba interconexiones entre diversos campos e involucraba múltiples actores.

Las entrevistas en profundidad se realizaron con personas relacionadas a la problemática vial por su quehacer profesional en una variedad de especialidades, lo que permitió conocer diferentes puntos de vista para el abordaje y solución del problema a investigar.

Los hallazgos de las entrevistas a expertos en términos generales fueron los siguientes:

### En cuanto a las causas principales para el no uso de puentes peatonales:

- Se mencionaron cuatro causas principales: falta de ciudadanía, problemas de infraestructura, cultura de la transgresión e impunidad ante la infracción de la norma.
- Muchos de los entrevistados coincidieron en que hace falta una cultura del respeto mutuo, y que el no uso de puentes peatonales es un problema que está relacionado al tema de ciudadanía: cumplir normas, deberes y responsabilidades.
- Es también un tema de valores, concluyen que existe una falta de respeto por el espacio público, y que hay poca conciencia de las consecuencias que afectan la integridad física y psicológica de las personas.
- Algunos afirman que el tema de ciudadanía debe responder a las necesidades actuales y de las futuras generaciones, esto es lo que se denomina Desarrollo Sostenible. Concluyen que para que Lima sea una ciudad sostenible, el comportamiento actual de los ciudadanos deberá cambiar.

- Las causas del no uso de los puentes, para muchos de los entrevistados están también vinculadas a la mala estructura de los puentes, que a su entender están mal señalizados, fueron construidos sin pensar en las personas, sin estudios adecuados, resultando infraestructuras forzadas.
- La tercera causa mencionada tiene que ver con la transgresión, la informalidad que hay en el Perú, la falta de credibilidad en las instituciones y en las autoridades, lo cual desalienta cualquier conducta “civilizada”.
- Otro motivo planteado está vinculado a que en el Perú pocas son las personas que asumen las consecuencias de sus acciones, es decir pueden transgredir, pueden ser informales, hacer cosas ilegales y “no pasa nada”, es más hay todo un elogio a la “criollada”, como cultura valorada, que es todo un error desde el punto de vista educativo.

En cuanto a las características del comportamiento de los peatones:

- Los entrevistados, califican al peatón como un ciudadano que tiene por costumbre hacer lo que quiere, donde las reglas de educación vial no se respetan.
- Para el peatón la municipalidad “nunca sabe lo que hace”. Cuando coloca un semáforo o un puente, lo rechazan pues los sienten como algo impuesto y ajeno a su voluntad aunque esté al servicio de su seguridad.
- El peatón tiene una falta de aprecio por la vida. Hay poca percepción del peligro y no cree que le pueda ocurrir algo malo demostrando un pensamiento omnipotente. Como contraste manifiesta una posición fatalista frente a la vida en la que no se siente dueño de las consecuencias de sus actos pues es el “destino” el que decide y “lo que tiene que pasar va a pasar” por lo tanto no cuida su vida.
- A esto se suma que los peatones por lo general buscan la alternativa que les quite menos tiempo, por ello eligen las rutas más cortas y evitan usar los puentes peatonales pues piensan que les toma más tiempo usarlos.

Otros aspectos relevantes comentados por los expertos entrevistados fueron:

- Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte violenta en la ciudad y detrás de esta situación se esconden muchas cosas: es un problema de percepción pues accidente significa accidental, por causa imprevista, pero si alguien rompe una regla sabiendo sus consecuencias esto es una causa prevista, es responsabilidad de alguien.
- El problema de los peatones ha sido tratado desde una perspectiva policial, pero es la municipalidad la obligada a crear el mobiliario urbano.
- Es necesario que los equipos técnicos trabajen en base al desarrollo humano y las necesidades de la población al diseñar los puentes, sino no habrá demanda para su uso. En el Perú prima la decisión política sobre la técnica, pero no se trata de un problema político sino técnico.
- Sin embargo otros expertos consideran que no se trata de un problema cultural o de educación vial, sino que para la gente lo más valioso es el tiempo, si ahorraran tiempo usarían los puentes. Por lo tanto recomiendan una adecuada infraestructura peatonal, donde los ingenieros diseñen los puentes pensando en los peatones y no en los autos. Un ejemplo serían los puentes casi a nivel de la carretera que son más naturales.
- La nueva guía de educación y seguridad vial desarrollada por el CNSV está dirigida a alumnos de primaria y secundaria puesto que existen probadas experiencias que los niños influyen en la conducta de sus padres.
- Es necesario fortalecer la autoestima de las personas desde la infancia para que los individuos puedan resistir a la presión del grupo y valorar sus vidas.
- El Consejo Nacional de Seguridad Vial creado como ente rector del gobierno para coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú convocando a otras instituciones no cuenta con un presupuesto, por lo cual su accionar es muy limitado. Por otro lado las municipalidades, gobiernos regionales y locales no están incorporados en el proyecto del CNSV.



- Se requiere que el peatón logre relacionar su seguridad personal, su vida y el uso de los puentes.
- Algunos expertos consideran que se debería aplicar técnicas de publicidad con imágenes fuertes y agresivas como las experiencias exitosas en campañas de seguridad vial en Colombia que motivaron a los peatones a usar los puentes peatonales. Esta idea no es compartida por las tesis que más bien se alinean con los estudios que demuestran que la educación para el entretenimiento ha tenido resultados más positivos en problemáticas de cambio de comportamiento.

## • Grupos de Enfoque

### Características psicográficas de las personas participantes

Antes de pasar al análisis de los hallazgos encontrados en los grupos de enfoque, es relevante señalar las características más importantes de los grupos que se entrevistaron. En el grupo de mujeres entre los 28 y 42 años de edad, todas eran amas de casa, convivientes, con hijos menores de edad. Algunas de ellas en forma paralela a las tareas del hogar realizaban actividades en comedores populares. La mayoría refirió que se movilizaba básicamente al interior del distrito para realizar actividades de índole doméstico (llevar a los hijos al colegio, ir al mercado, entre otras). Las mujeres entrevistadas en la mayoría de los casos tenían como grado de instrucción secundaria incompleta.

En relación al uso de puentes peatonales todas las mujeres de este grupo concordaban que era importante o necesario usarlos sin embargo no solían hacerlo, aunque quienes tenían hijos señalaban que trataban de respetar su uso y procuraban hacerlo delante de ellos.

Las mujeres entre los 17 y 23 años de edad, eran jóvenes estudiantes y sólo algunas de ellas amas de casa, la mayor parte con grado de instrucción secundaria completa. Solían desplazarse, la mayoría de las veces dentro del distrito de San Juan de Miraflores. Cabe señalar en este grupo de mujeres

jóvenes se encontró el menor grado de involucramiento respecto al uso de puentes peatonales.

Los grupos de varones entre 17 y 23 años y los de 28 a 42 años fueron más homogéneos, siendo personas con grado de instrucción técnico y superior. La mayoría de ellos trabajan y se desplazan en mayor medida fuera del distrito. En estos grupos se registró una diversidad de estados civiles. Ambos grupos mostraron preocupación e interés por el uso de los puentes peatonales aunque reconocían que la mayoría no los usaba.

A continuación presentamos el análisis de los principales hallazgos en los cuatro grupos focales.

El análisis de los Grupos de Enfoque se realizó integrando las respuestas brindadas por los participantes a lo largo de las 4 sesiones. Con el fin de unificar criterios se crearon 4 ejes de interpretación los que tienen que ver con la movilidad peatonal, actitudes frente al uso del puente peatonal, percepciones sobre la responsabilidad en el uso del puente peatonal y alternativas de cambio o solución, las cuales se detallan a continuación:

#### Movilidad peatonal

La mayoría de las personas que participaron en los grupos de enfoque utilizan el transporte público para desplazarse de un lugar a otro de Lima, algunos pocos se desplazan en motocicletas.

Las mujeres con hijos que viven en zonas aledañas a los puentes peatonales de San Juan de Miraflores, de nivel socioeconómico C2/D, mencionaron que mayormente utilizan el puente los días domingos cuando se trasladan con sus hijos al Parque Zonal que está en su distrito. Pareciera que los días de semana por el apremio del tiempo no utilizan los puentes dado que durante la Observación se pudo apreciar madres cruzando la vía llevando sus niños al colegio.

Es sin embargo importante señalar, que muchas de ellas, envían a sus hijos para que crucen la Panamericana Sur por el puente, mientras que ellas prefieren cruzar la carretera sin usarlo.

Esta inconsistencia entre lo que enseñan y lo que hacen podría confirmar la hipótesis de trabajo de las tesis: el conocimiento no siempre se ve reflejado en el comportamiento. Dado que los adultos conocen la importancia de usar los puentes peatonales y la inculcan de palabra a los menores, pero no usan los puentes.

Existe un reconocimiento que el “deber ser” es usar los puentes peatonales para preservar sus vidas y así evitar accidentes, lo cual con una estrategia adecuada para motivar el cambio de comportamiento en uso de puentes peatonales se convierte en un facilitador para la adopción de la conducta deseada.

Otra hipótesis que se desprende de la inconsistencia entre el conocimiento y el comportamiento es el pragmatismo con el que enfocan el bienestar familiar. Cuando hablan de la muerte no sienten preocupación de dejar a sus hijos o familia en la orfandad. Cuidan que sus hijos no sufran accidentes pero aparentemente no les preocupa dejarlos en el desamparo si es que ellas mueren al cruzar la carretera.

Esto se corrobora con el avance de resultados de diciembre de 2009 del Instituto Nacional de Salud, que encontró una discordancia entre los conocimientos, actitudes y prácticas en torno a los accidentes de tránsito. Descubriendo que aunque existe conocimiento de las normas de tránsito, se da una actitud vial negativa.<sup>6</sup>

***“A cada rato hay accidentes, no se usa el By Pass por pereza. Solo paso por el puente por mis hijos. Sino salto bermas, vallas...con los hijos las cosas cambian. Una vez me traumé casi me atropellan con mi hija, por eso***

---

<sup>6</sup> MINISTERIO DE SALUD “Conductores y peatones responsables, vidas saludables”. Portal del Ministerio de Salud del Perú. Julio. Consulta: 8 de julio de 2009. En: [http://www.minsa.gob.pe/portada/est\\_san/accidentes.htm](http://www.minsa.gob.pe/portada/est_san/accidentes.htm)

***ahora no cruzo con mi hija. No tengo miedo de morir, si algo me tiene que pasar que me pase pero sola, no con mis hijos”. (Mujeres entre 28 a 42 años de edad).***

Al parecer para estas madres de familia el bienestar de sus hijos es entendido como su integridad física, pero no toman en cuenta que este bienestar se ve amenazado cuando los padres ponen en riesgo sus vidas al no usar los puentes.

El uso de transporte público y el acceso a los paraderos se relaciona también con el no uso de los puentes, ya que los entrevistados tienen la percepción que los puentes están lejos de los paraderos, por lo tanto usarlos les quita un tiempo valioso. En el cálculo del costo de oportunidad de este tiempo no incluye el riesgo de sus vidas.

Todos coinciden que por las noches se puede prescindir de usar los puentes, pues tienen la idea que en ese horario, suelen transitar menos automóviles por esta vía, por lo tanto se sienten más seguros de cruzar la carretera.

Adicionalmente en la noche una razón de no usar el puente peatonal es el peligro de ser asaltado en el trayecto por el puente.

***“Yo subo al puente normal, de día normal. Es muy peligroso cruzar por la pista. Prefiero subir el puente pero el que es peatonal, pues el puente que da por “Mecánica” es peligroso allí hay pandilleros que te asaltan. Además, da flojera el puente. De noche, si tengo que cruzar, paso corriendo por la carretera porque sino te roban por el puente” (Mujeres, entre 18 y 24 años)***

Por otro lado, es importante resaltar que en todos los grupos existe una falta de costumbre de caminar en la ciudad. Son peatones que buscan la comodidad, no tienen el hábito de caminar y desearían que los puentes peatonales estén exactamente en el lugar donde quieren.

Es así que al describir los puentes peatonales o el tiempo que demora cruzarlos, las características mencionadas discrepan de la realidad percibiéndose una distorsión, considerando finalmente que cruzar la pista es más rápido.

***“El puente es una rampa de 3 pisos, lo cual demora 10 minutos en subir, para llegar es fastidioso, son 5 rampas. Por eso cruzamos la pista, ahora eso varía ya que temprano en la mañana usamos el puente y en la noche ya cruzamos directo la pista. Además para cruzar el puente hay que caminar 5 cuadras, en cambio para cruzar la pista demora 4 cuadras. Los puentes están muy distanciados” (Hombres, entre 28 y 42 años).***

#### Actitudes frente al uso de puentes peatonales

Al conversar con los informantes se pudo apreciar que existen dos respuestas frente al uso de puentes peatonales. La primera tiene que ver con el comentar de manera espontánea las costumbres sobre el uso o no uso de los puentes peatonales. En esta instancia las personas son más sinceras en cuanto a referir sus prácticas.

La segunda respuesta se da cuando a medida que transcurre la conversación y se profundiza en el tema, los informantes toman contacto con sus sentimientos y de manera más reflexiva comienzan a cuestionar sus comportamientos y a justificarlos en la medida que ellos toman conciencia que su comportamiento no es el apropiado.

En espacios de reflexión las personas pueden cambiar de actitud lo que incrementa las posibilidades de un comportamiento más proactivo al uso de puentes.

Es importante señalar que para todos los participantes el uso o no uso de puentes peatonales no es un tema relevante en sus vidas. Esto podría ser consecuencia de la situación socio-económica por la que atraviesan, es decir, son otros factores los que ocupan su atención tales como la falta de empleo, el factor económico y la seguridad ciudadana y no el uso o no uso del puente peatonal y el riesgo que corren al no utilizarlos del que tienen pobre conciencia.

La mayoría de los participantes tienen actitudes negativas frente al uso de los puentes peatonales. Se mencionan muchas razones para no usarlos entre las que figuran: el tiempo que toma utilizarlo, que se encuentran muy distantes, que son peligrosos porque asaltan, que están mal diseñados, que son utilizados de

manera inapropiada, que no hay castigo al no usarlo, que cruzar la carretera no es peligroso, entre otras.

Esto refleja claramente los planteamientos de la Teoría del Cambio de Comportamiento Azjen (1988). Para generar un cambio de comportamiento deseado, es necesario que exista conocimiento, actitud favorable y vencer las barreras psicosociales y del entorno que dificultan la adopción de la conducta esperada. En el caso de los entrevistados habrá que desarrollar una conducta favorable para usar los puentes peatonales, para generar el cambio de comportamiento esperado.

Sin embargo existe un grupo minoritario de participantes que tienen una actitud favorable al uso de los peatonales. Estas personas piensan que a veces cruzar por la pista puede ser peligroso y aunque los automóviles parecieran estar lejos, no es fácil calcular la velocidad ni la distancia, y en el momento menos pensado pueden ser atropellados.

Otros señalan que en las mañanas cuando van a su trabajo temprano, es decir cuando tienen más tiempo, usan los puentes peatonales.

El grupo de mujeres mayores entre 28 y 42 años, señala que los puentes peatonales lejos de ser una ayuda son un problema. Algunas de ellas piensan que los puentes construidos sobre la carretera en lugar de ayudarlas las perjudican, ya que a veces cruzar el puente es peligroso puesto que en la noche se producen asaltos.

***“Da miedo...pero no se puede perder media hora para cruzar el puente, al cruzar la pista se toman todas las precauciones” (Mujeres 28 a 42 años).***

El grupo de hombres mayores, no usa los puentes peatones pues los perciben inseguros, para ellos el puente peatonal By Pass está amurallado y es el escondite de ladrones y asaltantes. Cuando ellos lo utilizan no se ve lo que pasa al otro lado y los sorprenden.



***“Todos los vecinos somos víctimas cada mes de asaltos y violaciones...este puente se ha convertido en un problema social” (Hombres 28 a 42 años).***

También tienen la percepción que deben caminar mucho. Y el tiempo es un factor importante para todos ellos, perciben que les toma mucho tiempo cruzar el puente. Sólo lo utilizan cuando tienen tiempo. Tienen la creencia que cruzar el puente toma unos 30 minutos, sobre todo el que denominan puente By Pass, siendo el tiempo real medido por las tesisistas, menor a 5 minutos.

Es así que existe una percepción generalizada entre todos los participantes que los puentes peatonales se encuentran muy lejos, algunos incluso llegan a decir que están ubicados a media hora y por eso prefieren cruzar las pistas.

Estas distorsiones en cuanto a la percepción de la distancia, tiempo y tamaño de los puentes peatonales podrían tener su origen en ideas preconcebidas y generalizaciones que surgen en el quehacer cotidiano de las personas que viven en esta zona.

Es muy probable que muchos nunca hayan utilizado los puentes y en su imaginario les atribuyen características que realmente no conocen bien. Sea real o imaginario, estas percepciones son barreras importantes para la adopción del comportamiento deseado en cuanto al uso de los puentes peatonales.

Por otro lado, existe poca conciencia sobre todo entre las mujeres y hombres mayores acerca del peligro que corren al no usar los puentes. Algunos lo toman como una fatalidad del destino, es decir si mueren cruzando la pista, es que estaba predestinado y es algo que ellos no pueden evitar. Desde esta perspectiva parecería que los entrevistados no se sienten actores de su destino, sino sometidos por fuerzas externas que determinarían el futuro de sus vidas. Colocando afuera las causas y consecuencias de sus actos es decir transfieren la responsabilidad de sus actos a otras personas o circunstancias.

***“Existe un gran riesgo, pero hay que tomarlo, la culpa es de quien hizo mal el puente” (Mujeres de 28 a 42 años)***

***“Sí tengo la idea que va a pasar algo, temor o corazonada, un presentimiento que algo me pase, lo pienso, pero al final cruzo la pista, pues si te va a pasar algo de todas maneras te pasa” (Hombres de 17 a 22 años)***

Cuando a los participantes se les plantea que al no usar los puentes peatonales, están exponiendo sus vidas, muchos de ellos consideran que efectivamente sí, pero que para ello toman precauciones. Al parecer hay una conciencia del peligro pero no se asume en su comportamiento.

***“Tomamos nuestras precauciones al cruzar, miramos bien que no viene un carro y pasamos”. (Mujeres de 28 a 42 años).***

Los entrevistados plantean que algunos de los puentes no sólo están mal construidos sino también son mal utilizados, dado que por allí pasan heladeros, motos, y personas en bicicleta que pueden atropellarlos, convirtiéndolos en lugares poco seguros para los peatones ***“te puedes caer y te chancan” (Mujeres de 28 a 42 años).***

Todas las señoras mayores reconocen que desde que se construyó el puente peatonal conocido como “By Pass” existen menos accidentes. A pesar de ello, creen que la mayoría de los pobladores de San Juan de Miraflores no lo utiliza.

Se recogió información sobre el hecho de que durante el verano la vigilancia policial impide que la gente cruce por la carretera, obligando a que se utilicen los puentes. A partir de esta afirmación se puede inferir que los entrevistados sienten que los obligan a utilizar una herramienta, que ellos no consideran relevante, para preservar sus vidas. Aparentemente lejos de comprender el rol de protección de la policía esto les genera incomodidad.

***“En verano que hay cuatro carriles para Lima, las combis van por las pistas auxiliares, no se puede cruzar por abajo, te obliga a usar el puente, la policía vigila pero además no se puede cruzar por la pista.” (Mujeres de 28 a 42 años).***

Esto coincide con lo que afirma el Ingeniero Juan Carlos Dextre en relación a que los peatones priorizan su comodidad ante todo y solamente utilizan el puente cuando las circunstancias lo obligan.

Cuando se indaga sobre qué características tienen las personas que utilizan los puentes, las mujeres de los dos grupos etéreos manifiestan que son las personas mayores quienes los utilizan. Por otro lado, los hombres de 28 a 42 años tienen varias percepciones respecto a quienes usan siempre los puentes. Entre las que mencionan: **“Las personas que estiman su vida”, “los que tienen la capacidad física de poderlos usar”, “los que están mareados”, y “los niños”.**

La descripción del tipo de persona que siempre utiliza los puentes peatonales es realmente sorprendente llegando al absurdo de plantearse que sólo utilizan los puentes las personas que son precavidas, fuertes físicamente, que transitan en estado de ebriedad o son niños.

Los varones entre 17 y 23 años, dicen que muchos jóvenes no usan los puentes por querer aparentar ser valientes o arriesgados, características valoradas entre sus pares. **“Es como la moto, que uno hace piruetas, o cuando fumas o tomas. Muchos chicos no usan el puente por tirarse la pana, que son bacancitos. Yo por falta de tiempo”.**

Esto ratifica los planteamientos de la conducta transgresora, tal como lo señala Portocarrero (2004), la sociedad peruana en su conjunto tiene una tendencia a la transgresión, a romper reglas, que en los jóvenes coincide con su búsqueda de reafirmación de la autoestima demostrando a sus pares audacia y “valentía” a través de conductas riesgosas.

Las mujeres jóvenes relacionan los puentes peatonales con la seguridad pues señalan que se puede cruzar más fácilmente sin correr peligro como al cruzar la pista.

**“Una vez vi a una señora con sus hijitos y uno se tropezó, la mamá lo alzó y el otro hijo se escapó y lo pisó el carro...varias veces han pasado**

***demasiados accidentes, vi una vez el atropello de una abuelita, por eso yo mil veces prefiero utilizar el puente” (Mujeres entre 17 y 23 años).***

Algunas de las mujeres mayores utilizan el puente cuando están con sus hijos pues les da miedo cruzar por la pista con ellos. Otras envían a sus hijos por el puente y ellas cruzan la autopista. ***“Yo no uso el By Pass, sólo mis hijos. Lo que pasa es que sufro del corazón, sólo mis hijos van por el puente y yo por abajo. Cuando estoy con el bebe cruzo usando el puente”.***

Estas mujeres saben que corren un riesgo al no usar los puentes, pero consideran que toma demasiado tiempo utilizarlos y además sienten que esta conducta es válida pues ***“la mayoría lo hace” (Mujeres de 28 a 42 años).***

El tiempo aparentemente es también un factor determinante, estas mujeres señalan que salen apuradas de sus casas y cruzan las pistas en vez de usar el puente. ***“Para subir demora de 18 a 20 minutos, por eso yo no uso el puente. Sólo lo uso cuando estoy con mis hijos o no estoy apurada, sino voy por la pista”. (Mujeres de 28 a 42 años).***

Otra razón que las mujeres mayores plantean para el no uso de los puentes es la ubicación y diseño de los mismos, pues piensan que tienen que caminar demasiado para acceder a ellos y eso es muy difícil. ***“El puente actual es muy grande por eso nadie lo utiliza. Deberían construir otros puentes, más chicos y más cerca. Falta un intermedio para cruzar más cerca.” (Mujeres de 28 a 42 años).***

Parecería que estas mujeres no están motivadas a usar el puente, solamente lo hacen por cuidar a sus hijos. ***“Da flojera, pero también hay días que sí lo uso, cuando estoy con mi hija” (Mujeres de 28 a 42 años).***

Cuando están solas, las mujeres mayores cruzan la carretera y no utilizan el puente. Este comportamiento lo practican todos los días y cada vez que lo hacen cruzan cuatro pistas.

Algunas señoras mayores utilizan el puente como una respuesta ante un presentimiento. ***“Una presiente que algo puede suceder si no usa el puente,***

***es como una angustia, sé que está mal si no lo uso...pero cuando no siento eso, que es la mayoría de las veces, cruzo la carretera” (Mujeres de 28 a 42 años).***

Cuando se pregunta a las señoras acerca de su comportamiento se autodefinen de inconscientes o masoquistas. Se disculpan detrás del tiempo y reconocen su flojera.

Los varones mayores reconocen que no piensan en las consecuencias de sus actos y por ello persisten en el comportamiento de no utilizar los puentes. ***“No piensan en sus hijos, no piensan en que algo malo les va a pasar, conversan con sus esposas para que por su seguridad ellas usen los puentes, pero ellos no los usan. Piensan que van a ganar, no se me ocurre que me van a atropellar y bueno si me atropellan...ya fui, no tengo miedo a morir” (Hombres de 28 a 42 años).***

Coincidiendo con los planteamientos del especialista consultado León Trahtemberg, estas personas tienen una clara conciencia del peligro al que se exponen sin embargo lo justifican con distintas razones, lo que dificulta la posibilidad de cambio. Esto se complica más aún por la falta de previsión a las consecuencias de sus actos.

Las mujeres jóvenes utilizan la mayor parte de las veces el puente, ellas dicen que cuando van con adultos ellos las disuaden de usarlos. ***“Una vez regresaba por la noche de una fiesta y mi mamá y mi primo estaban mareados, yo quería regresar por el puente, pero mi mamá se rehusó, tuvimos que cruzar la pista...me dio mucho miedo” (Mujeres de 17 a 22 años).***

Otras jóvenes señalan que cruzan la pista de noche, porque se dan muchos robos en los puentes. Se genera un conflicto entre el miedo a ser asaltado por usar los puentes y el miedo a ser atropellado por no usarlos.

La inseguridad, en ese sentido, se convierte en una barrera importante para la adopción del uso del puente peatonal.



***“El domingo salí a la 1 a.m. era tarde, estaba saliendo de una discoteca y por apuro crucé la pista en vez de usar el puente, como no habían carros crucé la pista. Ahorré 20 minutos, el puente es muy largo, pensé además que usarlo era peligroso y no usarlo también, pero en el puente en la noche te puede pasar cualquier cosa” (Mujeres de 17 a 22 años).***

Algunas jóvenes mencionaron que siempre es preferible utilizar los puentes señalando que los que valoran su vida usan los puentes. Las jóvenes piensan que el problema no es el puente, sino las personas que no lo quieren usar. Sin embargo, otras no usan los puentes porque consideran que el diseño del puente lo hace difícil de subir, ***“aburre subir”***.

Los varones mayores, cuando es temprano usan el puente peatonal, cuando es tarde en la noche cruzan la carretera. Cuando ellos cruzan la carretera piensan siempre que van a cruzar sin problemas. ***“Voy a ganar, cruzar la pista es práctico y seguro. De noche el puente es peligroso te agarran y te asaltan” (Hombres de 28 a 42 años).***

#### Percepciones sobre la responsabilidad en el uso de los puentes peatonales

Durante el desarrollo de los grupos de enfoque al ampliar las preguntas a los informantes se indagó sobre a quien se atribuye la responsabilidad sobre el uso o no uso de los puentes peatonales y de las consecuencias negativas de no usarlo como son los atropellos y las muertes.

La mayoría de los informantes atribuyen la responsabilidad del no uso de los puentes peatonales a factores y/o personas externos. Es decir ponen fuera de ellos la responsabilidad de no usar los puentes.

Cuando señalan que la responsabilidad es del peatón, están hablando de un peatón que es caracterizado por su audacia, su displicencia ante la vida, no habituado a caminar. En todo caso, se están refiriendo a otros peatones, sin incluirse ellos mismos, en esa circunstancia dejan de reconocerse como peatones. Lo que hace más difícil que asuman su conducta inadecuada y que la puedan corregir.



**Facilitador:**

***¿De quién es la responsabilidad de no usar los puentes?***

**Participantes:**

***“De la ignorancia del peatón que no sabe cuidar su vida. Que piensa que nunca le va a pasar algo”.***

***“Del peatón porque sabe que está prohibido cruzar la pista y lo hace “.***

***“Del peatón que no piensa en sus hijos y que por querer ganar dos minutos dejan a sus hijos huérfanos.”***

Otras personas a las que los informantes responsabilizan por el no uso de los puentes son: los políticos mencionando al alcalde, las autoridades mencionando a la policía como cuando señalan que: ***“la policía que no sale a protegernos”*** o, ***“ni la policía respeta la norma”*** implicando que la policía cruza por la carretera y permite que los carros paren en cualquier lugar: ***“De día la responsabilidad es del peatón. De noche de la falta de seguridad, de la policía”.***

También se culpa a los conductores de transporte público que se detienen en paraderos no autorizados, lo que genera que los peatones crucen la pista para tomar su movilidad en cualquier lugar de la carretera.

Asimismo responsabilizan el no uso de los puentes peatonales a situaciones sociales como la inseguridad ciudadana y el riesgo de ser asaltados y factores de infraestructura física como la lejanía de los puentes peatonales y el diseño no apropiado para su comodidad:

***“La responsabilidad es del municipio por que está mal ubicado”. “Del municipio porque está mal diseñado, debería ser como el puente Benavides o el de la Av. Canadá.”***

***“Por mala ubicación de paradero. Los accidentes se producen muy cerca de ellos debajo del puente.”***

Esta proyección de la responsabilidad hacia fuera, contrasta con un pequeño grupo de mujeres adultas entre 28 y 42 años y jóvenes varones entre 17 y 23 años que sí se atribuyen la responsabilidad de no usar los puentes ***“Es que en***

***realidad somos inconscientes, somos masoquistas y por eso no los usamos” (Mujeres entre 28 y 42 años). “De cada uno de nosotros, de uno mismo es (la responsabilidad de no usar los puentes)”. “Somos nosotros los culpables y después reclamamos” (Hombres de 17 a 23 años)***

#### Alternativas de cambio o solución

En todos los grupos de enfoque luego de recoger las opiniones acerca de la problemática del uso de los puentes peatonales, y profundizar en las dinámicas internas que estas conversaciones suscitaron, se pasó a una etapa más proactiva en cuanto a encontrar sugerencias de cómo promover el uso de los puentes peatonales.

Se presentó a lo largo de las dinámicas dos posiciones, una de apatía y negativismo frente a esta problemática que generó una ausencia de propuestas o resignación a que es un problema irresoluble, y por otro lado la actitud positiva de buscar alternativas de solución.

Entre las personas del grupo que presentó una actitud pasiva y negativa sin propuestas de solución se mencionaron expresiones como:

- El problema de no uso de puentes no tiene solución.
- Aunque construyan bien los puentes existen otros factores como el miedo a la altura que impiden que se usen los puentes.
- La experiencia les ha enseñado que las campañas no funcionan pues la gente las olvida, incluso no se leen los letreros de advertencia al pie de la carretera.
- No deberían existir puentes peatonales pues son fuente de problemas como suicidios, robos, drogadicción.

Aquellos que sí mostraron compromiso con proponer soluciones plantearon una variedad de ideas que pueden ser agrupadas en base a distintos ejes de solución que se detallan a continuación sin pretender ser un ranking de

ocurrencia. En algunos casos, los informantes plantean alternativas poco realistas que deben ser consideradas con cuidado:

- Enfrentar problemas de infraestructura de los puentes peatonales.
- Trabajar conjuntamente con la policía para mejorar la ubicación de semáforos y paraderos.
- Mejorar la seguridad en las zonas aledañas a los puentes peatonales.
- Dar leyes que promuevan el uso de los puentes peatonales.
- Crear sanciones, multas, castigos para aquellos que no usen los puentes peatonales.
- Crear espacios sociales de participación ciudadana donde se dialogue sobre este tema.
- Realizar movilizaciones sociales como marchas para reclamar a las autoridades.
- Desarrollar campañas de comunicación en zonas aledañas a los puentes o en medios masivos como radio, televisión.
- Desarrollar campañas de educación vial.

Como parte de estas alternativas para el cambio algunos participantes propusieron ideas y slogans puntuales como:

- Hacer una obra de teatro, con historias de peatones, para sensibilizar a la gente.
- Hacer campañas donde se les diga “cuida tu vida”.
- Utilizar slogans tales como “Hoy el chato por tres minutos arruinó su vida”.

- Poner fotos de aquellos que mueren cruzando cerca de los puentes, fue alguna de las propuestas sugeridas, pues según ellos “asustarían”, o “Es bueno porque hace ver la realidad”.
- Es relevante señalar que entre las propuestas se dan dos corrientes opuestas que buscan persuadir al peatón ya sea de forma positiva con el ejemplo o el humor y por otro lado propuestas que buscan motivar el cambio de comportamiento a través del temor o penalidad.

Estas dos corrientes se presentan también en fuentes académicas y en la práctica publicitaria. Las tesis no comparten el enfoque de incentivar el temor con imágenes agresivas en las comunicaciones.

## **2.3. Análisis de la investigación cuantitativa.**

### **Entrevistas con Cuestionario Estandarizado**

A continuación se presenta el análisis realizado en base a los hallazgos de la investigación cuantitativa:

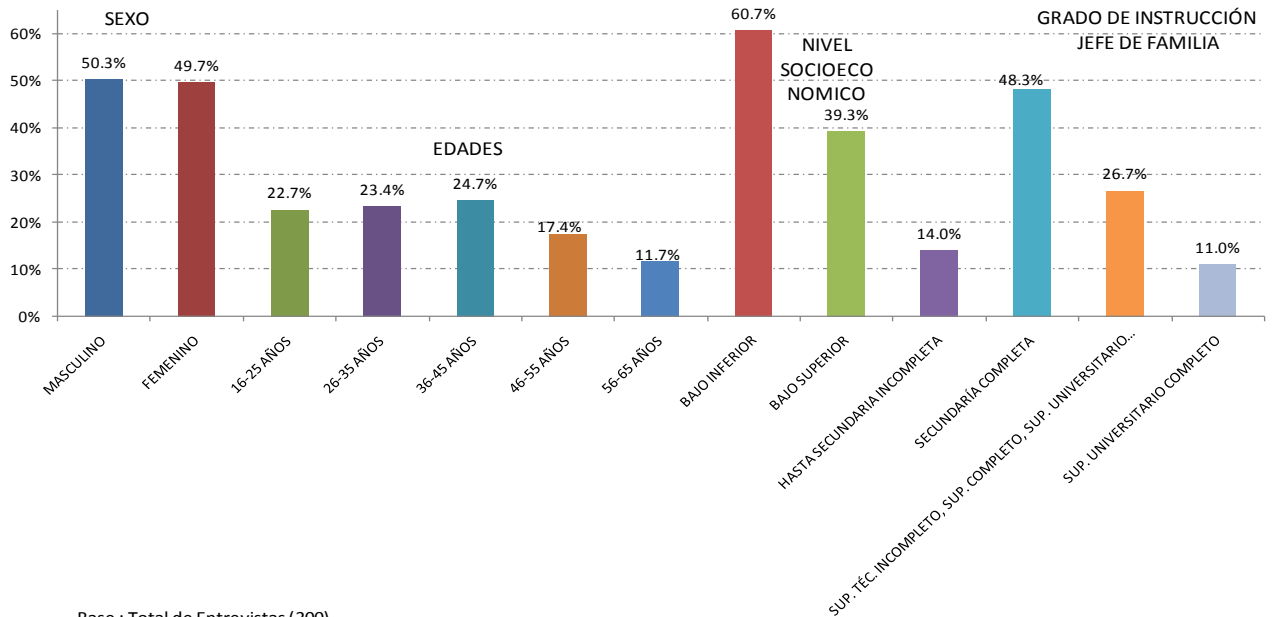
#### Características demográficas de la muestra

Las características más relevantes de la muestra en cuanto a variables socio demográficas de sexo, edad, nivel socioeconómico y grado de educación se encuentran en el gráfico No. 6.

En cuanto al nivel socioeconómico que fue una variable demográfica no controlada se encontró que el 60.7% de la muestra pertenece al nivel bajo inferior, mientras que el 39.3% se ubica en un nivel bajo superior.

Gráfico No. 6

DISTRIBUCION DE LA MUESTRA



Base : Total de Entrevistas (300)

Fuente: elaboración propia.

En cuanto al grado de instrucción, otra variable no controlada, se encontró que el 86% tiene secundaria completa, de los cuales el 26,7 % tiene estudios técnicos y universitarios incompletos y el 11% tiene educación universitaria completa. El grupo sujeto de estudio tiene como jefes de familia en su mayoría a personas con educación, esto podría indicar que el jefe de familia cuenta con recursos cognitivos para servir de modelo formador en el núcleo familiar.

En el cuadro No. 1 aparecen las consideraciones sobre el lugar donde nació el entrevistado, sea éste urbano o rural. Se puede apreciar que el 70% del total de los entrevistados se considera de procedencia urbana y el 30% restante de procedencia rural, según esto, la mayoría de los encuestados habría nacido en un medio expuesto al mobiliario urbano (como es el caso del puente peatonal) y al uso de medios de transporte lo cual puede ser tomado como un facilitador para promover el cambio del comportamiento.

Cuadro No. 1

CONSIDERACION DEL LUGAR DONDE NACIO ENTREVISTADO

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
URBANO (CIUDAD)	70.0%	67.5%	72.5%	82.4%	75.7%	62.2%	57.7%	68.6%	64.3%	78.8%
RURAL (CAMPO)	30.0%	32.5%	27.5%	17.6%	24.3%	37.8%	42.3%	31.4%	35.7%	21.2%
Total 100% Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

En relación a la procedencia de los encuestados, se observa que el 54% es natural de Lima y Callao ver Cuadro No. 2, mientras el 46% son inmigrantes de provincias. Asimismo, más del 60% de la población entrevistada reside en Lima por más de 20 años como se aprecia en el Cuadro No. 2a.

Asimismo, el 75% de los encuestados residen en el distrito de San Juan de Miraflores hace más de 10 años ver Cuadro No 2b. Lo cual indica que para la mayoría conoce de la existencia de puentes peatonales y su función en la movilidad peatonal, siendo parte de su experiencia cotidiana, tema central de esta investigación.

Cuadro No. 2

DEPARTAMENTO DONDE NACIO ENTREVISTADO

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
LIMA	53.0%	56.3%	49.7%	79.4%	60.0%	39.2%	38.5%	37.1%	46.7%	62.7%
AYACUCHO	8.0%	7.9%	8.1%	5.9%	4.3%	12.2%	7.7%	11.4%	11.0%	3.4%
JUNIN	5.3%	3.3%	7.4%	2.9%	5.7%	8.1%	7.7%		6.6%	3.4%
ICA	3.7%	3.3%	4.0%		4.3%	6.8%	1.9%	5.7%	4.4%	2.5%
AREQUIPA	3.0%	3.3%	2.7%		4.3%	2.7%	3.8%	5.7%	3.3%	2.5%
APURIMAC	2.7%	4.0%	1.3%			4.1%	3.8%	8.6%	2.7%	2.5%
CAJAMARCA	2.7%	1.3%	4.0%	2.9%	1.4%	1.4%	5.8%	2.9%	1.6%	4.2%
CUSCO	2.7%	3.3%	2.0%		1.4%	5.4%	3.8%	2.9%	4.4%	
LA LIBERTAD	2.7%	2.0%	3.4%		5.7%	1.4%	3.8%	2.9%	2.7%	2.5%
ANCASH	2.3%	2.6%	2.0%		1.4%	4.1%	3.8%	2.9%	3.3%	.8%
HUANUCO	2.3%	1.3%	3.4%	2.9%	2.9%	2.7%	1.9%		3.3%	.8%
PUNO	2.3%	3.3%	1.3%	1.5%	2.9%	2.7%	3.8%		3.8%	
HUANCAVELICA	1.7%	3.3%				2.7%	1.9%	5.7%	1.1%	2.5%
PIURA	1.7%	.7%	2.7%			2.7%	5.8%		.5%	3.4%
LAMBAYEQUE	1.3%	1.3%	1.3%		1.4%		1.9%	5.7%	2.2%	
CALLAO	1.0%		2.0%	1.5%		1.4%		2.9%	.5%	1.7%
PASCO	1.0%	1.3%	.7%		1.4%	1.4%	1.9%		.5%	1.7%
SAN MARTIN	1.0%	.7%	1.3%	1.5%	1.4%			2.9%	.5%	1.7%
LORETO	.7%	.7%	.7%			1.4%		2.9%	.5%	.8%
UCAYALI	.7%		1.3%	1.5%	1.4%					1.7%
AMAZONAS	.3%		.7%				1.9%			.8%
Total 100% Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.



CUADRO N°2a

TIEMPO DE RESIDENCIA EN LA CIUDAD DE LIMA

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
ENTRE 20 Y 29 AÑOS	34.7%	28.5%	40.9%	57.4%	37.1%	29.7%	19.2%	17.1%	36.3%	32.2%
ENTRE 30 Y 45 AÑOS	26.7%	29.1%	24.2%	2.9%	22.9%	40.5%	44.2%	25.7%	23.6%	31.4%
ENTRE 10 Y 19 AÑOS	17.3%	17.9%	16.8%	23.5%	24.3%	18.9%	5.8%	5.7%	23.6%	7.6%
DE 46 A MÁS	10.7%	12.6%	8.7%			2.7%	25.0%	48.6%	6.6%	16.9%
ENTRE 5 Y 9 AÑOS	7.0%	6.6%	7.4%	10.3%	12.9%	4.1%	1.9%	2.9%	6.6%	7.6%
ENTRE 2 Y 5 AÑOS	3.7%	5.3%	2.0%	5.9%	2.9%	4.1%	3.8%		3.3%	4.2%
Total 100% Base: Viven permanentemente en Lima	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

CUADRO No. 2b

TIEMPO DE RESIDENCIA EN LA CIUDAD DE LIMA SAN JUAN DE MIRAFLORES

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
ENTRE 10 Y 19 AÑOS	40.0%	43.0%	36.9%	38.2%	35.7%	51.4%	40.4%	28.6%	46.7%	29.7%
ENTRE 20 Y 29 AÑOS	25.7%	23.2%	28.2%	29.4%	18.6%	16.2%	30.8%	42.9%	23.6%	28.8%
ENTRE 5 Y 9 AÑOS	13.0%	9.9%	16.1%	17.6%	18.6%	12.2%	5.8%	5.7%	11.5%	15.3%
ENTRE 2 Y 5 AÑOS	10.7%	11.3%	10.1%	13.2%	20.0%	5.4%	7.7%	2.9%	12.1%	8.5%
MÁS DE 30 AÑOS	9.0%	9.3%	8.7%		7.1%	14.9%	13.5%	11.4%	4.9%	15.3%
DE 46 A MÁS	1.3%	2.6%					1.9%	8.6%	1.1%	1.7%
NO RESPONDE	.3%	.7%		1.5%						.8%
Total 100% Base: Vive en San Juan de Miraflores (Lima) por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

En el Cuadro No. 3 se presenta el porcentaje de miembros de la familia con alguna discapacidad, encontrándose que el 91% señaló que no había ningún discapacitado en el hogar. Mientras que un 9% confirmó la presencia de algún miembro de la familia con discapacidad. Esto indica que es necesario considerar a esta minoría en las soluciones de peatonales de la zona.

Cuadro No. 3

ALGUNO DE LOS MIEMBROS DE LA FAMILIA TIENE ALGUNA DISCAPACIDAD

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONÓMICO	
		MASCULINO	FEMENINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
NINGÚN MIEMBRO DE LA FAMILIA ES DISCAPACITADO	91.0%	93.4%	88.6%	92.6%	92.9%	87.8%	94.2%	85.7%	93.4%	87.3%
DISCAPACIDAD FÍSICA	7.3%	6.0%	8.7%	7.4%	4.3%	8.1%	5.8%	14.3%	5.5%	10.2%
DISCAPACIDAD VISUAL	1.7%	.7%	2.7%		2.9%	4.1%			1.1%	2.5%
Total 100%										
Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

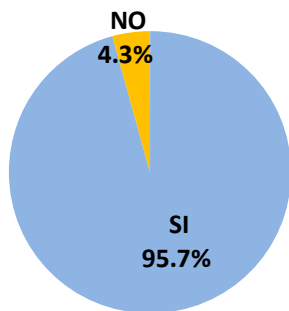
Como se observa en los Gráficos No. 7 A y No. 7 B al preguntar a todo el marco muestral si se cruza la Panamericana Sur de día se encontró que casi la totalidad de las personas 95.7%, refirió cruzar la Panamericana Sur en el día.

Por otro lado cuando se preguntó si cruza la Panamericana Sur de noche sólo la mitad del marco muestral 49.3%, señaló que lo hace por la noche.

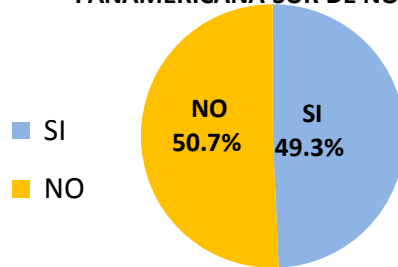
Gráfico No. 7 A

Gráfico No. 7 B

PERSONAS QUE CRUZAN LA PANAMERICANA SUR EN EL DÍA



PERSONAS QUE CRUZAN LA PANAMERICANA SUR DE NOCHE



Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)

Fuente: elaboración propia.

En el cuadro No. 4 se detallan las principales razones por las que las personas encuestadas necesitan cruzar la Panamericana Sur. Estas son: 63.7% “para tomar mi movilidad”, seguida de 31.0% “para ir a mi trabajo” razón que fue referida principalmente por los varones 41.1%.

Si se analizan las distintas razones por las que el poblador de San Juan de Miraflores cruza la Panamericana Sur, se observa que la gran mayoría precisa cruzar esta vía para desplazarse hacia diferentes lugares con el fin de realizar una variedad de actividades.

Cuadro No.4

RAZONES POR LAS QUE TIENE QUE CRUZAR LA PANAMERICANA SUR

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCULINO	FEMENINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
PARA TOMAR MI MOVILIDAD	63.7%	62.3%	65.1%	70.6%	51.4%	60.8%	61.5%	82.9%	68.7%	55.9%
PARA IR A MI TRABAJO	31.0%	41.1%	20.8%	27.9%	38.6%	37.8%	32.7%	5.7%	28.6%	34.7%
PARA IR AL PARQUE ZONAL	6.0%	6.0%	6.0%	5.9%	4.3%	5.4%	7.7%	8.6%	7.1%	4.2%
PARA LLEVAR A MIS NIÑOS AL COLEGIO	5.3%	1.3%	9.4%		7.1%	9.5%	5.8%	2.9%	7.7%	1.7%
PARA SALIR DE COMPRAS	4.0%	2.0%	6.0%	2.9%	4.3%		7.7%	8.6%	3.3%	5.1%
PARA VISITAR FAMILIARES	2.3%	2.6%	2.0%		4.3%	1.4%	1.9%	5.7%	1.6%	3.4%
PARA IR ESTUDIAR	1.3%	2.0%	.7%	5.9%					.5%	2.5%
PARA IR AL CENTRO DE SALUD	1.0%		2.0%	1.5%	1.4%	1.4%			1.1%	.8%
PARA HACER TRÁMITES	.7%	1.3%		1.5%			1.9%		.5%	.8%
NO SABE/ NO RESPONDE	1.0%	2.0%		1.5%	1.4%		1.9%		.5%	1.7%
Total Múltiple										
Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

Es importante resaltar que a partir del Cuadro No. 4 y el Gráfico No. 7A y 7B podemos concluir que el cruce de la vía rápida Panamericana Sur es un evento relevante en la vida de los pobladores de esta zona, pues tienen que realizarlo con mucha frecuencia en su cotidianidad. Por ello es tan importante lograr el cambio de comportamiento hacia el uso del puente peatonal.

Entre las personas encuestadas que cruzan de día la Panamericana Sur (Cuadro No. 5), la mayoría manifestó hacerlo por el puente peatonal con el 76.7%. Informan no usar el puente el 21.3% grupo conformado por los que cruzan “corriendo por la carretera / la pista” con el 15.0% y “por debajo del puente” con el 6.3%.

Cuadro No 5.

CÓMO CRUZA LA PANAMERICANA SUR DE DÍA

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
POR EL PTE PEATONAL	76.7%	75.5%	77.9%	76.5%	82.9%	70.3%	71.2%	85.7%	71.4%	84.7%
CORRIENDO POR LA CARRETERA/ LA PISTA	15.0%	16.6%	13.4%	14.7%	11.4%	21.6%	21.2%		18.7%	9.3%
POR DEBAJO DEL PUENTE	6.3%	5.3%	7.4%	7.4%	2.9%	4.1%	7.7%	14.3%	7.1%	5.1%
CUALQUIERA DE LAS DOS (carretera o puente)	2.0%	2.6%	1.3%	1.5%	2.9%	4.1%			2.7%	.8%
Total 100%										
Base: Vive en San Juan de Miraflores (Lima) por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

Entre quienes cruzan de noche, menos de la mitad aludió hacerlo por el puente peatonal con el 71.1% y un porcentaje menor reportó hacerlo corriendo por la carretera con el 15.5%, entre otras modalidades indicadas en menor medida. Cuadro No.6.

Es necesario que el plan de mercadeo social haga énfasis en los peligros de cruzar la carretera de noche prescindiendo del puente, relacionándolo con la generación de actitudes positivas.

Cuadro No.6

CÓMO CRUZA LA PANAMERICANA SUR DE NOCHE

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
POR EL PTE PEATONAL	71.1%	74.0%	67.8%	70.2%	70.5%	68.0%	70.0%	82.6%	60.8%	89.9%
CORRIENDO POR LA CARRETERA/ LA PISTA	15.5%	14.4%	16.7%	17.0%	18.2%	18.0%	16.7%		20.8%	5.8%
POR DEBAJO DEL PUENTE	6.7%	5.8%	7.8%	6.4%	4.6%	4.0%	10.0%	13.0%	9.6%	1.5%
CUALQUIERA DE LAS DOS (carretera o puente)	5.7%	4.8%	6.7%	6.4%	6.8%	6.0%	3.3%	4.4%	7.2%	2.9%
NO SABE/ NO RESPONDE	1.0%	1.0%	1.1%			4.0%			1.6%	
Total 100%										
Base: Vive en San Juan de Miraflores (Lima) por lo menos 2 años	194	104	90	47	44	50	30	23	125	69

Fuente: elaboración propia.

Al preguntar directamente “si usa o no usa el puente” el 87.3% responde que si lo utiliza. Cuadro No. 7

Cuadro No. 7

USO O NO USO DEL PUENTE PEATONAL

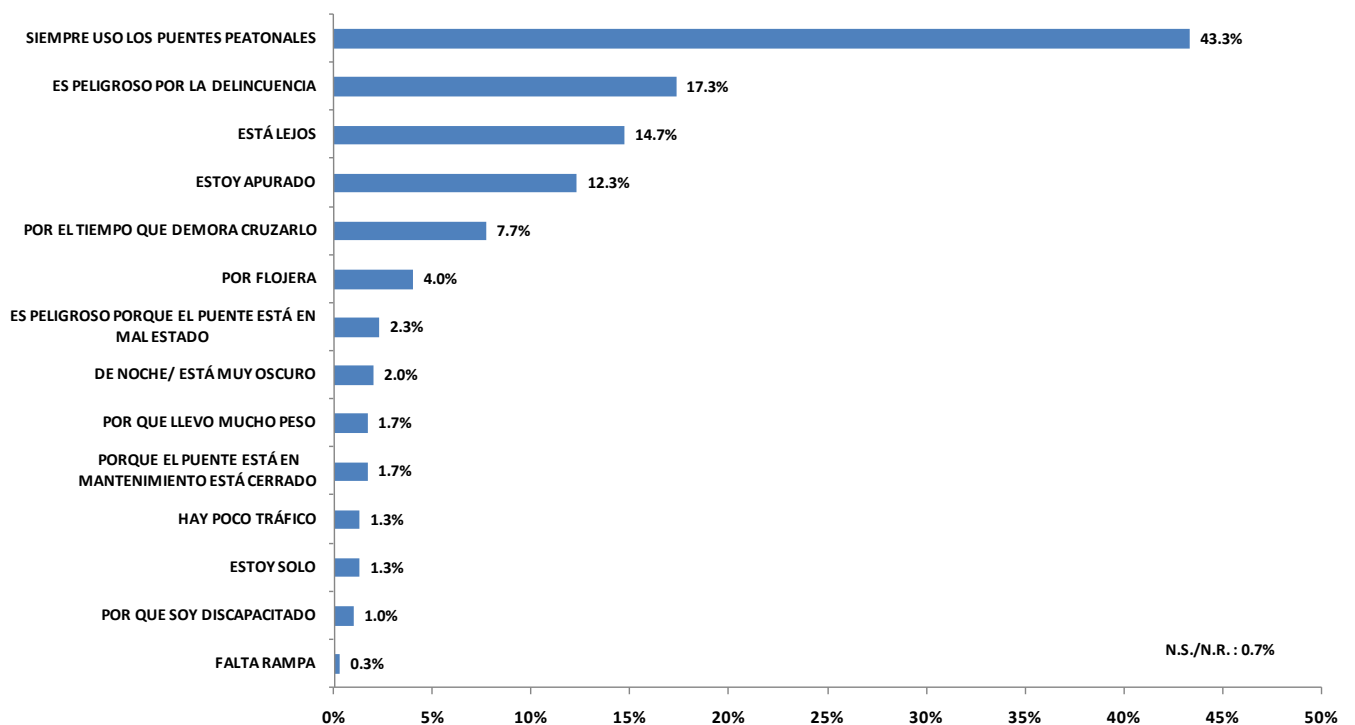
	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONÓMICO	
		MASCULINO	FEMENINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
SI	87.3%	86.1%	88.6%	88.2%	85.7%	81.1%	94.2%	91.4%	84.6%	91.5%
NO	12.7%	13.9%	11.4%	11.8%	14.3%	18.9%	5.8%	8.6%	15.4%	8.5%
Total 100% Base: Vive en San Juan de Miraflores (Lima) por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

Por otro lado al preguntar sobre las “razones por las que no usa el puente” Gráfico No.8 un total de 56.7% reconoce que no siempre los utiliza, considerando que las razones de no uso referidas fueron: 17.3% “es peligroso por la delincuencia”, 14.7%, “está lejos” y 12.3%, “estoy apurado” entre otras señaladas en menor proporción.

Gráfico No. 8

RAZONES POR LAS QUE NO USA EL PUENTE PEATONAL

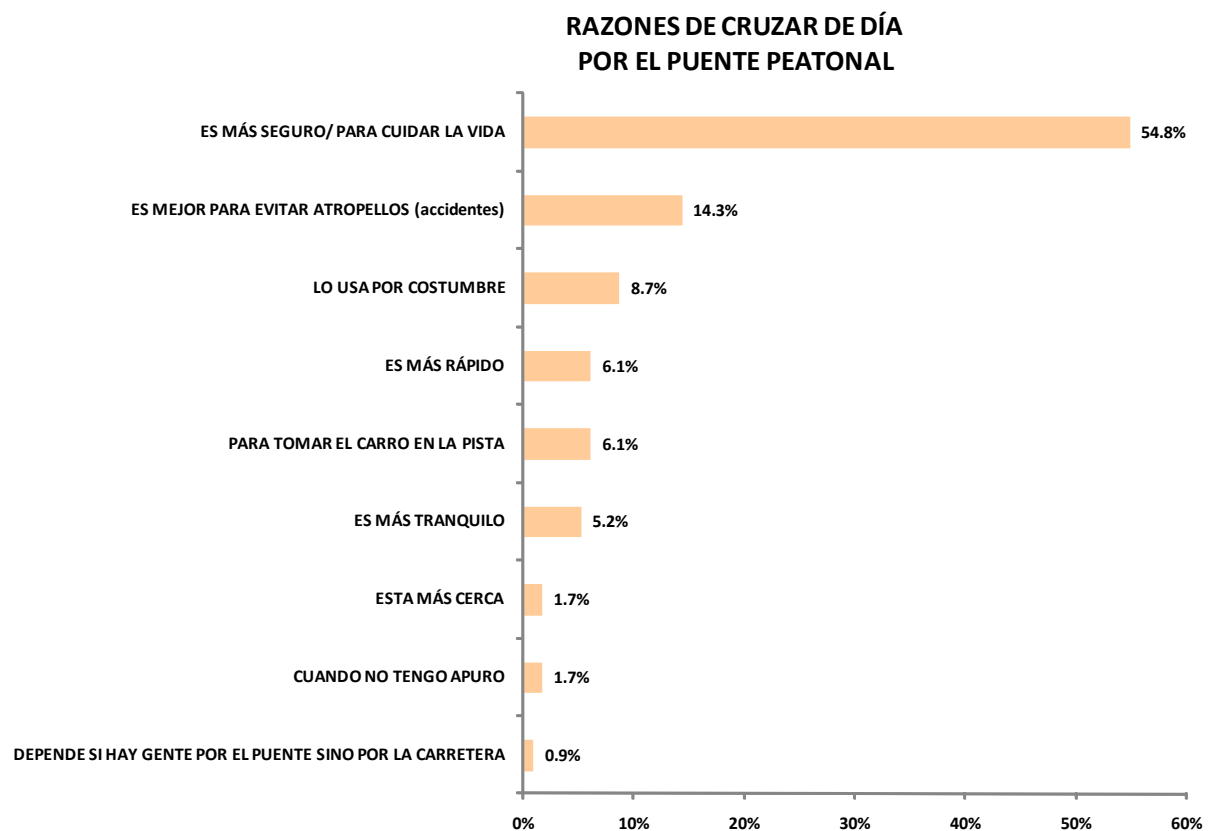


Base: Viven en SJM por lo menos 2 años (300)

Fuente: elaboración propia.

Es factible reconocer cierta contradicción entre el Cuadro No. 7 y el Gráfico No. 8 puesto que mientras que ante la pregunta directa si “usa o no el puente peatonal” el 87.3% de los encuestados contestó que sí utilizaba el puente peatonal; al repreguntar respecto a qué razones existirían para no utilizarlo, un 56.7% reconoce que no siempre los utiliza. Este resultado lleva a pensar que los encuestados en un primer momento contestaron desde la norma, desde “el deber ser” y lo “que debería ser cumplido”. Sin embargo, a medida que transcurre la encuesta y se realiza una pregunta indirecta, se pone en evidencia que existen una serie de factores que pueden determinar un cambio en la conducta esperada. La delincuencia, la falta de tiempo, la flojera, entre otros, son algunos de los factores que justificarían el no uso de puentes peatonales. La razón principal por la que los encuestados manifestaron cruzar de día por el puente peatonal fue porque “es más seguro para cuidar la vida” 54.8% seguida de “es mejor evitar atropellos” 14.3%. Estos resultados indican que la mayor parte de las personas encuestadas manifiestan utilizar el puente peatonal por razones de seguridad 69.1% como se aprecia en el Gráfico No. 9

Gráfico No. 9



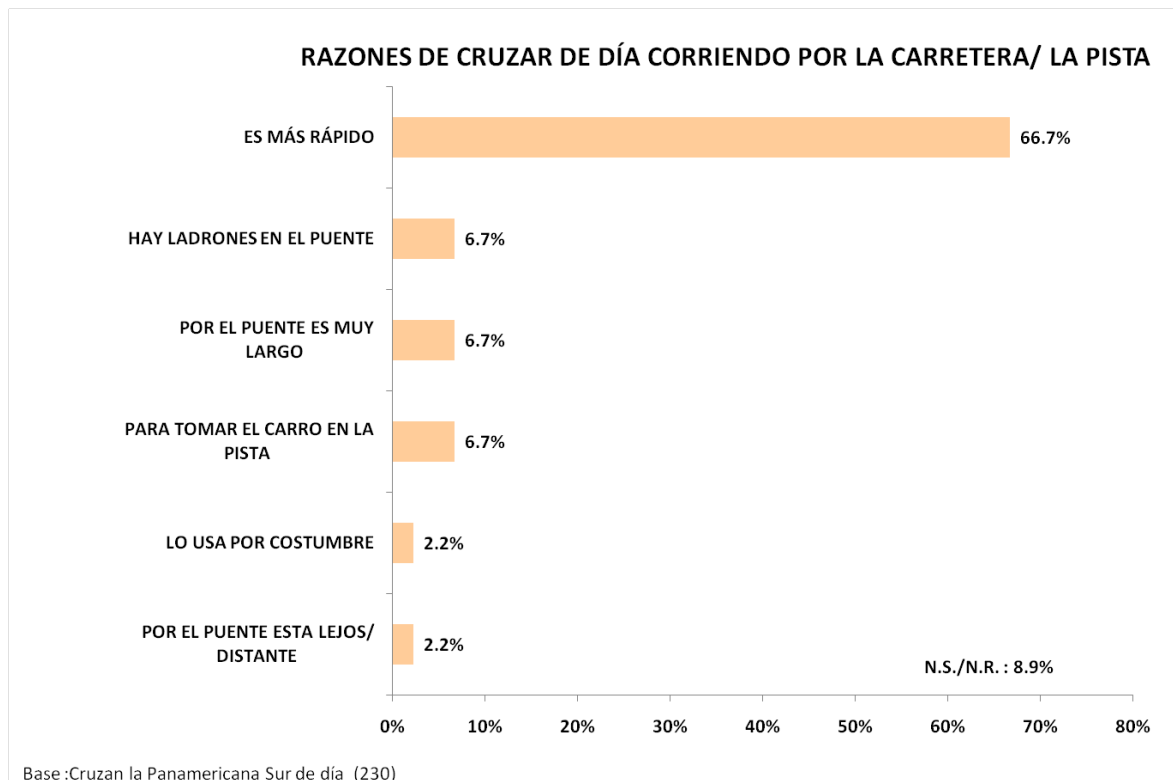
Base :Cruzan la Panamericana Sur de día (230)

Fuente: elaboración propia.



En el caso de quienes afirmaron cruzar de día corriendo por la carretera, justificaron su comportamiento fundamentalmente en que era más rápido 66.7%. Esta respuesta concuerda con recogido en la Observación y en las respuestas que dan los participantes de los grupos de enfoque. En el sentido que la mayoría no usa los puentes pues consideran que toma mucho tiempo. A su vez coincide con la afirmación del especialista entrevistado: Ingeniero Juan Carlos Dextre, quien señala que el primer obstáculo para el uso de los puentes peatonales, es el tiempo que toma cruzarlos más allá de un problema de seguridad, educación o ciudadanía. Gráfico No. 10

Gráfico No. 10

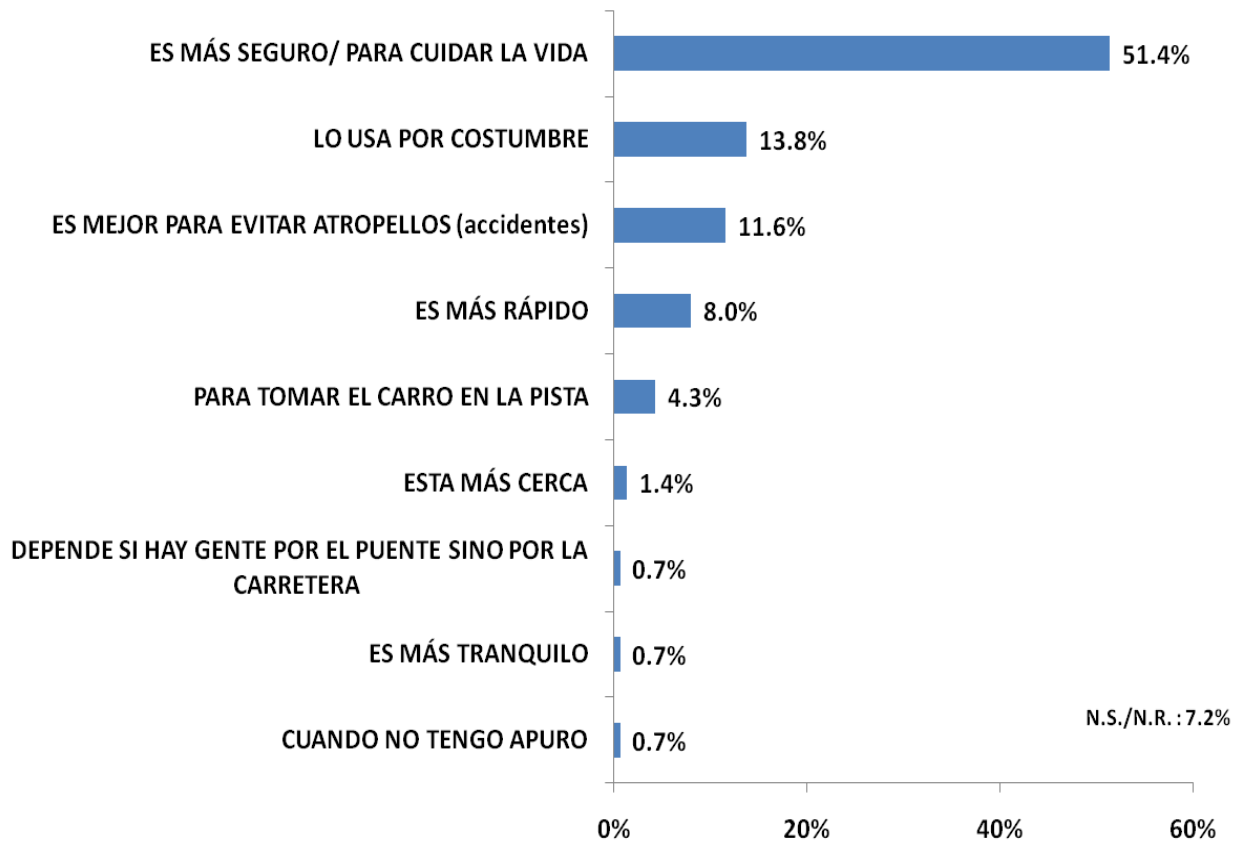


Fuente: elaboración propia.

Analizando el Gráfico No. 11A, de las personas que sí cruzan la Panamericana Sur de noche y manifiestan hacerlo por los puentes: 51.4% indica que es más seguro, sumados al 11.6% que señala que es mejor para evitar atropellos, lo que da un total de 63% de personas que usan el puente de noche para cuidar su vida o prevenir accidentes. Aparentemente, la noche les permite percibir con mayor claridad la importancia de usar los puentes peatonales incluso considerando la falta de seguridad ciudadana y la existencia de delincuentes en las cercanías de los mismos durante la noche.

Gráfico No. 11A

### RAZONES DE CRUZAR DE NOCHE POR PUENTE PEATONAL



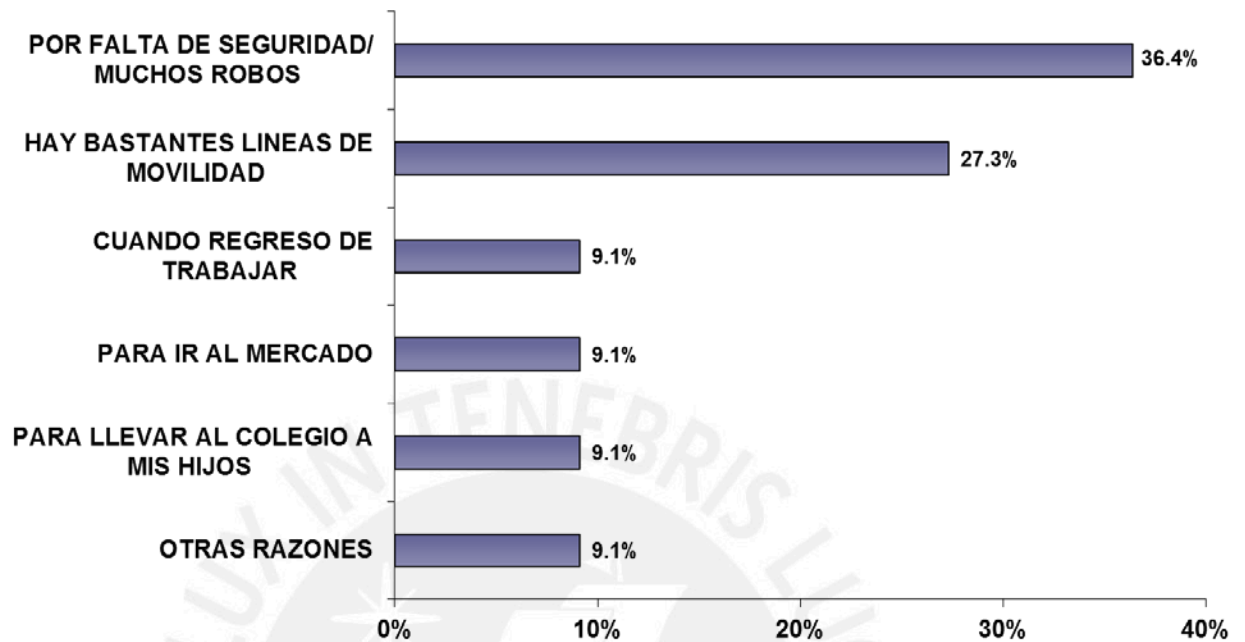
Base : Cruzan de noche por puente peatonal la Panamericana Sur (138)

Fuente: elaboración propia.

Por otro lado al revisar las razones comentadas de no cruzar de noche (Gráfico No. 11B), se puede apreciar el gran problema de seguridad ciudadana, ya que el 36.4% de las personas que nunca cruzan de noche, no lo hacen por la delincuencia ya que comentan que “hay ladrones en el puente”. Por ello es importante que el plan a desarrollar incluya medidas que garanticen la seguridad en los puentes peatonales durante la noche.

Gráfico No. 11 B

### RAZONES POR LAS QUE NO CRUZA LA PANAMERICANA SUR DE DÍA



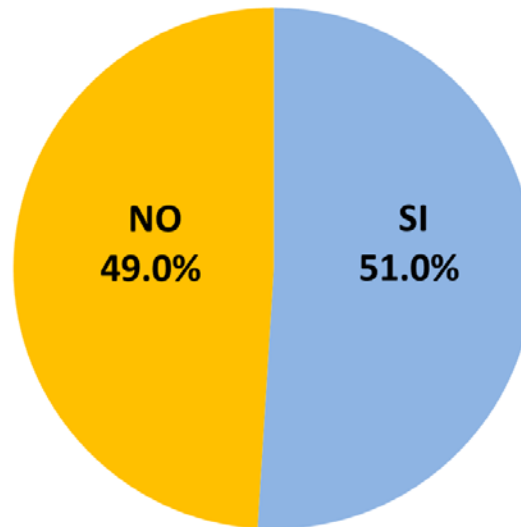
Base : NO cruzan la Pan. Sur de día (11)

Fuente: elaboración propia.

Los encuestados que manifiestan que no existen suficientes puentes peatonales son el 49% (Gráfico No. 12). Sin embargo, la observación permitió constatar que los puentes peatonales están ubicados cada 500 metros lo que es técnicamente recomendado según el Ingeniero José Justiniano del área técnica de EMAPE. Esta percepción responde a una falta de cultura de caminar y de prevención en el manejo del tiempo.

Gráfico No.12

## EXISTEN SUFICIENTES PUENTES PEATONALES POR SU ZONA



Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)

Base: Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
Fuente: elaboración propia.

Analizando el Cuadro No. 8 el 44.9% de los encuestados afirma que cruza la pista porque no existen suficientes puentes peatonales, mientras que el 34.7% afirma caminar hasta que encuentra un puente peatonal y el 20.4% toma otra ruta.

Al comparar las respuestas del Cuadro No. 7 (página 118) en el que 87.3 % manifestó usar el puente y el 12.7% no usarlo, contra el 44.9% que dice cruzar la pista en el Cuadro No. 8, podemos observar un 32.2% de incremento en las personas que reconocen cruzar la pista. Se podría concluir que mientras la responsabilidad de cruzar la pista recae en otro, como en este caso sobre la municipalidad que coloca puentes cada 500 metros, ésta es reconocida. Mientras que cuando la responsabilidad de cruzar la pista es del peatón, por un tema de deseabilidad social, no se reconoce la falta de no usar los puentes peatonales.

Cuadro No. 8

FORMAS DE CRUZAR LA PANAMERICANA ANTE LA CREENCIA QUE NO EXISTEN SUFICIENTES  
PUENTES PEATONALES

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
CRUZOLA PISTA	44.9%	47.1%	43.0%	46.7%	35.3%	59.5%	48.0%	18.8%	51.6%	32.7%
CAMINO HASTA ENCONTRAR UN PUENTE PEATONAL	34.7%	36.8%	32.9%	40.0%	41.2%	16.7%	32.0%	62.5%	28.4%	46.2%
TOMO OTRARUTA	20.4%	16.2%	24.1%	13.3%	23.5%	23.8%	20.0%	18.8%	20.0%	21.2%
Total 100%										
Base: Dijeron que NO existen suficientes puentes peatonales	147	68	79	30	34	42	25	16	95	52

Fuente: elaboración propia.

Analizando las respuestas ante las principales creencias señaladas sobre cuál es la causa más común de atropellos (Cuadro No.9), las respuestas son atribuidas en su mayoría a la falta de responsabilidad del peatón 66.4% puesto que en primer lugar se ubica la “imprudencia del peatón” con el 37.7%, seguida de “los peatones no usan el puente peatonal” con el 28.7%. Otras razones mencionadas son: “el exceso de velocidad de los conductores de vehículos” con 18.3%, mientras que “la escasez de puentes peatonales” con 7.0% es otra razón mencionada en menor medida.

Da la impresión, que cuando los peatones comentan sobre el comportamiento del peatón lo hacen como si hablaran de otros. Cuando esto sucede, son capaces de adjudicar la responsabilidad de los accidentes a los peatones. Esto podría reflejar una disonancia entre la percepción de sus propios actos donde no se reconoce la falta y la adjudicación de errores y fallas a otros peatones deslindando de esta manera la responsabilidad de sus acciones. Lo cual hace más difícil la adopción de una buena conducta vial.

Cuadro No. 9.

CREENCIA RESPECTO A CUAL ES LA CAUSA MÁS COMÚN DE ATROPELLOS

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN	37.7%	40.4%	34.9%	41.2%	31.4%	35.1%	42.3%	42.9%	33.0%	44.9%
LOS PEATONES NO USAN EL PUEBTE PEATONAL	28.7%	25.2%	32.2%	29.4%	30.0%	27.0%	36.5%	14.3%	32.4%	22.9%
EXCESO DE VELOCIDAD DE LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS	18.3%	16.6%	20.1%	14.7%	22.9%	18.9%	13.5%	22.9%	15.4%	22.9%
ESCASEZ DE PUNTES PEATONALES	7.0%	8.6%	5.4%	5.9%	7.1%	10.8%	3.8%	5.7%	8.8%	4.2%
CHOFERES EN ESTADO DE EBRIEDAD	4.3%	4.0%	4.7%	5.9%	5.7%	4.1%	1.9%	2.9%	5.5%	2.5%
PEATONES EN ESTADO DE EBRIEDAD	3.0%	4.6%	1.3%	1.5%	2.9%	2.7%	1.9%	8.6%	3.3%	2.5%
FALTA SEMÁFOROS	.7%	.7%	.7%	1.5%				2.9%	1.1%	
NO SABE/ NO RESPONDE	.3%		.7%			1.4%			.5%	
Total 100%										
Base: Vive en San Juan de Miraflores (Lima) por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

La mayoría de entrevistados cree que los accidentes y/o atropellos en las cercanías del puente peatonal ocurren de manera eventual, ya sea una vez al mes 41.0% o una vez al año 31.3%. Fueron pocos quienes señalaron una mayor frecuencia de dichos accidentes; una vez a la semana 18.3% y más de una vez por semana 7.3%. Cuadro No.10.

Sin embargo, la realidad es otra, y se comprueba en los medios de comunicación, que a diario informan sobre la ocurrencia de “accidentes” y muertes por atropello muy cercanos a los puentes peatonales. Esto demuestra que los peatones estarían negando los riesgos que ellos mismos están generando. Haciendo más complejo el adoptar un nuevo comportamiento peatonal.



Cuadro No.10.

## FRECUCENCIA CON LA QUE CREE QUE OCURREN ACCIDENTES/ ATROPELLOS CERCA AL PUENTE PEATONAL

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
UNA VEZ AL MES	41.0%	44.4%	37.6%	38.2%	42.9%	45.9%	32.7%	42.9%	46.7%	32.2%
UNA VEZ AL AÑO	31.3%	28.5%	34.2%	35.3%	34.3%	23.0%	30.8%	37.1%	33.0%	28.8%
UNA VEZ A LA SEMANA	18.3%	14.6%	22.1%	17.6%	14.3%	21.6%	19.2%	20.0%	13.2%	26.3%
MÁS DE UNA VEZ POR SEMANA	7.3%	9.9%	4.7%	7.4%	7.1%	8.1%	11.5%		5.5%	10.2%
NUNCA	1.3%	2.0%	.7%	1.5%	1.4%	1.4%	1.9%		1.1%	1.7%
OTRAS FRECUENCIAS	.3%	.7%					1.9%			.8%
NO SABE/ NO RESPONDE	.3%		.7%				1.9%		.5%	
Total 100%										
Base: Vive en San Juan de Miraflores (Lima) por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

En relación al tema de movilidad peatonal y medio de transporte, el medio utilizado con mayor frecuencia es la combi con el 96.7%, seguido del micro con 72.0% y la mototaxi con 61.7%. El ómnibus también es utilizado por más de la mitad de la muestra 53.3%, mientras que el colectivo fue el medio menos referido con el 38.3%, observándose que éste es utilizado principalmente por las personas entre 16 y 45 años. Estos resultados indican que la mayor parte de las personas encuestadas utiliza el transporte público, por lo cual la ubicación apropiada del paradero y la visibilidad del mismo se convierten en elementos relevantes para fomentar el uso de los puentes peatonales. Cuadro No. 11.

Cuadro No. 11

## MEDIO DE TRANSPORTE QUE UTILIZA CON MAYOR FRECUENCIA

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
COMBI	96.7%	98.0%	95.3%	98.5%	100.0%	95.9%	96.2%	88.6%	98.9%	93.2%
MICRO	72.0%	74.2%	69.8%	72.1%	68.6%	70.3%	75.0%	77.1%	70.9%	73.7%
MOTO TAXI	61.7%	58.9%	64.4%	52.9%	54.3%	73.0%	61.5%	68.6%	64.3%	57.6%
ÓMNIBUS	53.3%	55.6%	51.0%	55.9%	45.7%	56.8%	59.6%	45.7%	51.6%	55.9%
COLECTIVO	38.3%	40.4%	36.2%	41.2%	38.6%	45.9%	28.8%	28.6%	37.4%	39.8%
Total Múltiple Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

Al consultar sobre el lugar donde se acostumbra tomar el medio de transporte, los usuarios de combis reportaron en un 55.2% usar el paradero oficial, mientras que los usuarios de micros reportaron el 50.5%. Respecto a los usuarios de otros medios de transporte, se observa que el porcentaje de personas que acostumbran a usar paraderos oficiales disminuye gradualmente siendo para ómnibus 43.8%, colectivo 38.3% y en el caso de moto taxi 25.9%.

Es importante resaltar que según lo contestado en las encuestas una gran parte de las personas utilizan el paradero oficial, sin embargo en la observación de campo se constató que la mayoría de peatones utilizaban los paraderos informales. Razón por la cual no cruzaban por el puente sino por la pista ya que de esta forma les quedaba más cerca el paradero. Esto parece indicar que un paradero bien o mal ubicado puede favorecer o resultar negativo para el uso del puente peatonal. Asimismo se observó que el uso principal de las mototaxis es evitar el uso del puente y bordear hacia el otro lado de la carretera.

En este sentido es clave para la estrategia de promoción de seguridad vial considerar ubicaciones apropiadas para los paraderos en relación a los puentes peatonales.

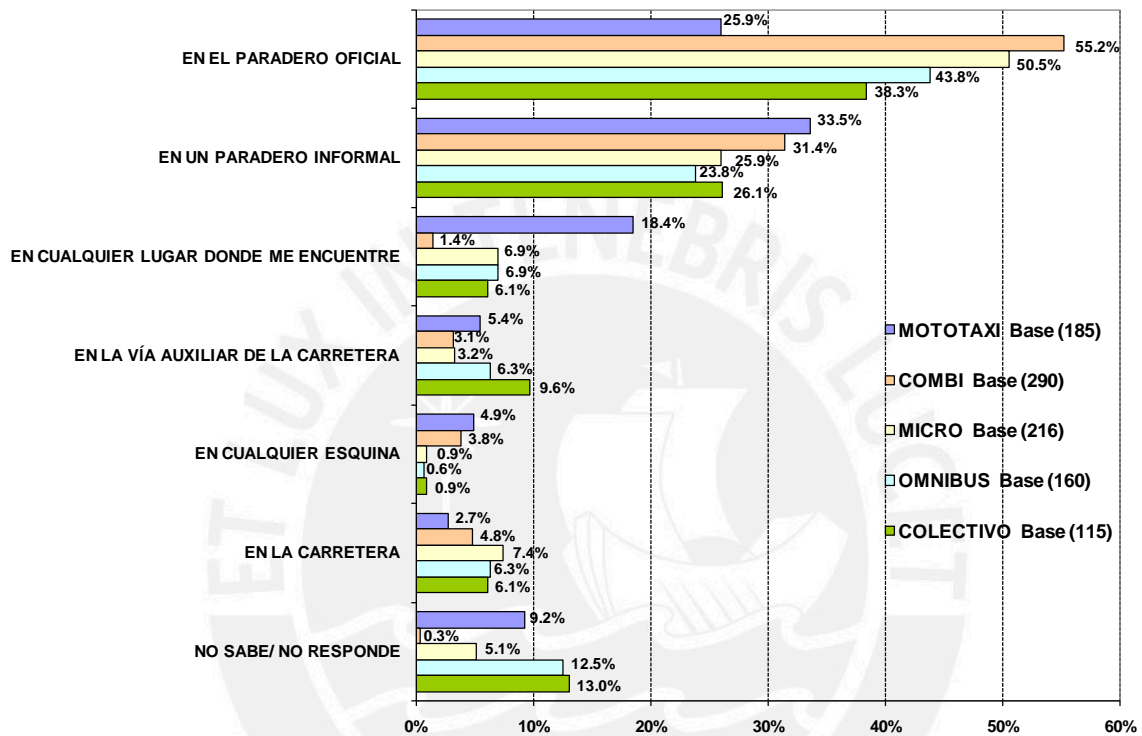
Un dato que vale la pena destacar es que los usuarios de mototaxi suelen tomarlos en el 33.5% de los casos en un paradero informal y el 18.4% en cualquier lugar donde se encuentren, lo que suma más del 50% de uso de

paraderos no oficiales para este medio de transporte. Es importante definir paraderos oficiales para los mototaxis que actualmente no cuentan con ellos.

Gráfico No.13.

Gráfico No.13.

**LUGAR DONDE ACOSTUMBRA TOMAR EL MEDIO DE TRANSPORTE..:**



Fuente: elaboración propia.

Analizando el medio de transporte más utilizado, se puede apreciar que los entrevistados que utilizan la combi como principal medio de transporte público, 50.7%, refieren que llegar a su destino les toma entre 30 minutos y 1 hora.

Esto es un indicador de la problemática del transporte público y el tiempo que demora llegar a los destinos.

Este factor, el tiempo que demora trasladarse, se convierte en una barrera más para el uso de los puentes peatonales por lo que la solución de la problemática del tránsito debe ser integral. Cuadro No.12.

Cuadro No. 12

TIEMPO QUE PASA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO "COMBI"  
HASTA LLEGAR A SU DESTINO

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU- LINO	FEME- NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
ENTRE 30 MINUTOS Y UNA HORA	50.7%	52.7%	48.6%	56.7%	51.4%	47.9%	44.0%	51.6%	53.3%	46.4%
MENOS DE 30 MINUTOS	37.2%	34.5%	40.1%	31.3%	37.1%	39.4%	42.0%	38.7%	37.2%	37.3%
ENTRE UNA HORA Y DOS HORAS	10.7%	10.8%	10.6%	9.0%	11.4%	11.3%	14.0%	6.5%	8.3%	14.5%
MÁS DE 2 HORAS	1.4%	2.0%	.7%	3.0%		1.4%		3.2%	1.1%	1.8%
Total 100% -Base: Vive en San Juan de Miraflores (Lima), usa combi	290	148	142	67	70	71	50	31	180	110

Fuente: elaboración propia.

Al preguntar a los encuestados sobre quién recae la responsabilidad del no uso de puentes peatonales ellos contestaron que el peatón es el principal responsable 48.3%, seguida en menor medida del alcalde/ municipio 19.7% y del Ministerio de Transporte y Comunicaciones 16.7%. Otras instituciones y/o personas mencionadas fueron la policía 6.0%, los padres de familia 4.7% y las escuelas 4.7%.

Estos resultados dan cuenta del grado de consciencia de la falta que estas personas están cometiendo, de los riesgos que ésta conlleva y de la responsabilidad que deben asumir. Al igual que en los anteriores resultados también es más fácil reconocer la responsabilidad del no uso de los puentes peatonales en el otro. Así se observa que un total de 51.7%, responsabiliza al alcalde, a la policía, al ministerio o a las escuelas. Cuadro No. 13.

Cuadro No. 13.

**RELACIÓN DE PERSONAS O INSTITUCIONES SOBRE QUIEN RECAE LA RESPONSABILIDAD  
DEL NO USO DEL PUENTE PEATONAL PARA CRUZAR VIAS DE ALTO TRÁNSITO  
PRIMERA MENCION**

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
EL PEATÓN	48.3%	43.0%	53.7%	55.9%	40.0%	55.4%	44.2%	40.0%	42.9%	56.8%
EL ALCALDE/ MUNICIPIO	19.7%	20.5%	18.8%	19.1%	20.0%	20.3%	21.2%	17.1%	23.1%	14.4%
EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES	16.7%	19.2%	14.1%	13.2%	22.9%	13.5%	17.3%	17.1%	18.7%	13.6%
EN LA POLICÍA	6.0%	7.3%	4.7%	5.9%	4.3%	6.8%	5.8%	8.6%	6.6%	5.1%
EN LOS PADRES DE FAMILIA	4.7%	4.6%	4.7%	2.9%	8.6%	2.7%	5.8%	2.9%	4.9%	4.2%
EN LAS ESCUELAS	4.7%	5.3%	4.0%	2.9%	4.3%	1.4%	5.8%	14.3%	3.8%	5.9%
Total 100%										
Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

Para aquellos que cruzan la Panamericana Sur sin usar el puente (Cuadro No. 14), las sensaciones experimentadas son en mayor medida negativas: “siento temor por la velocidad en la que van los vehículos” 51.7%, aunque también se observan otras que demuestran una actitud de mayor riesgo y/o excesiva confianza: “es la forma más rápida” 31.1%, “es fácil” 12.2% entre otras.

Llama la atención el dato que las mujeres son las que a pesar del temor que experimentan, no usan el puente. Esta actitud se contradice con la función natural de la mujer de cuidar y preservar la vida. Por otro lado el grupo etéreo entre los 35 y 45 años de edad es el que siente más temor sin embargo se arriesga a cruzar la Panamericana sur por la pista. Estos datos son preocupantes en la medida que son personas que están en edad de criar hijos convirtiéndose en modelos negativos para ellos. Cuadro No. 14.

Cuadro No. 14.

**SENSACIONES ASOCIADAS A CRUZAR LA VÍA RÁPIDA SIN USAR EL PUENTE PEATONAL**

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
SIENTO TEMOR POR LA VELOCIDAD EN LA QUE VAN LOS VEHÍCULOS, PERO ME ARRIESGO	51.7%	44.4%	59.6%	45.1%	40.4%	61.7%	56.8%	56.0%	38.9%	73.0%
ES LA FORMA MÁS RÁPIDA	31.1%	33.9%	28.1%	29.4%	35.1%	31.7%	27.3%	32.0%	39.6%	16.9%
ES FÁCIL	12.2%	12.9%	11.4%	15.7%	10.5%	13.3%	11.4%	8.0%	16.1%	5.6%
ES ALGO COTIDIANO, ESTOY ACOSTUMBRADO	6.7%	10.5%	2.6%	9.8%	12.3%	1.7%	4.5%	4.0%	8.1%	4.5%
AMÍ NO ME VA A PASAR NADA	3.8%	4.8%	2.6%	3.9%	3.5%	1.7%	6.8%	4.0%	3.4%	4.5%
CUANDO TE TOCA TE TOCA	1.7%	2.4%	.9%	3.9%	3.5%				2.0%	1.1%
ES EMOCIONANTE, ME GUSTA LA ADRENALINA	.8%	.8%	.9%	2.0%	1.8%				.7%	1.1%
Total Múltiple										
Base: Cruzaron la vía rápida sin usar el puente peatonal	238	124	114	51	57	60	44	25	149	89

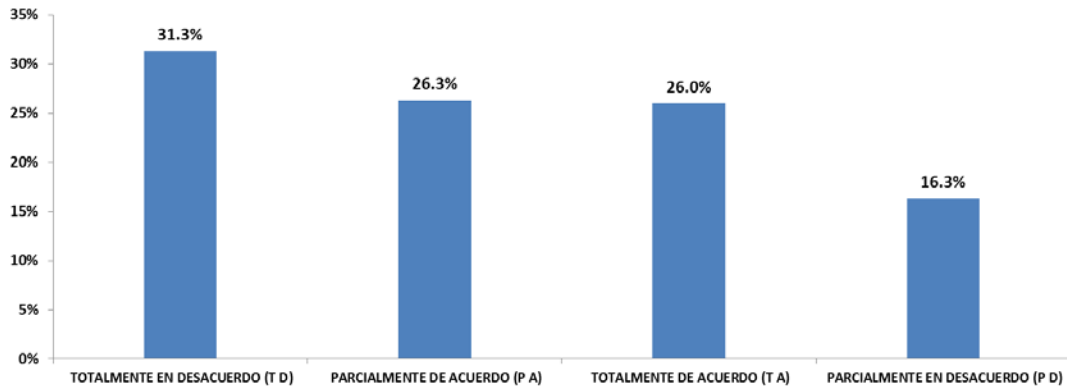
Fuente: elaboración propia.

Respecto al grado de acuerdo frente a la disyuntiva de cruzar la carretera directamente o cruzarla por el puente, solamente el 26% concuerda totalmente con que a veces siente la duda de cruzar directamente por la carretera. Un 31.3% es poco reflexivo pues plantea que nunca tiene dudas y se lanza a cruzar la pista. Gráfico No. 14



Gráfico No. 14.

**GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA  
A LOS PUENTES PEATONALES  
"A VECES SIENTO DUDA ENTRE CRUZAR LA CARRETERA DIRECTAMENTE O  
CRUZAR LA CARRETERA POR EL PUENTE PEATONAL"**  
( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )

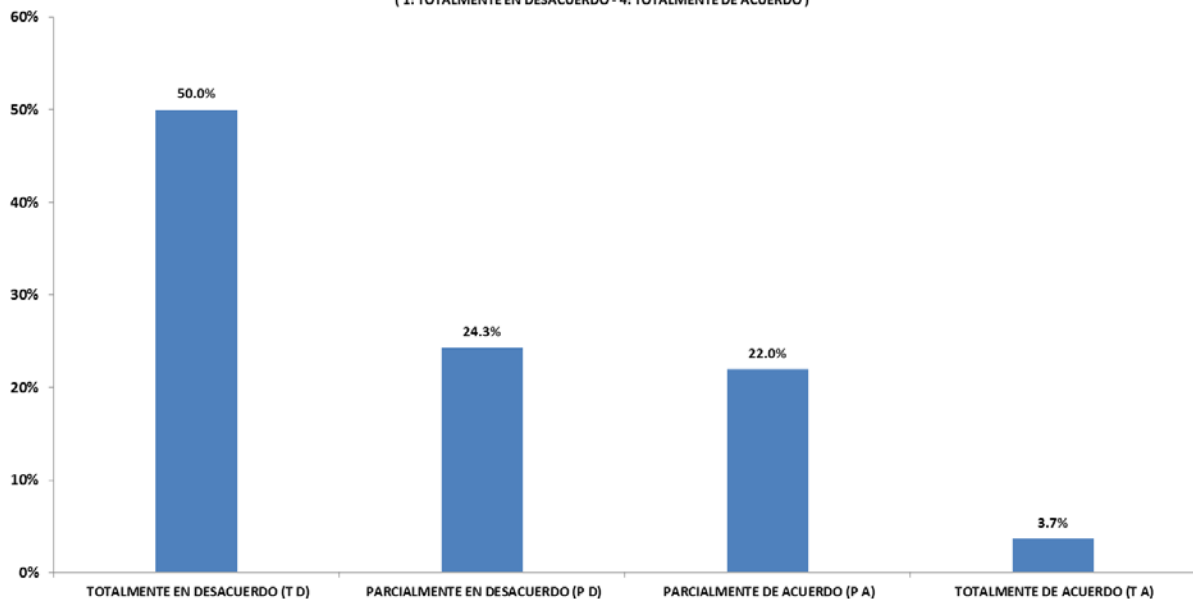


Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
Fuente: elaboración propia

Esta impulsividad se corrobora al indagar sobre la creencia referida “a que nunca me van a atropellar, por eso no me preocupan los puentes peatonales” donde el 50% parece coincidir con esta afirmación. Gráfico No. 15.

Gráfico No. 15

**GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA A LOS PUENTES PEATONALES  
"CREO QUE A MI NUNCA ME VAN ATROPELLAR POR ESO NO ME PREOCUPAN LOS PUENTES PEATONALES"**  
( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )



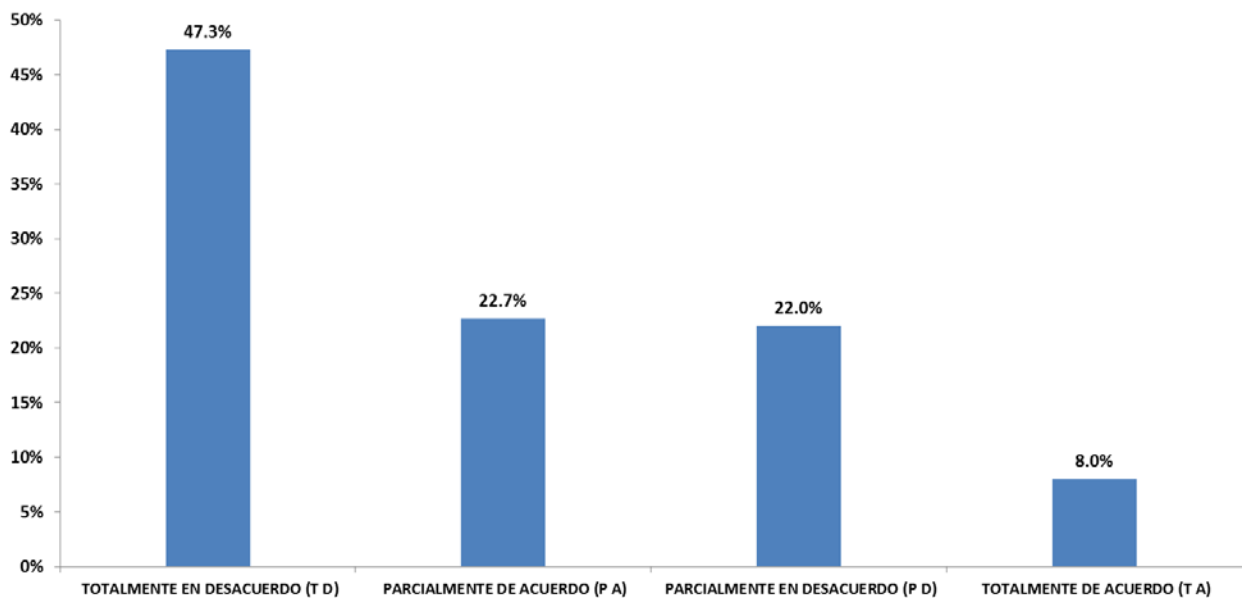
Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
Fuente: elaboración propia

En cuanto a las actitudes más frecuentes vinculadas con el uso de puentes peatonales se refleja una aparente conciencia sobre el riesgo que suscita el no uso de estos, reconociéndose así su utilidad.

En relación a ello, la mayoría de los entrevistados se mostró en total o parcial desacuerdo con la frase “es más peligroso cruzar el puente peatonal que cruzar la carretera” (69.3%) Gráfico No.16.

Gráfico No. 16.

**GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA A LOS PUENTES PEATONALES  
"ES MÁS PELIGROSO CRUZAR EL PUENTE PEATONAL QUE CRUZAR LA CARRETERA"  
( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )**

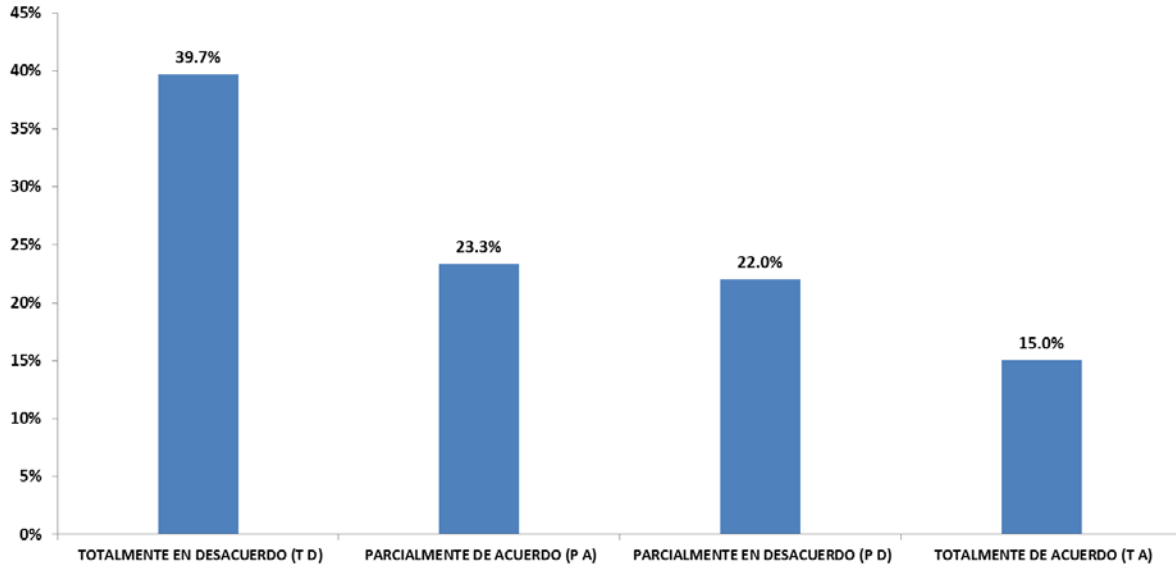


Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
Fuente: elaboración propia

Cuando se desea indagar sobre los motivos detrás de la conducta de no usar el puente peatonal el 38.3% justifica su conducta porque demora mucho tiempo cruzarlo. Aunque la realidad no concuerda con esta afirmación ya que en la etapa de observación se tomó tiempo y este no era mayor al que tomaba cruzar la carretera Panamericana. Lo que permite afirmar que los peatones toman decisiones en base a percepciones o creencias erróneas. Gráfico No. 17.

Gráfico No. 17

GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA A LOS PUENTES PEATONALES  
"NO CRUZÓ USANDO EL PUENTE PEATONAL PORQUE DEMORA MUCHO"  
( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )

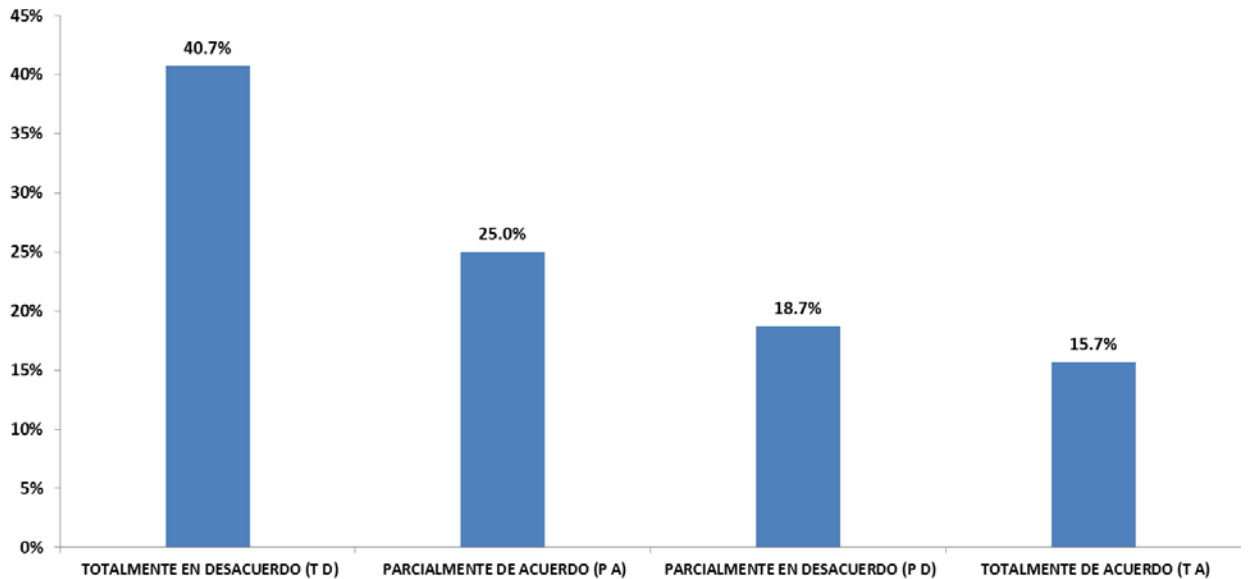


Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
Fuente: elaboración propia

Al indagar por el grado de acuerdo o desacuerdo con la frase "quisiera usar los puentes peatonales pero siempre estoy apurado" se encontró que el 40.7% justifica su conducta a partir de esta actitud. Lo cual revela que no solo es un tema de falta de tiempo el no usar los puentes peatonales sino también la falta de cultura de saber planificar las actividades y prever de manera más eficiente el tiempo. A partir de estos resultados se puede reflexionar que barreras como la falta de tiempo pueden convertirse en un obstáculo como lo señala el ingeniero Dextre. Gráfico No. 18.

Gráfico No. 18

**GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA A LOS PUENTES PEATONALES**  
**"QUISIERA USAR LOS PUENTES PEATONALES PERO SIEMPRE ESTOY APURADO"**  
 ( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )

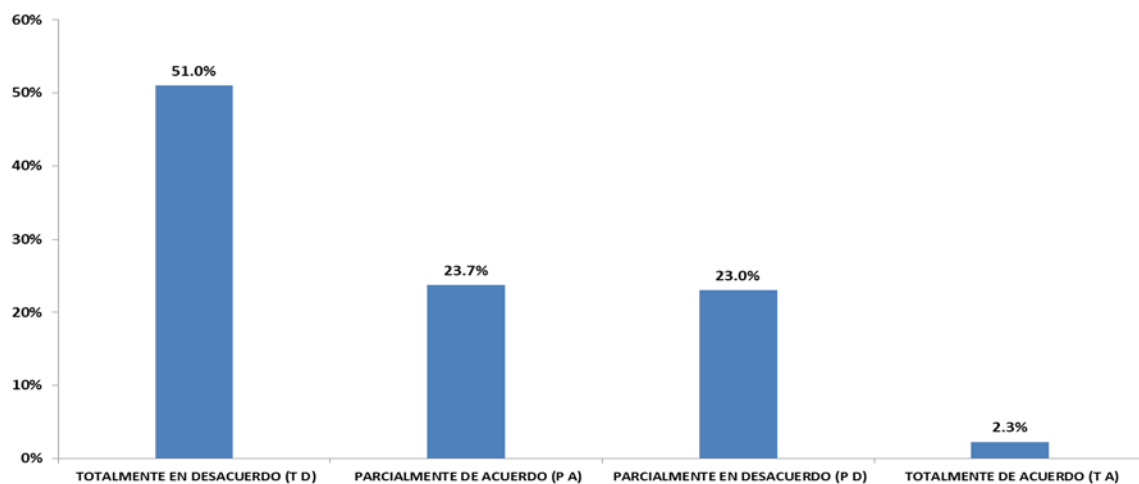


Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
 Fuente: elaboración propia

Frente a la frase “creo que los puentes son realmente inútiles”, sólo el 2.3% de los encuestados está totalmente de acuerdo con esta afirmación, mientras que más de la mitad de la población tiene conciencia de la utilidad de los mismos. Gráfico No.19.

Gráfico No. 19

**GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA A LOS PUENTES PEATONALES**  
**"CREO QUE LOS PUENTES PEATONALES SON REALMENTE INÚTILES"**  
 ( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )



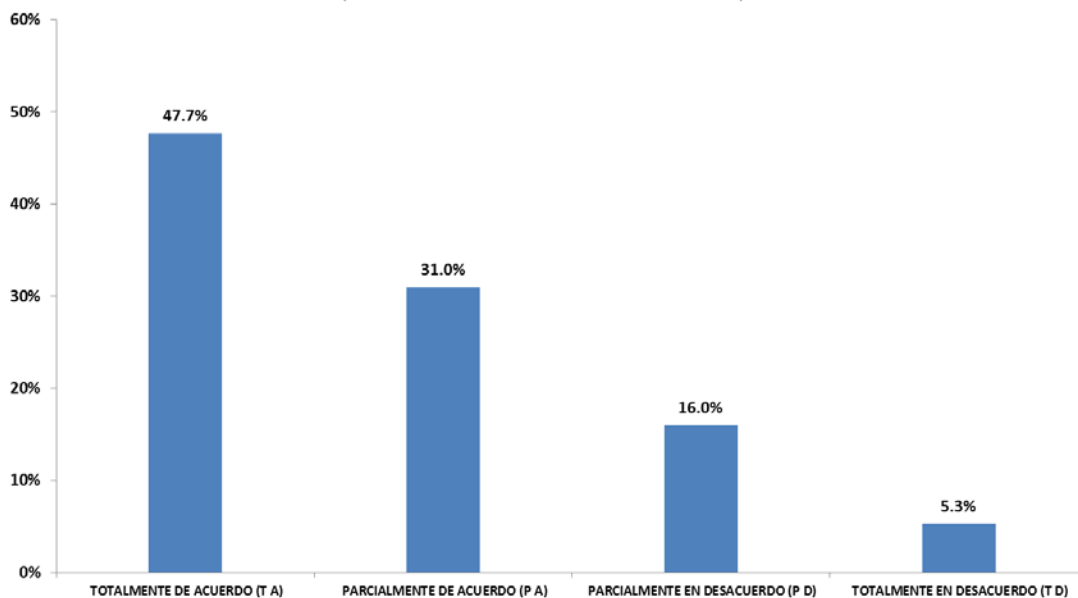
Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
 Fuente: elaboración propia

En relación al Gráfico No. 20, el 78.7% de los encuestados se muestra total y parcialmente de acuerdo con la afirmación que “deberían construirse más puentes peatonales para que no hayan accidentes”, justificando de esta manera la falta de ellos como la razón de no usarlos. A pesar que cuando se preguntó sobre “la existencia de puentes peatonales que se podría usar para trasladarse al otro lado de la carretera” el 95.7% Gráfico No. 12 (página 124) indicó que sí existía un puente peatonal para trasladarse al otro lado de la carretera.

Estos resultados llevan a pensar que una de las razones de no utilizar los puentes se relaciona con la búsqueda de comodidad, la falta de hábito de caminar y la conveniencia de los peatones. Es importante señalar a partir de la observación que los puentes peatonales de la zona, que éstos están contruidos cada 500 metros de acuerdo a las normas técnicas internacionales señaladas en la entrevista al Ingeniero Justiniano. Existiendo un número suficiente de puentes para los pobladores de San Juan de Miraflores que viven en los alrededores de la carretera Panamericana Sur.

Gráfico No. 20

**GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA A LOS PUENTES PEATONALES**  
**"DEBERÍAN CONSTRUIRSE MÁS PUENTES PEATONALES PARA QUE NO HAYAN ACCIDENTES"**  
 ( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )

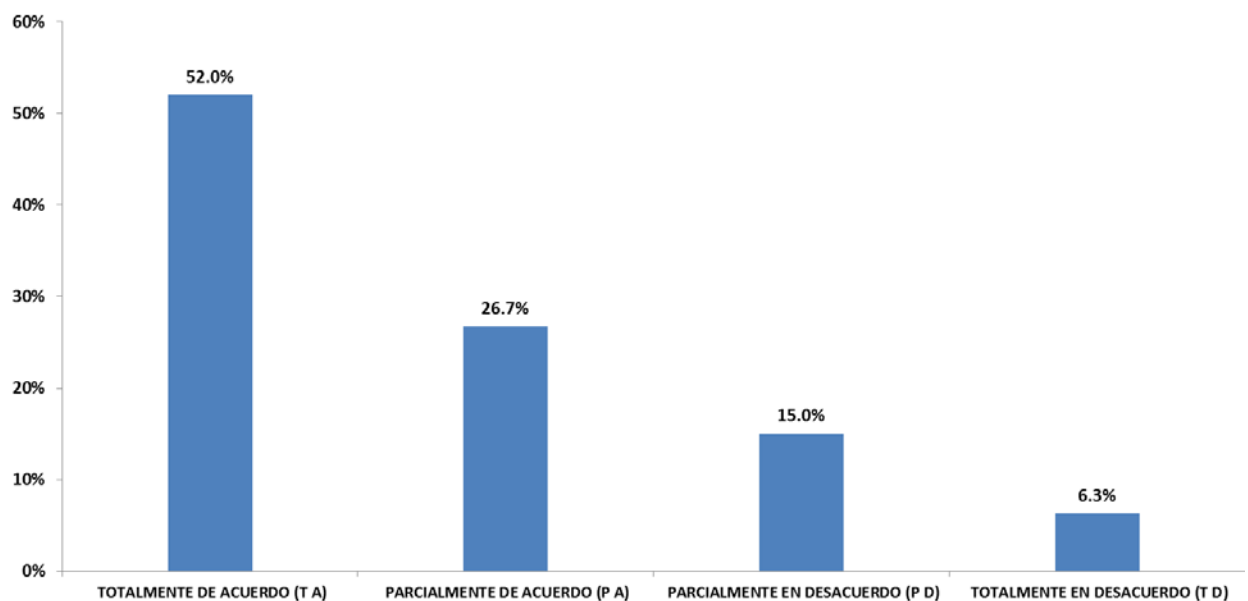


Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
 Fuente: elaboración propia

Las personas encuestadas son conscientes en un 78.7% que las municipalidades han construido puentes para evitar accidentes. Este resultado junto con los del gráfico No. 20 van en la línea de que existe el consenso de que los puentes peatonales son importantes para preservar la vida de las personas. Gráfico No. 21.

Gráfico No. 21

**GRADO DE ACUERDO/ DESACUERDO CON LA AFIRMACION REFERIDA A LOS PUENTES PEATONALES**  
**"LAS MUNICIPALIDADES HAN CONSTRUIDO PUENTES PEATONALES PARA EVITAR ACCIDENTES"**  
 ( 1: TOTALMENTE EN DESACUERDO - 4: TOTALMENTE DE ACUERDO )

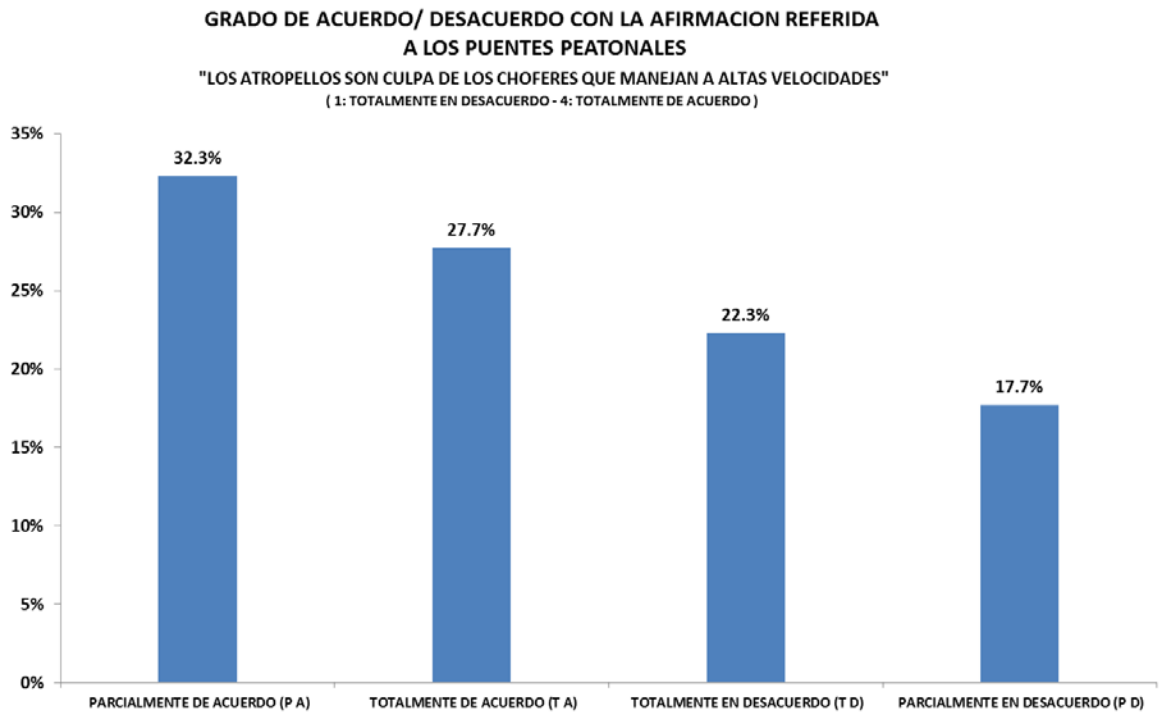


Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
 Fuente: elaboración propia

Por otro lado, observamos que habría un desplazamiento de la responsabilidad de los accidentes a terceras personas, debido a que la mayoría se mostró totalmente / parcialmente de acuerdo con enunciados como "los atropellos son culpa de los choferes que manejan a altas velocidades" 60.0%, Gráfico No. 22 "la policía no sabe dirigir el tránsito es por ello que ocurren tantos accidentes" 57.7%. Gráfico No. 23.



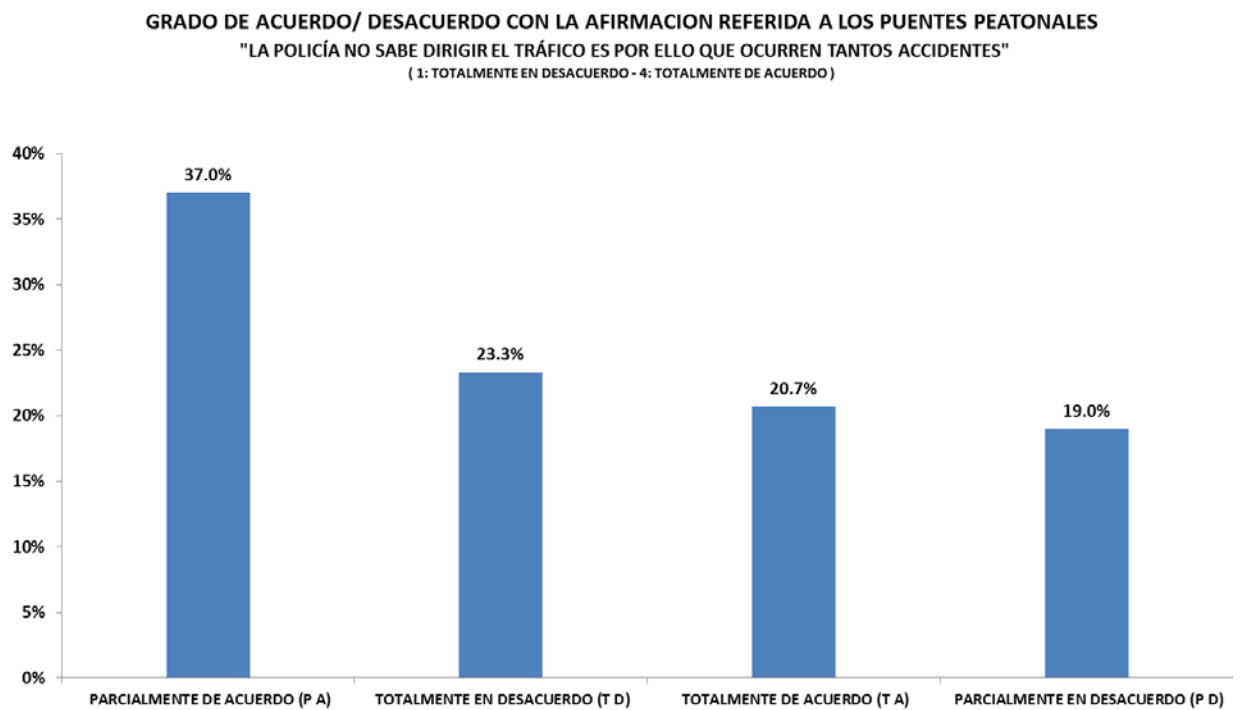
Gráfico No. 22



(Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
 Fuente: elaboración propia



Gráfico No. 23

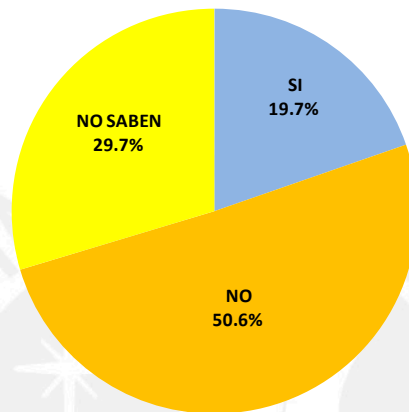


(Base :Viven en SJM por lo menos 2 años (300)  
 Fuente: elaboración propia

En relación al conocimiento de la norma que obliga a usar los puentes peatonales este es bajo, solo el 19.7% de la muestra manifestó conocerla. La gran mayoría de los entrevistados el 80.3%, indicó no conocerla y/o no saber acerca de ella. Gráfico No. 24.

Gráfico No. 24

CONOCIMIENTO DE LA EXISTENCIA DE NORMA QUE OBLIGA A USAR LOS PUNTES PEATONALES PARA CRUZAR VIAS DE ALTO TRÁNSITO



Base: Viven en SJM por lo menos 2 años (300)

Fuente: elaboración propia.

Al indagar si deberían existir sanciones o multas para aquellos que no cumplen las reglas el 89.3% de los encuestados refirió que sí deberían existir multas para los peatones que no cumplan las reglas<sup>7</sup>. Cuadro No 15.

Cuadro No. 15

DEBERÍAN EXISTIR MULTAS PARA LOS QUE NO CUMPLEN LAS REGLAS

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
SI	89.3%	89.4%	89.3%	86.8%	87.1%	86.5%	94.2%	97.1%	90.7%	87.3%
NO	10.7%	10.6%	10.7%	13.2%	12.9%	13.5%	5.8%	2.9%	9.3%	12.7%
Total 100% Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

<sup>7</sup> **Nota de las tesisistas:** Al momento de administrar el cuestionario no existía un reglamento que castigara con sanciones económicas las infracciones de los peatones

Entre las razones que justifican el por qué deberían existir sanciones están: 37.7%, con “para que aprendan a usar los puentes peatonales”, 20.9% con “para evitar los accidentes / que no haya muertes”, 14.6%, con “por ser imprudente” y 9.7%, “porque son irresponsables”, entre otras. Cuadro No. 16.

Cuadro No. 16

**RAZONES POR LAS QUE DEBE EXISTIR SANCIÓN PARA LOS QUE NO CUMPLEN LAS REGLAS**

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONÓMICO	
		MASCULINO	FEMENINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
PARA QUE APRENDAN A USAR LOS PUENTES PEATONALES	37.7%	41.5%	33.8%	35.6%	32.8%	37.5%	46.9%	38.2%	37.6%	37.9%
PARA EVITAR LOS ACCIDENTES/ QUE NO HAYA MUERTES	20.9%	22.2%	19.5%	15.3%	21.3%	26.6%	18.4%	20.6%	21.8%	19.4%
POR SER IMPRUDENTE	14.6%	12.6%	16.5%	13.6%	16.4%	15.6%	14.3%	11.8%	14.5%	14.6%
POR QUE SON IRRESPONSABLES	9.7%	8.1%	11.3%	10.2%	11.5%	6.3%	12.2%	8.8%	7.9%	12.6%
PONEN EN RIESGO SU VIDA	6.0%	5.9%	6.0%	8.5%	4.9%	4.7%	6.1%	5.9%	5.5%	6.8%
PARA QUE REACCIONEN NO HAY PUENTE/ CUANDO HAYA UN BUEN PUENTE	1.9%	3.0%	.8%		3.3%	3.1%		2.9%	2.4%	1.0%
CAMPAÑAS INFORMATIVAS/ CHARLAS INFORMATIVAS	.4%		.8%	1.7%						1.0%
NO SABE / NO RESPONDE	11.2%	11.1%	11.3%	15.3%	14.8%	9.4%	4.1%	11.8%	13.3%	7.8%
Total Múltiple										
Base: Los q dicen q debe existir sanción para los q no cumplen las reglas	268	135	133	59	61	64	49	34	165	103

Fuente: elaboración propia.

Al indagar por el tipo de sanción o multa que se podría imponer a aquellos que no cumplen con la norma de usar los puentes peatonales, la sanción económica fue la más mencionada 28.7%, seguida por trabajo comunal (20.1%), detención del infractor (5.2%). Al igual que las multas económicas para propiciar el uso del cinturón de seguridad y evitar usar el celular cuando se conduce daría la impresión que sólo cuando se castiga de esta manera (económica), es que se cumple las reglas. Cuadro No. 17.

Cuadro No.17

SANCION/ MULTAS PARA LOS QUE NO CUMPLEN LAS REGLAS

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
UNA MULTA DE 5 A 50 SOLES	22.4%	16.3%	28.6%	40.7%	14.8%	14.1%	20.4%	23.5%	18.2%	29.1%
TRABAJO COMUNAL: LIMPIEZA DE CALLES	20.1%	21.5%	18.8%	23.7%	21.3%	18.8%	16.3%	20.6%	20.6%	19.4%
DETENCIÓN BREVE DEL INFRACTOR (24 Horas a más)	5.2%	5.9%	4.5%		6.6%	7.8%	6.1%	5.9%	7.3%	1.9%
RETENCIÓN DE DOCUMENTOS (DNI, ETC,...)	4.1%	4.4%	3.8%	1.7%	8.2%	1.6%	4.1%	5.9%	4.8%	2.9%
UNA MULTA DE 51 A 100 SOLES	3.7%	4.4%	3.0%	3.4%	3.3%	7.8%	2.0%		4.2%	2.9%
UNA MULTA MAYOR A 200 SOLES	1.5%	2.2%	.8%	3.4%			4.1%		1.8%	1.0%
UNA MULTA DE 101 A 200 SOLES	1.1%	.7%	1.5%	5.1%					1.8%	
AMONESTACIÓN	.4%	.7%					2.0%			1.0%
NO RESPONDE	41.4%	43.7%	39.1%	22.0%	45.9%	50.0%	44.9%	44.1%	41.2%	41.7%
Total 100%										
Base: Los q dicen q debe existir sanción para los q no cumplen las reglas	268	135	133	59	61	64	49	34	165	103

Fuente: elaboración propia.

Quando se solicita a los encuestados que indiquen cuáles serían los medios más pertinentes para difundir información sobre el uso de puentes peatonales y estimular su utilización, los medios masivos de comunicación fueron los más mencionados, entre los que destacan la televisión 78.7% y la radio 41.0%. En menor medida, se indicó medios personales como los volantes por casa 17.3%, afiches 7.7%, Internet 5.0%, uso de megáfonos (3.7%), entre otros. Cuadro No. 18.

Cuadro No. 18

MEDIOS EN LOS QUE SERÍA CONVENIENTE DIFUNDIR INFORMACIÓN SOBRE EL USO DE PUENTES PEATONALES

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONOMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
TELEVISIÓN	78.7%	78.1%	79.2%	88.2%	71.4%	82.4%	78.8%	65.7%	73.6%	86.4%
RADIO	41.0%	41.7%	40.3%	45.6%	38.6%	37.8%	50.0%	31.4%	35.7%	49.2%
VOLANTES CASA POR CASA	17.3%	18.5%	16.1%	10.3%	20.0%	17.6%	11.5%	34.3%	19.2%	14.4%
AFICHES	7.7%	6.6%	8.7%	5.9%	11.4%	6.8%	5.8%	8.6%	7.7%	7.6%
INTERNET	5.0%	3.3%	6.7%	7.4%	5.7%	2.7%	5.8%	2.9%	3.3%	7.6%
MEGÁFONOS	3.7%	4.6%	2.7%	2.9%	5.7%		5.8%	2.9%	3.8%	3.4%
EVENTOS	2.0%	2.6%	1.3%	2.9%			3.8%	5.7%	1.1%	3.4%
CLUB DE MADRES/ COMEDOR POPULAR	1.0%	.7%	1.3%				3.8%	2.9%	1.6%	
PERIODICOS	1.0%	1.3%	.7%		1.4%	1.4%	1.9%		1.6%	
REVISTAS	.3%		.7%		1.4%				.5%	
NO SABE/ NO RESPONDE	.3%		.7%			1.4%			.5%	
Total Múltiple										
Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

En relación a la organización más preparada dentro del distrito de San Juan de Miraflores para difundir el uso de los puentes peatonales mencionaron a la asociación de vecinos/dirigentes vecinales/comités vecinos 29.3%, seguida muy de lejos por otras organizaciones más específicas como: el club de madres 4.7%, la municipalidad 4.3%, el vaso de leche 3.7%, el colegio 3.3%, el alcalde 2.7%, entre otras. Cuadro No.19.

Cuadro No. 19

ORGANIZACIÓN DE SU BARRIO QUE PODRÍA ESTAR PREPARADA PARA DIFUNDIR EL USO DE PUENTES PEATONALES

	TOTAL	SEXO		EDAD					NIVEL SOCIOECONÓMICO	
		MASCU LINO	FEME NINO	16-25 AÑOS	26-35 AÑOS	36-45 AÑOS	46-55 AÑOS	56-65 AÑOS	BAJO INFERIOR	BAJO SUPERIOR
ASOCIACIÓN DE VECINOS/ DIRIGENTES VECINALES/ COMITES VECINO	29.3%	27.8%	30.9%	19.1%	30.0%	31.1%	34.6%	34.3%	26.9%	33.1%
CLUB DE MADRES	4.7%	4.0%	5.4%	2.9%	5.7%	4.1%	5.8%	5.7%	7.1%	.8%
LA MUNICIPALIDAD	4.3%	4.0%	4.7%	5.9%	2.9%	5.4%	3.8%	2.9%	2.2%	7.6%
EL VASO DE LECHE	3.7%	2.6%	4.7%	4.4%	7.1%	2.7%	1.9%		4.4%	2.5%
EL COLEGIO	3.3%	4.0%	2.7%	4.4%	1.4%		5.8%	8.6%	1.1%	6.8%
EL ALCALDE	2.7%	3.3%	2.0%	2.9%	1.4%	4.1%	1.9%	2.9%		6.8%
SERENAZGO/ VIGILANTE	1.7%	1.3%	2.0%	1.5%	1.4%	1.4%	1.9%	2.9%		4.2%
POR EL PARLANTE DEL MERCADO	.7%		1.3%	1.5%	1.4%				.5%	.8%
COMEDORES POPULARES	.7%		1.3%	1.5%	1.4%				.5%	.8%
COMSARÍA	.7%	.7%	.7%					5.7%		1.7%
IGLESIA	.7%		1.3%			1.4%	1.9%		.5%	.8%
DEFENSA CIVIL	.3%	.7%		1.5%						.8%
CENTRO DE SALUD	.3%		.7%				1.9%		.5%	
EMAPE	.3%	.7%						2.9%		.8%
NINGUNA	16.7%	15.9%	17.4%	22.1%	15.7%	12.2%	17.3%	17.1%	20.3%	11.0%
NO SABE/ NO RESPONDE	33.0%	38.4%	27.5%	33.8%	32.9%	37.8%	28.8%	28.6%	36.8%	27.1%
Total Múltiple										
Base: Vive en San Juan de Miraflores por lo menos 2 años	300	151	149	68	70	74	52	35	182	118

Fuente: elaboración propia.

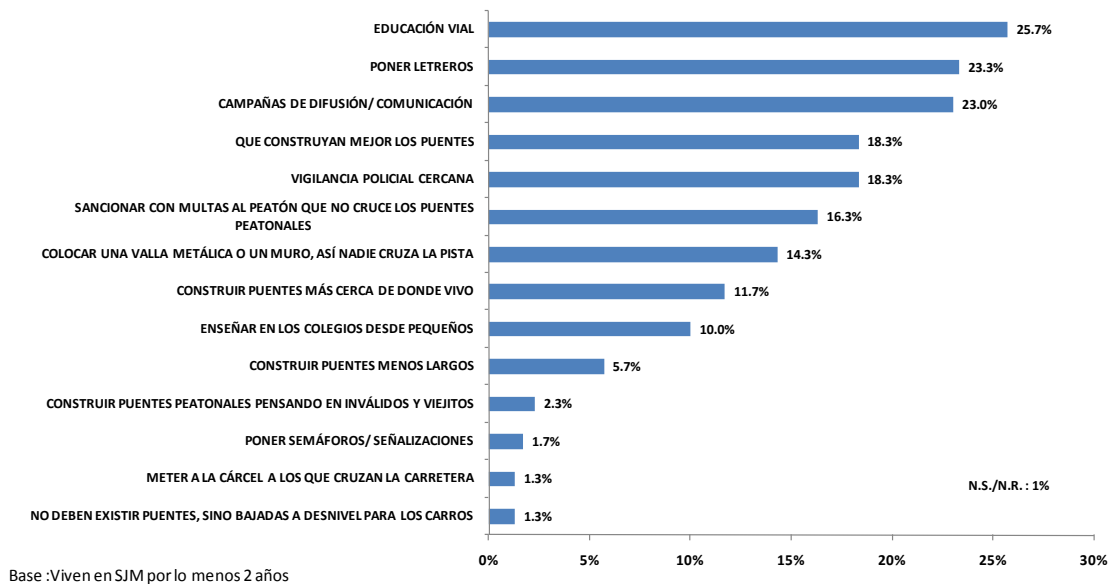
Las medidas señaladas que se deberían llevar a cabo para fomentar el uso de puentes peatonales y evitar los accidentes de tránsito se refieren principalmente a la educación de la población 35.7%, ya sea específicamente la educación vial 25.7% o la enseñanza en los colegios 10%.

Asimismo se sugirió hacer campañas de difusión/ comunicación 23.0%, tomar medidas preventivas como el poner letreros 23.3% y mejorar la construcción de los puentes 18.3%. Por otro lado, se mencionaron medidas correctivas y/o prohibitivas como la vigilancia policial cercana 18.3%, sancionar con multas al peatón que no cruce los puentes peatonales 16.3% y colocar una valla metálica o un muro para que nadie pueda cruzar la pista 14.3%. Otras medidas señaladas

fueron “construir puentes más cerca de donde vivo” 11.7%, “construir puentes menos largos” 5.7%; entre otras. Gráfico No. 25.

Gráfico No. 25.

**MEDIDAS A TOMAR PARA FOMENTAR EL USO DE PUENTES PEATONALES Y ASÍ EVITAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR ESTA RAZÓN**



Fuente: elaboración propia.

## 2.4. CONCLUSIONES DE LOS HALLAZGOS

A continuación las principales conclusiones de los hallazgos de la investigación, que de manera didáctica han sido separadas en dos grupos con el fin de lograr una mejor comprensión y a su vez utilizarlas en el plan de mercadeo social.

En el primer grupo están indicadas las barreras que limitan el cambio de comportamiento del peatón y otros actores involucrados, en el segundo grupo están señalados los facilitadores que van a ayudar a que se produzca este cambio.

Adicionalmente estas barreras y facilitadores se han clasificado en torno a cuatro ejes temáticos: movilidad peatonal, actitudes frente al uso de puentes peatonales, percepciones sobre la responsabilidad en el uso de puentes peatonales y alternativas de cambio o solución.



## 1. Barreras al cambio de comportamiento deseado

### a. Respeto a la movilidad peatonal

- Los usuarios de puentes peatonales suelen contradecirse entre lo que dicen y lo que hacen. Mencionan siempre usarlos cuando la realidad los utilizan de vez en cuando.
- No existe el hábito de caminar. Los peatones prefieren caminar lo mínimo indispensable y desearían tener un puente “en cada esquina”. De esta forma, justifican no usarlos.
- Los puentes peatonales se perciben poco amigables: están lejos de los paraderos, les quita tiempo valioso, su uso de noche es peligroso.
- Se da una lectura distorsionada de lo que significa bienestar y seguridad priorizando la integridad física de sus hijos y no la propia. No se toma en cuenta que el bienestar de sus hijos se ve amenazado cuando los padres ponen en riesgo sus vidas al no usar los puentes peatonales.
- Esta inconsistencia entre lo que enseñan y lo que hacen, podría confirmar la hipótesis de trabajo de las tesis: el conocimiento no siempre se ve reflejado en el comportamiento. Dado que los adultos conocen la importancia de usar los puentes peatonales y la inculcan de palabra a los menores, pero no con el ejemplo (no usan los puentes).
- Otra hipótesis que se desprende de la inconsistencia entre el conocimiento y el comportamiento es el pragmatismo con el que el que enfocan el bienestar familiar. Cuando hablan de la muerte no sienten preocupación de dejar a sus hijos o familia en la orfandad. Cuidan que sus hijos no sufran accidentes pero aparentemente no les preocupa dejarlos en el desamparo si es que ellos mueren al cruzar la carretera.
- Esto se corrobora con el avance de resultados de diciembre de 2009 del Instituto Nacional de Salud, que encontró una discordancia entre los conocimientos, actitudes y prácticas en torno a los accidentes de tránsito.

Descubriendo que aunque existe conocimiento de las normas de tránsito, se da una actitud vial negativa.<sup>8</sup>

- Los puentes peatonales no son accesibles para las personas con discapacidad y los ancianos.
- El uso de transporte público y el acceso a los paraderos, es una barrera actual ya que no hay un sistema integrado coherente, que permita a los peatones optimizar tiempos y desplazamientos.

**b. Respetto a las actitudes frente al uso de puentes peatonales**

- La problemática del no uso puentes peatonales no es relevante para la mayoría de peatones. Se registra un bajo involucramiento del peatón con el problema y la posibilidad de alcanzar un cambio de comportamiento.
- La inseguridad ciudadana desmotiva el uso de puentes peatonales ya que se les adjudica ser peligroso para usarlos de noche. Se da un conflicto entre el deber de usar los puentes y el temor a utilizarlos por miedo a ser asaltados.
- Las distorsiones en cuanto a la percepción de la distancia, tiempo, tamaño de los puentes peatonales pueden tener origen en prejuicios y generalizaciones que surgen en el quehacer cotidiano de las personas que viven en las zonas aledañas a los puentes peatonales. Es muy probable que muchos nunca los hayan utilizado y en su imaginario les atribuyan características que no conocen.
- Es así que las personas que salen tarde de sus casas rechazan usar los puentes pues piensan que les quita tiempo. Otros piensan que toma más tiempo que cruzar el puente que la carretera.

---

<sup>8</sup> MINISTERIO DE SALUD “Conductores y peatones responsables, vidas saludables”. Portal del Ministerio de Salud del Perú. Julio. Consulta: 8 de julio de 2009. En: [http://www.minsa.gob.pe/portada/est\\_san/accidentes.htm](http://www.minsa.gob.pe/portada/est_san/accidentes.htm)

- De manera general se encontró un problema cultural de falta de prevención y previsión de accidentes.
- Los usuarios de puentes peatonales no se sienten actores de su destino y por lo tanto consideran que es inútil ser precavido. Se podría afirmar que es parte de su idiosincrasia que tiende a atribuir a la fatalidad el sufrir un accidente.
- Se observó que la cultura transgresora y de riesgo en tránsito es altamente resistente al cambio pues normalmente está libre de sanciones. Esto se constató tanto en la observación como en lo expresado por los participantes de los grupos de enfoque. Así como a través de testimonios de mimos contratados por la Municipalidad de Lima, ante la resistencia de los peatones en la etapa de sensibilización previa a la aplicación de sanciones económicas, como salió publicado en diversos medios de prensa.<sup>9</sup>
- Los jóvenes no utilizan los puentes para aparentar ser audaces, lo que ratifica la teoría de transgresión de los jóvenes. Con frecuencia, tomar medidas de precaución es ridiculizado como un acto de cobardía o debilidad tal como lo señala Moyano (2005), en su investigación en Chile.
- Los padres en muchos casos transgreden las reglas siendo modelos negativos para sus hijos. A esto se suma que existen algunos padres que se molestan con sus hijos cuando los desobedecen usando el puente en vez de cruzar la pista. La práctica cotidiana de observar modelos adultos de comportamiento peatonal inadecuado pesa fuertemente en la socialización de los niños, lo que hace difícil que adopten comportamientos adecuados.
- Los peatones en San Juan de Miraflores tienen escasa cultura de respeto por las normas de tránsito, más aún, muchos de los expertos consideran que esta conducta se extiende a todo el país.

---

<sup>9</sup> EL COMERCIO. “La letra, con humor ¿sí entra?”. Diario El Comercio. Lima, 15 de agosto de 2010 Sección A16.

- La deseabilidad social promueve en los entrevistados a dar respuestas positivas frente al uso de los puentes sin embargo, al indagar a nivel más profundo no es una práctica cotidiana usarlos.

**c. Respeto a las percepciones sobre la responsabilidad en el uso de los puentes peatonales**

- Los peatones focalizan la responsabilidad sobre el uso de los puentes en los otros: alcalde, municipalidad, gobierno, policía, etc. Les cuesta asumir su rol protagónico en la adopción de esta conducta cívica.
- Muchos actores de la sociedad civil, responsabilizan a la Municipalidad de Lima como ente regulador del tránsito en la ciudad, cuando en realidad es responsabilidad de todos.
- Los gestores de políticas del gobierno se resisten a aceptar las ideas, recomendaciones o aportes de otras organizaciones de la sociedad, pues no se han establecido las alianzas necesarias para un trabajo en conjunto.
- El peatón tiene cierta conciencia del peligro pero no la asume en el comportamiento.
- Los peatones no piensan en las consecuencias de sus actos de tal manera que persisten en el comportamiento de no usar los puentes peatonales.
- No existe una comprensión del rol protector de la policía cuando se les obliga a cruzar el puente.

**d. Respeto a las alternativas de solución o cambio**

- Existen esfuerzos desarticulados de diferentes actores del estado y otras instituciones no gubernamentales abocadas a la problemática.
- Se da una falta de voluntad o decisión política para realizar los cambios necesarios para promover una actitud responsable frente a la seguridad peatonal en el tránsito.

- Diversos proyectos han intentado el cambio de comportamiento sin tener resultados significativos reduciendo la credibilidad al cambio.
- Muchas veces, la infraestructura que se diseña para los peatones no está pensada para facilitar su circulación sino la de los vehículos. Lima es una ciudad hecha para conductores.
- El mobiliario urbano en cuanto a puentes peatonales requiere un diagnóstico y políticas de mantenimiento y renovación urgentes.

## **2. Facilitadores al cambio de comportamiento deseado**

### **a. Respecto a la movilidad peatonal**

- EMAPE ha construido puentes peatonales en las vías rápidas donde hay zonas pobladas.
- Los adultos que sí usan los puentes fomentan su uso en los niños.
- El incremento del tráfico en Lima, dificulta cruzar las pistas en las vías rápidas, motivando el uso de puentes peatonales.

### **b. Respecto a las actitudes frente al uso de puentes peatonales**

- Existe un reconocimiento que el “deber ser” es usar los puentes peatonales para preservar sus vidas y así evitar accidentes, lo cual con una estrategia adecuada para motivar el cambio de comportamiento en uso de puentes peatonales se convierte en un facilitador para la adopción de la conducta deseada.
- En espacios de reflexión como los grupos de enfoque, fue posible lograr el reconocimiento de comportamientos no apropiados y la necesidad de un cambio. Por lo tanto, los peatones pueden cambiar de actitud lo que incrementa las posibilidades de un comportamiento más proactivo al uso de los puentes.

- Si se propician espacios para la discusión y reflexión es posible promover el uso de los puentes peatonales y generar un cambio de comportamiento en ellos.
- c. Respeto a las percepciones sobre la responsabilidad en el uso de los puentes peatonales**
- Diferentes actores (CNSV, Gob. Central, Gob. Local, Medios de Comunicación) están preocupados y conscientes de la necesidad del cambio.
- d. Respeto a las alternativas de cambio o solución**
- La mayoría de las propuestas de solución de esta población, están vinculadas a la sanción económica (multas). Esto es típico del comportamiento que necesita el control externo que regule y sancione su conducta.
  - La sanción económica es un facilitador para el cambio de conducta buscado junto con otros costos emocionales y de tiempo. Mientras más elevado sea el costo de no usar el puente se facilita la adopción del uso del mismo.
  - El Ministerio de Educación tiene un programa de seguridad vial dentro de la currícula escolar.
  - Al ser un problema de seguridad ciudadana, salud pública y además con fuerte repercusión económica, es de interés nacional lo que asegura la participación del Gobierno en los esfuerzos para solucionar estos problemas.
  - En los últimos años, experiencias locales han demostrado que los ciudadanos limeños pueden incorporar de manera progresiva nuevos comportamientos de seguridad como el uso del cinturón de seguridad, y el no uso de celulares cuando se maneja.



- La gestión de la administración del tránsito a excepción de aquellas medidas que mejoran las grandes vías, tiene un costo relativamente bajo y es posible implementarla en un corto período.
- Creciente interés en los medios de comunicación en la problemática vial lo que genera mayor presencia del tema en medios y facilita la difusión de noticias que motiven el cambio hacia una seguridad vial.
- La educación vial sí funciona en los niños. Durante la observación se apreció que la mayoría de las personas que utilizaban los puentes peatonales eran niños escolares.
- Tendencia creciente de alianzas entre organismos locales e internacionales que promueven actividades en pro de la seguridad vial.
- Los padres son los principales responsables que los niños y jóvenes adopten el uso de puentes peatonales. En la zona de estudio los padres tienen en la mayoría de los casos secundaria completa y por lo tanto cuentan con recursos intelectuales y cognitivos, que les permiten ser modelos formadores en el núcleo familiar y propiciar un cambio de comportamiento en el grupo.
- Mas allá de estas conclusiones que se constituyen en barreras y facilitadores del cambio de comportamiento deseado, las tesisas presentan los siguientes planteamientos a modo de conclusiones generales:

### Solución Integral

Las razones del no uso de puentes peatonales y el problema de la falta de educación vial, no se circunscriben a una sola causa por lo tanto la solución del problema requiere de un enfoque integral con la participación de todos los actores: peatones, conductores, administradores públicos y medios de comunicación masiva.

Adicionalmente debe utilizarse un enfoque integral como propone la metodología del plan de mercadeo social en base a una mezcla de mercadeo con estrategias de: producto, precio, distribución, promoción, políticas, alianzas y advocacy.

### Enfoque Psicosocial

A lo largo del desarrollo de la investigación se identificaron actitudes y motivos diferentes que derivan en comportamientos contrarios con las normas de convivencia social. Estas actitudes y motivos se pueden relacionar con sentimientos de omnipotencia, anomia y fatalismo. Adicionalmente se encontró una baja percepción de riesgo y poco valor otorgado a la vida. Lo que deriva en la práctica, en un desafío e incumplimiento de la razón y la norma, proceso que no necesariamente es volitivo.

El desafío a la autoridad se convierte en una conducta sistemática y en una actitud que deriva en conductas transgresoras, que en tanto tales pueden entenderse como falta de ciudadanía, aunque ello no sea sino la “punta del iceberg”.

Eso exige un doble nivel para la propuesta de solución:

- El ejercicio de la autoridad y consiguiente coacción como se dio el caso de la promoción del uso del cinturón de seguridad,
- La incorporación de contenidos emocionales y racionales que conecten con las vivencias de los peatones y otros actores públicos objetivos del cambio de comportamiento buscado.

## CAPITULO 3

### PLAN DE MERCADEO SOCIAL PARA LA PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD PEATONAL EN VÍAS DE ALTA VELOCIDAD CON PUENTES PEATONALES

En esta sección de la tesis se desarrolla es aspecto aplicativo de la misma, que es el quehacer de la Gerencia Social.

En base a los hallazgos de la investigación realizada, se elaboró un plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales.

De acuerdo a lo planteado en los objetivos de la investigación, la finalidad de esta propuesta, es la prevención de accidentes peatonales relacionados al no uso de puentes peatonales en la zona de influencia de la investigación; así como el desarrollo de la conciencia ciudadana respecto a su seguridad y la de los demás miembros de la sociedad.

Luego de haber identificado las necesidades, deseos, actitudes y comportamientos de los usuarios de los puentes peatonales y otros públicos involucrados, se diseñó un plan de mercadeo social que partió del diagnóstico del problema pasando por un análisis situacional que permitió primero caracterizar los grupos objetivos para poder posteriormente diseñar la estrategia de mercadeo y proponer un plan de acción.

Algunos de los hallazgos e informaciones expuestas en el capítulo segundo de esta tesis, se repiten sintéticamente en el presente capítulo, pues son parte del modelo de un plan de mercadeo social utilizado en este documento.

## 3.1. Diagnóstico

### 3.1.1. Identificación del problema

En el Perú, la primera causa de muerte violenta son los accidentes de tránsito. En el 2008 se registraron 85,337 accidentes en el Perú, lo que trajo consigo 3,489 muertos y 50,059 heridos PNP (2008).

Según el informe preliminar de la Policía Nacional del Perú durante el año 2009 se registró un total de 86,026 casos de accidentes de tránsito, a nivel nacional por causas diversas, reflejando un incremento de 0.81% con relación al año anterior. PNP (2009).

En el primer semestre del 2010 se han registrado 271 accidentes con muerte en Lima, el 20% de ellos provocados por el peatón, una cifra que iguala a los fallecidos, por la misma causa en el 2009. Estas estadísticas de la División de la Policía de Tránsito demuestran la pésima educación vial que hay en Lima. La República (2010).

El peatón sigue siendo causa importante de las muertes en las pistas limeñas. Según el coronel Nabor Ortiz Melgarejo, jefe del Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la PNP, opina - al igual que Moyano en Chile (2005) - que existe la costumbre de culpar a los choferes por los accidentes, pero muchas veces el peatón es el culpable de la fatalidad. Afirma que no existe una cultura vial en el Perú, que es un tema en el que los padres deben dar el ejemplo y que debería enseñarse como curso en los colegios, desde inicial. 10

Todas las cifras sumadas a lo largo de los años, llegan a un total de miles de muertos y heridos. Estas muertes son aceptadas por la opinión pública como algo natural a diferencia de las muertes ocasionadas por la violencia política o por los desastres naturales. Manrique (2002). Es entonces posible

---

<sup>10</sup>LA REPUBLICA. "Accidentes de tránsito dejan 142 muertos en Lima Metropolitana". Portal del Diario La República de Lima Perú. Marzo. Consulta 23 de marzo de 2009. En:<http://www.larepublica.pe/23-03-2009/accidentes-de-transito-dejan-142-muertos-en-lima-metropolitana>

preguntarse: ¿Un accidente de tránsito es algo natural? ¿Se puede hacer algo al respecto?

Dentro de las causas de los accidentes de tránsito, el exceso de velocidad ocupa el primer lugar, la segunda es la imprudencia del conductor, siendo la tercera la imprudencia del peatón.

Estos accidentes se dan en todo tipo de vías, inclusive en las vías rápidas con puentes peatonales. En Lima se han construido prácticamente en todos los distritos puentes peatonales que podrían evitar muchos de los accidentes que se producen al cruzar la vía, que sin embargo no estarían cumpliendo su objetivo. Nos preguntamos por qué.

San Juan de Miraflores, distrito de alta densidad poblacional, elegido para este estudio no escapa a esta realidad.

Es importante señalar que este problema no es exclusivo del peatón, involucra a diversos actores como los conductores, las autoridades y la ciudadanía en general.

En ese sentido se ha identificado que el problema central es el siguiente:

EL COMPORTAMIENTO CIUDADANO Y EL SISTEMA DE TRANSITO EN  
RELACIÓN A LOS PUENTES PEATONALES NO RESPONDEN A LAS  
NECESIDADES DE SEGURIDAD Y SALUD PÚBLICA EN SAN JUAN DE  
MIRAFLORES

### 3.1.2. Localización del problema

El presente plan de mercadeo social se formula como plan piloto para la zona de influencia de puentes peatonales localizados en el distrito de San Juan de Miraflores entre los puentes Alipio Ponce y San Humberto 02 By Pass Villa El Salvador.

Dado que este problema también se presenta en toda la ciudad de Lima, el plan piloto formulado podría ser replicado a nivel metropolitano en un futuro.

Según el estudio integral de la problemática del tránsito en el ámbito de Lima capital y carreteras, realizado por la PNP los atropellos en Lima son la modalidad de accidente que más vidas ha cobrado, lo que enfatiza la importancia del uso de puentes peatonales en vías de alto tránsito en el presente estudio.

### **3.1.3. Frecuencia del problema**

Este problema se presenta de manera permanente en el distrito de San Juan de Miraflores. Si bien se han incrementado el número de puentes peatonales, los gobiernos locales han intentado realizar mejoras en su infraestructura y diversos actores han desarrollado programas para incentivar su uso, los atropellos y sus graves consecuencias se repiten diariamente como consecuencia del no uso de los puentes peatonales.

Según informes de la Policía Nacional del Perú, entre 1991 y el 2005 fallecieron en Lima 16.075 personas por accidentes de tránsito: aproximadamente tres personas al día. Y el 64,5% de los accidentes fatales fueron atropellos. Se trata de la modalidad de accidente que más vidas ha cobrado en los últimos 14 años.

### **3.1.4. Causas del problema**

Las causas del problema se pueden agrupar en tres áreas:

- Sistema de infraestructura poco pertinente a la realidad y necesidades de la población, debido principalmente a:
  - Diseño de tránsito urbano deficiente (modelo de urbanismo consumista). Ciudad construida pensando en conductores y vehículos más no en peatones.
  - Inadecuación de vías.



- Señalización de la red vial no es adecuada para peatones.
- Mobiliario urbano en general no responde a las necesidades de usuarios.
- Diseño de los puentes peatonales no se acopla a las necesidades de peatones: inseguridad ciudadana, comodidad, discapacidad.
- Crecimiento desordenado de la ciudad de Lima: cerca de vías rápidas se desarrollan asentamientos humanos donde las facilidades para cruce no son adecuadas.
- Sistema social incipientemente desarrollado que se caracteriza principalmente por:
  - Bajo involucramiento de los actores con la problemática.
  - Escasa cultura cívica.
  - Escasa conciencia ciudadana.
  - Limitada conciencia de la importancia de este problema crítico de salud pública.
  - Bajo conocimiento de educación vial a todo nivel inclusive en el sentido más amplio de conducir la vida.
  - Poca cultura de prevención.
  - Cultura de la fatalidad, las personas no se asumen responsables de su destino.
  - Elevada cultura de transgresión.
  - Lectura distorsionada de lo que significa bienestar y seguridad priorizando las madres la integridad física de sus hijos y no la propia.

- Poco hábito de caminar.
- Ausencia de prevención en manejo de tiempo, salir a última hora.
- Baja responsabilidad de los actores involucrados.
- Inconsistencia entre lo que se manifiesta como la conducta ideal por ser lo socialmente aceptable y el comportamiento real.
- Sistema de normatividad de tránsito inadecuado debido principalmente a la:
  - Desarticulación de los distintos actores involucrados (Ministerios responsables de la seguridad vial, Consejo Nacional de Seguridad Vial, Policía Nacional del Perú, gobierno central y gobiernos locales).
  - Bajo nivel de conocimiento de normas y reglamentos de tránsito para peatones.
  - Débil capacidad de la administración y gestión del transporte.
  - Baja capacidad de las entidades encargadas para ejercer autoridad y lograr el cumplimiento de normas.
  - Deficiencias en el sistema de sanciones para infractores peatonales.
  - Falta de voluntad, decisión política y compromiso para realizar los cambios.

### **3.1.5. Actores involucrados**

En la problemática de la seguridad vial y peatonal intervienen actores pertenecientes a los sectores gobierno, privado y sociedad civil.

A continuación mencionamos los principales:

**• Sector Gobierno:**

- Presidencia del Consejo de Ministros
- Consejo Nacional de Seguridad Vial: conformado por representantes del Ministerio de Educación, Transportes y Comunicaciones, Ministerio de Salud, y Ministerio del Interior
- Ministerios de Educación, Salud, Transporte y Comunicaciones, Interior, Justicia
- Comité Consultivo del MINSA integrado por la Sociedad de la Cruz Roja Peruana.
- Policía Nacional del Perú
- Congreso de la República mediante la Comisión de Transportes del Congreso de la República
- Poder Judicial
- Defensoría del Pueblo
- Gobiernos Regionales
- Gobiernos Locales
- Municipalidad Metropolitana de Lima a través de EMAPE Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima y de los puentes peatonales
- Fondo Nacional del Ambiente FONAM
- Universidades y colegios del Estado

**• Sector Privado:**

- Empresas vinculadas particularmente a la problemática del sector seguros, sector automotriz y auto-partes, y otras con un enfoque de Responsabilidad Social Empresarial.
- Medios de Comunicación
- Touring Club del Perú
- ITS Perú Sistemas Inteligentes de Transporte Perú
- APESEG (Asociación Peruana de Empresas de Seguros)
- Colegios, universidades y centros de estudios privados

**• Sociedad Civil:**

- Peatones
- Conductores
- ONG´s relacionadas al tema (CIDATT, Luz Ámbar).
- Organizaciones civiles relacionadas al tema como Cruzada Vial

- Organizaciones Comunales.
- Las iglesias
- Organismos internacionales. Banco Mundial, Cruz Roja, entre otros.

## **3.2. Análisis de la situación**

### **3.2.1. Ambiente interno**

El presente “Plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales” es parte de una tesis para optar por el grado de Magíster en Gerencia Social con mención en Programas y Proyectos Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

En este sentido no existe en este momento una institución u organización real que sea la promotora del proyecto, y que pueda requerir un análisis de su ambiente interno. Sin embargo consideramos que dado que este es un problema multidimensional que no puede ser asumido únicamente por el Estado, el proyecto debería ser puesto en práctica por una alianza público privada con la participación de la sociedad civil.

El objetivo como tesis es proponer un Plan Piloto que podrá ser incorporado en un futuro en los planes y programas de seguridad vial organizadas por esta alianza.

### **3.2.2. Microambiente**

Se analizarán los siguientes componentes del microambiente:

- Mercados
- Proveedores
- Intermediarios
- Competidores

## Los mercados

El mercado total de este plan piloto está conformado por las personas que residen en San Juan de Miraflores, son peatones y tienen la necesidad de cruzar las vías de alto tránsito de una forma segura.

San Juan de Miraflores es uno de los 43 distritos que conforman la Provincia de Lima, Departamento de Lima. Tiene una extensión de 23,98 km<sup>2</sup>. Limita por el norte con el Distrito de Santiago de Surco y el Distrito de La Molina, al este con el Distrito de Villa María del Triunfo, al sur con el Distrito de Villa El Salvador y al oeste con el Distrito de Chorrillos. El Distrito de San Juan de Miraflores tiene una población total de 362,643 habitantes según el Censo INEI 2007.<sup>11</sup>

De este total de pobladores de la zona, se incluyen en el plan piloto de mercadeo social como públicos objetivos de un cambio de comportamiento 332,261 personas que de acuerdo a su edad se distribuyen como sigue:

**Cuadro No. 20**  
**Distribución por edades de los pobladores**  
**de San Juan de Miraflores**

Edad	Número de pobladores
5 a 9 años	29,788
10 a 14 años	32,879
15 a 19 años	35,604
20 a 34 años	103,281
35 a más años	130,709
Total	332,261

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos  
del Censo 2007, INEI

<sup>11</sup> Instituto Nacional de Estadística "Censos 2007" Portal del INEI. Consulta: Abril 2007.  
En <http://censos.inei.gob.pe/censos2007/>

En cuanto al nivel de educación del total de la población, según el mismo Censo de INEI, el 13 % ha terminado primaria, el 37% ha terminado secundaria, el 14 % tiene educación superior no universitaria completa, y el 12 % cuenta con educación superior universitaria completa.

El 89% de esta población, que es una amplia mayoría, tiene el idioma español como lengua materna, lo que facilitará la implementación del plan piloto de mercadeo social cuyos componentes de comunicación se podrán desarrollar en español.

### **Los proveedores**

Los proveedores son aquellos que facilitan los requisitos necesarios para el cambio de comportamiento. Es decir recursos de: infraestructura, educación vial, reglamentos de tránsito y cumplimiento de normas; necesarios para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales en San Juan de Miraflores.

En este sentido los proveedores principales son:

- La Municipalidad Metropolitana de Lima a través de sus autoridades y EMAPE son responsables de la localización, diseño, construcción y mantenimiento de los puentes peatonales.
- El Consejo Nacional de Seguridad Vial, en el que participan los ministerios de Educación, Transportes, Salud e Interior, ha desarrollado el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011 aprobado por decreto supremo en Abril del 2008. Este Plan Nacional incluye el diseño y elaboración de la Guía de Educación en Seguridad Vial dentro de las actividades del programa de educación y comunicación y otros programas afines de infraestructura, legislación y de cumplimiento de estas legislaciones.
- El Ministerio de Educación a través de sus programas y actividades de educación vial en los colegios del distrito de San Juan de Miraflores.



- El Ministerio de Transporte Comunicaciones, Vivienda y Construcción, mediante el Reglamento Nacional de Tránsito y la Policía Nacional del Perú en el rol de vigilancia del cumplimiento del citado reglamento.

### **Los intermediarios**

Los intermediarios son las instituciones que facilitan la distribución de la información y otros recursos necesarios para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales en San Juan de Miraflores.

Los intermediarios principales son:

- Los medios de comunicación que se usarán en la campaña de divulgación del Plan Piloto.
- Entidades locales involucradas en el plan perteneciente al Consejo Nacional de Seguridad Vial (MINEDU, MINSA y otros).
- La Policía Nacional del Perú.
- Organizaciones cooperantes y aliados estratégicos que apoyen en la difusión, implementación y vigilancia ciudadana del plan.

En algunos casos los actores involucrados en la problemática de seguridad vial están cumpliendo tanto el rol de proveedores como de intermediarios, como es en el caso del Consejo Nacional de Seguridad Vial. (CNSV).

### **Los competidores**

Los competidores son aquellos factores que dificultan y obstaculizan la adopción del comportamiento deseado.

En este sentido los factores negativos del micro-ambiente que actúan como barreras frente al uso de los puentes peatonales en San Juan de Miraflores son:

- Factores culturales
- Factores de infraestructura
- Factores de normatividad

Estos factores se analizarán con mayor detalle en el acápite 3.2.4 Barreras y Facilitadores del cambio de comportamiento.

### 3.2.3. Macroambiente

Se analizarán los siguientes componentes del macroambiente:

- Fuerzas Socio-Culturales
- Fuerzas Político-Legales
- Fuerzas Económicas
- Fuerzas Demográficas
- Fuerzas Geográficas
- Fuerzas Tecnológicas

#### **Fuerzas Socio-Culturales**

Para definir las fuerzas socio-culturales se toman en cuenta los valores tradicionales y los modernos, los valores autóctonos y los globales, las creencias y costumbres, perspectiva de género, lengua y dialectos, multiculturalidad; movimientos u organizaciones regionales, sociales, étnicas y religiosas.

En ese sentido, la influencia occidental y el acceso a la modernidad han sido determinantes en los pobladores del distrito de San Juan de Miraflores, con aspiraciones de esta cultura como son el acceso a la educación, a la casa propia, a la salud, entre otros.

Por otra parte, está la cultura propia de los pobladores de San Juan de Miraflores, muchos conservan sus costumbres entre las que destacan el manejo de su idioma materno. Como lo indican los resultados del Censo del INEI 2007, vemos así que 33,853 habitantes del distrito hablan quechua y 1,738 pobladores hablan aymara.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Ib

La sociedad peruana en su conjunto tiene una tendencia a la transgresión a romper reglas. En esta dinámica están involucrados tanto los sujetos que violan las reglas como las autoridades que no cumplen cabalmente con sus funciones y responsabilidades<sup>13</sup>.

Otro factor típico de la cultura peruana es la tendencia al fatalismo, los sujetos sienten que no son capaces de manejar su destino, sino que están expuestos a la suerte. Esto contribuye al bajo involucramiento de las personas en los problemas de prevención y a proyectar en otros o en eventos externos la solución de los mismos. Por ejemplo no asumir la responsabilidad de usar los puentes para prevenir la llamada fatalidad.

En relación a esto, Portocarrero (2007), señala que en cada etapa de la historia del Perú han existido tres tipos de respuestas frente al manejo de los problemas, que muchas veces conviven juntas y se siguen manifestando hasta la actualidad. Un estilo de respuesta es la del sujeto que se siente víctima impotente, “prisionero de la desilusión”, la realidad no es modificable, para estas personas no existe previsión y mucho menos voluntad de poder ejercer un cambio en sus vidas.<sup>14</sup>

Según el Censo Nacional 2007<sup>15</sup>, tan solo 2,756 habitantes del distrito no cuentan con estudios escolares lo que representa el 0.76% de la población. Lo que facilitará la implementación de este Plan Piloto de mercadeo social, ya que se cuenta con una población preparada en términos educativos para comprender e incorporar un plan de estas características.

Es importante señalar que a pesar de ello, se enfrenta a características propias del ser humano que tiende a proceder de manera inconsistente entre lo que verbaliza y la conducta que practica. Es decir, el conocimiento no se ve reflejado en el comportamiento, por ejemplo al responder a la encuesta las personas lo

---

<sup>13</sup> Portocarrero, Gonzalo (2004) Rostros criollos del mal. Cultura y transgresión en la sociedad peruana. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú.

<sup>14</sup> Portocarrero, Gonzalo (2007) . Racismo y mestizaje y otros ensayos. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú..

<sup>15</sup>b

hacen desde la instancia moral que plantea el “deber ser” pero en el momento de actuar debido a que siempre existen barreras al comportamiento esperado se da una contradicción entre lo que dicen y lo que hacen. Esto se da también en el no uso de puentes peatonales.

Otra contradicción de los pobladores del distrito de San Juan de Miraflores es la forma en que estas personas enfocan el bienestar familiar. Los padres cuidan que sus hijos no sufran accidentes pero aparentemente no les preocupa dejarlos en el desamparo si es que ellos mueren al cruzar la carretera. Al parecer, para estos pobladores, el bienestar de sus hijos sólo es entendido como su integridad física, pero no toman en cuenta que este bienestar se ve amenazado cuando los padres ponen en riesgo sus vidas al no usar los puentes.

Por otro lado, en los jóvenes en general, se encuentra un menor grado de involucramiento respecto al uso de puentes peatonales que en los adultos. Dicen que muchos jóvenes no usan los puentes por querer aparentar ser valientes o arriesgados, características valoradas entre sus pares. Este hallazgo es consistente con los de estudios similares en otras ciudades de América Latina. Moyano (2005)

A partir del análisis del estudio cualitativo realizado en esta investigación se encuentra que las percepciones y costumbres de los pobladores del distrito de San Juan de Miraflores, presentan en particular una manera distorsionada de percibir los puentes. Para estos pobladores, los puentes peatonales están muy alejados de sus paraderos y por lo tanto usarlos les quita un tiempo valioso. Sin embargo, al calcular el costo de oportunidad de este tiempo no incluyen el costo de poner en riesgo de sus vidas. Es muy probable que incluso muchos nunca hayan utilizado los puentes pero en su imaginario les atribuyen características que realmente no conocen bien.

Asimismo, es importante resaltar que en todos los grupos de peatones de la zona investigados, existe la falta de costumbre de caminar en la ciudad. Son peatones que no tienen el hábito de caminar y desearían que los puentes peatonales estén exactamente en el lugar donde quieren cruzar.

Es así que al describir los puentes peatonales o el tiempo que demora cruzarlos las características mencionadas por estas personas discrepan de la realidad presentándose una exageración, por ello perciben que cruzar la pista es más rápido.

Igualmente, la mayoría manifiesta actitudes negativas frente al uso de los puentes peatonales. Se mencionan muchas razones para no usarlo entre las que figuran: el tiempo que toma utilizarlo, que se encuentran muy distantes, que son peligrosos porque asaltan, que están mal diseñados, que se utilizan de forma inapropiada, que no hay castigo al no usarlo, que cruzar la carretera no es peligroso, entre otras.

Otra razón de la poca atención al peligro que genera el no uso de los puentes es la falta de prevención en la cultura peruana, ajena a tomar medidas anticipándose para evitar las consecuencias de situaciones negativas desde catástrofes naturales hasta accidentes de tránsito.

La mayoría de los informantes atribuyen la responsabilidad del no uso de los puentes peatonales a factores y/o personas externas a ellos. Es decir ponen fuera de ellos la responsabilidad de no usar los puentes, siendo esto parte de la idiosincrasia peruana.

Cuando los entrevistados señalan que la responsabilidad es del peatón, están hablando de un peatón que es caracterizado por su audacia, su displicencia ante la vida, no habituado a caminar. En todo caso, se están refiriendo a otros peatones, sin incluirse ellos mismos, en esa circunstancia dejan de reconocerse como peatones. Esto de alguna manera, dificulta el involucramiento del peatón en el problema y la posibilidad de alcanzar un cambio de comportamiento.

Sin embargo, un factor que podría facilitar el cambio es que la mayoría de las personas que viven alrededor de los puentes peatonales en el distrito de San Juan de Miraflores, han nacido y se han desarrollado expuestos a este tipo de mobiliario urbano por lo que al estar familiarizados están más cercanos al cambio que personas para las que los puentes peatonales serían ajenos a su realidad.

## Fuerzas Político-Legales

El gobierno a través de la creación del Consejo de Seguridad Vial ha desarrollado esfuerzos reuniendo a los distintos actores del Estado involucrados en la problemática vial con el fin de solucionar el problema, sin embargo los avances son lentos.

En el año 1999 se publica la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre No. 27181 con el correspondiente Reglamento Nacional de Tránsito<sup>16</sup> en el cual en el Capítulo IV define los derechos y obligaciones de la circulación de los peatones.

Sin embargo aunque existieron estas normas para el tránsito de peatones, no se planteó un reglamento que regule el uso de puentes peatonales.

Es importante señalar que en ese momento tanto los peatones como la PNP que debía ejecutar el reglamento no conocían la norma que prohibía cruzar las vías de alto tránsito obligando así a usar los puentes peatonales, así como de las sanciones económicas que se debían imponer a aquellos que cometían faltas.

En cuanto a la vigilancia del cumplimiento de la norma, en entrevista al Comandante de la PNP Jaime Alayo Giraldo (2007), señaló que sí existía durante esos años una papeleta al peatón, pero no había una forma coactiva de cobrarla. Por otro lado no era usual encontrar a policías en las cercanías de los puentes peatonales.

En abril de 2009 se publicó en El Peruano el Nuevo Reglamento Nacional de Tránsito que entró en vigencia a los 90 días de su publicación el 21 julio 2009. Mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC se aprobó el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito.

---

<sup>16</sup> MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (1999) Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre No. 27181 con el correspondiente Reglamento Nacional de Tránsito En [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe) Congreso de la República. Consulta el: 16 Junio, 2005.



En dicho reglamento, se publicó un cuadro de tipificación, multas y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre de los peatones. La novedad en el caso de las mismas es la supresión de multas económicas que existían en el anterior reglamento. Las infracciones se califican como Muy graves, Graves y Leves, pero como se señaló, la sanción solamente se refiere a medidas preventivas como las de “Interrupción del viaje” que en el caso de cruce de vías de alto tránsito sin usar los puentes peatonales consiste en regresar al punto de partida al peatón.

El 16 de Agosto del 2010 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) hizo una modificación sobre el anterior reglamento y estableció un esquema de multas y trabajos comunitarios así como los mecanismos de aplicación de estas sanciones a las infracciones peatonales. Este nuevo sistema entró en vigencia el 15 de noviembre del mismo año.

El nuevo reglamento al incorporar las multas por infracciones peatonales en general, y por el no uso de puentes peatonales en particular es un importante cambio de política ya que por primera vez el gobierno pone en práctica a través de medidas coactivas que buscan generar un cambio en la educación y seguridad vial.

### Fuerzas Económicas

Las fuerzas económicas que actúan en el macro-ambiente son el Ministerio de Economía y Finanzas como ejecutor de la política económica del gobierno y los gobiernos locales, las entidades financieras de la cooperación internacional, las empresas privadas e instituciones nacionales de la sociedad civil y el Estado con capacidad para formular y ejecutar proyectos viales, de educación vial así como el nivel de ingresos de la población usuaria de los puentes peatonales.

Respecto a la población usuaria, es importante comprender la fuerte presión de las familias con escasos recursos económicos para lo que significa alimentación, salud y vivienda; estas necesidades básicas son de mayor urgencia que la seguridad vial por lo que su economía limitada siempre las priorizará, dejando escaso margen para el interés en problemas de prevención y seguridad peatonal. Por lo tanto, es responsabilidad de los distintos actores involucrados facilitar el equilibrio de las fuerzas económicas en beneficio de los más pobres y

de esta manera, temas como la seguridad peatonal pasarán a tener la prioridad requerida para los peatones.

Esto es crucial para todo el país puesto que las consecuencias de los accidentes de tránsito no sólo generan frustración, agresividad, cobran víctimas y destruyen hogares, sino que a todo esto en el nivel macroeconómico merma enormemente la competitividad del Perú dado el altísimo costo económico que implica para el Estado esta realidad. Como indican las siguientes cifras: los accidentes de tránsito cuestan al Estado peruanos 1,000 millones de dólares al año mientras que los costos por atención a los lesionados por accidentes de tránsito son más de 460 millones de soles anuales.<sup>17</sup>

### Fuerzas Demográficas

Según los resultados del Censo Nacional 2007<sup>18</sup>, la población del distrito de San Juan de Miraflores es de 362,643 habitantes.

Entre las demandas y necesidades de esta población, sobre todo la población económicamente activa, que es el 58.59% de la población, está el trasladarse desde el distrito a otros donde se encuentran sus centros de trabajo y utilizar medios de transportes y los puentes peatonales. (212,505 habitantes).

Por otro lado, es importante señalar que desde el año 2006 el distrito experimentó un desarrollo comercial significativo con la llegada de inversiones nacionales y extranjeras como el centro comercial Plaza Atocongo, con grandes almacenes y supermercados, lo que incrementa no sólo el movimiento económico del distrito sino también el desplazamiento de los pobladores a estos centros comerciales.

### Fuerzas Geográficas

---

<sup>17</sup> El Comercio "US \$1,000 millones al año cuestan los accidentes de tránsito" *Diario El Comercio*. Lima, 22 de Setiembre, 2009 Sección A1.

<sup>18</sup> INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA "Censos 2007" Portal del INEI. Consulta: Abril 2007.  
En <http://www.inei.censos.inei.gob.pe/censos2007/>

Entre las características de las fuerzas geográficas podemos mencionar que el Distrito de San Juan de Miraflores al igual que muchos distritos que se desarrollaron en la década de los 60 del siglo pasado, crecieron a raíz de la migración de la sierra a la costa en búsqueda de sus pobladores de un mejor porvenir.

Es importante señalar que estos distritos no fueron diseñados ni planificados de manera ordenada, por lo que han crecido de manera caótica y por lo tanto tampoco se dio una planificación acertada respecto al tránsito y al transporte en este distrito.

Los asentamientos humanos han crecido alrededor de las vías de alto tránsito, por lo que para garantizar la seguridad de los peatones, la Municipalidad de Lima a través de su empresa EMAPE ha construido puentes peatonales para asegurar el tránsito de los peatones del distrito.

#### Fuerzas Tecnológicas

Las fuerzas tecnológicas tales como los medios de comunicación, sistemas de información, incluyendo Internet, entre otros, están al alcance de los pobladores de la ciudad de Lima y en forma particular de los habitantes del distrito de San Juan de Miraflores. Esta situación resulta conveniente para la difusión del plan de mercadeo social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales.

En cuanto a la infraestructura de mobiliario vial se requiere incluir en su diseño las nuevas tecnologías desarrolladas en ésta área.

### **3.2.4. Barreras y facilitadores**

#### Barreras:

A continuación un breve listado de las barreras y obstáculos que dificultan el cambio de comportamiento buscado:

- La problemática del no uso puentes peatonales no es relevante para la mayoría de peatones, es difícil su involucramiento con el problema y la posibilidad de alcanzar un cambio de comportamiento. Ya que además los usuarios no asumen la responsabilidad de no usar los puentes y la colocan fuera de ellos: a la fatalidad o a las autoridades pues no se sienten actores de su destino y por lo tanto consideran que es inútil ser precavido.
- Hay cierta conciencia del peligro pero no se asume en el comportamiento. Se da una contradicción entre lo que se dice y lo que se hace por parte de los usuarios de puentes peatonales, por un tema de deseabilidad social.
- La inseguridad ciudadana desmotiva el uso de puentes peatonales ya que es peligroso usarlos de noche.
- No existe el hábito de caminar distancias medias entre los peatones que prefieren caminar lo mínimo indispensable por lo que quisieran el puente “en cada esquina”.
- El problema de la falta de cultura de prevención no se da tan solo frente al peligro sino también frente al manejo del tiempo, lo que lleva a evitar el uso del puente peatonal: las personas salen a última hora y no reservan el tiempo necesario para usar los puentes.
- Existe una lectura distorsionada de lo que significa bienestar y seguridad priorizando las madres la integridad física de sus hijos y no la propia.
- Los puentes peatonales se perciben poco amigables, además no son accesibles para las personas con discapacidad y los ancianos. Muchas veces, la infraestructura que se diseña para los peatones no está pensada para facilitar su circulación sino la de los vehículos. Lima es una ciudad hecha para conductores.

- Se dan esfuerzos desarticulados de diferentes actores institucionales, que se da acompañado de una falta de voluntad o decisión política para realizar los cambios necesarios. O porque diversos proyectos han intentado modificar el comportamiento transgresor sin tener resultados significativos reduciendo la credibilidad al cambio.
- Los jóvenes adolescentes por la etapa que están viviendo no utilizan los puentes para aparentar ser audaces, además con frecuencia, tomar medidas de precaución es ridiculizado como un acto de cobardía o debilidad.
- La práctica cotidiana de observar modelos adultos de comportamiento peatonal inadecuado pesa fuertemente en la socialización de los niños y los padres en muchos casos son erróneos modelos y además incentivan a sus hijos al no uso de los puentes peatonales. Esto se da no tan solo en el distrito de San Juan de Miraflores donde se observó sino también en otras ciudades como la de Santiago como lo señala Moyano (2005) en su investigación.

#### Facilitadores:

A continuación un breve listado de factores que facilitan el cambio de comportamiento buscado:

- EMAPE ha construido puentes peatonales en las vías rápidas donde hay zonas pobladas.
- El Ministerio de Educación tiene un programa de seguridad vial dentro de la currícula escolar.
- Existe una instancia moral donde los peatones reconocen que el “deber ser” es usar los puentes peatonales, para preservar sus vidas y así evitar accidentes.
- Los adultos que sí usan los puentes fomentan su uso con los niños.

- Diferentes actores (CNSV, Gobierno Central, Gobierno Local, Medios de Comunicación) preocupados y consientes de la necesidad del cambio.
- En espacios de reflexión, las personas pueden cambiar de actitud lo que incrementa las posibilidades de un comportamiento más proactivo al uso de los puentes.
- Al ser un problema de seguridad ciudadana, salud pública y además con fuerte repercusión económica, es de interés nacional lo que asegura la participación del Gobierno Nacional en los esfuerzos para solucionar estos problemas.
- En los últimos años experiencias locales han demostrado que los ciudadanos limeños pueden incorporar de manera progresiva nuevos comportamientos de seguridad (usar los puentes peatonales) como los casos del uso del cinturón de seguridad, el no uso de celulares cuando se maneja y el control de conductores de vehículos que hayan ingerido alcohol.
- La gestión de la administración del tránsito a excepción de aquellas medidas que mejoran las grandes vías, tiene un costo relativamente bajo y es posible implementarla en un corto período.
- Existe un creciente interés de los medios de comunicación en la problemática vial lo que genera mayor presencia del tema en medios y facilita la difusión de noticias que motiven el cambio hacia una seguridad vial.
- Se está dando una mayor participación de la empresa privada en la búsqueda de soluciones a la problemática de seguridad vial.
- El nuevo esquema de multas y trabajos comunitarios planteado en la modificación del Reglamento de tránsito del 16 de Agosto de 2010 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) que establece un mecanismo de aplicación de sanciones a las infracciones peatonales;



favorecería la adopción de nuevas conductas como el uso de los puentes peatonales.

### 3.2.5. Caracterización de los grupos objetivos

En todo plan de mercadeo social, se hace necesario el análisis y caracterización de los grupos que serán los potenciales “adoptadores” del producto social.

El éxito en la adopción de las prácticas o ideas que se busca promover dependerá en gran medida del conocimiento y la capacidad de predicción de cómo se comportan los actores o públicos involucrados en este proyecto.

El conocimiento de las características actitudinales y valores de estos públicos es necesario para agruparlos en segmentos de atributos similares a los que se presentará la propuesta de cambio en forma tal que concuerde con sus creencias y conductas, para así facilitar la adopción de los nuevos comportamientos.

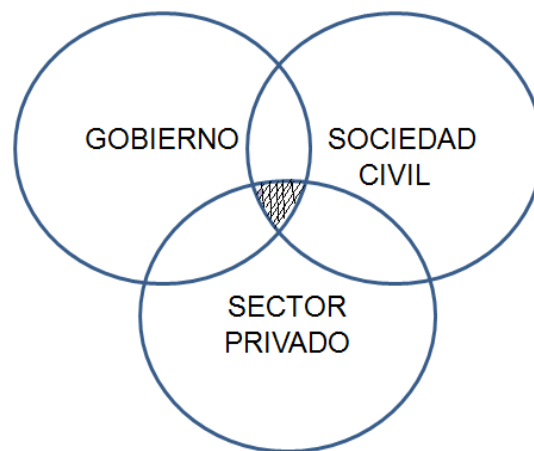
Como se señaló en el acápite 3.1.5. *Actores involucrados*, para esta investigación se han definido tres grupos de actores: el sector gobierno, el sector privado y la sociedad civil, en cada uno los cuales se ha descrito las distintas organizaciones que los componen.


Si bien cada sector tiene su función y misión en esta problemática, es importante señalar que todos se encuentran íntimamente ligados. A través del presente plan se propone trabajar integralmente de forma tal que se logra la sinergia de estos grupos, con el fin de alcanzar la solución más satisfactoria en lo que se refiere a la seguridad vial.

El siguiente gráfico representa la interacción entre estos sectores, donde en la intersección de los tres conjuntos se encuentran los públicos involucrados en el problema de seguridad vial.

Grafico No. 26

Públicos involucrados en la seguridad vial



 Públicos involucrados en la problemática en la seguridad vial

Fuente: Elaboración propia

Para la caracterización de los públicos se ha elegido un esquema de análisis en el que se describen y examinan los conocimientos, las actitudes y las prácticas de los grupos involucrados respecto al tema de investigación de esta tesis.

A lo largo de la investigación se ha recopilado abundante información en relación al uso y no uso de puentes peatonales que va más allá del hecho puntual de usarlos o no. Dado que esta realidad involucra a distintos actores además de los peatones, la dinámica del análisis resulta compleja, por lo que a continuación se realiza una descripción de los hallazgos en cuanto a características y comportamientos de la uno de los tres sectores interrelacionados.

#### Sector Gobierno:

Las distintas entidades del gobierno involucradas en la problemática de la seguridad vial, tienen conocimiento de este tema y lo tienen en agenda. Sin embargo realizan en la mayoría de casos acciones aisladas que hasta el momento no presentan resultados trascendentes ni sostenibles. Todavía no existe un trabajo integrado entre los diversos actores al interior del gobierno y tampoco con el sector privado y la sociedad civil.

El comportamiento del gobierno es generalmente reactivo frente a “sucesos trágicos” que se presentan y las reformas o acciones que se plantean no trascienden. No hay continuidad. Al pasar la urgencia desaparece la acción tomada y al no ser política de Estado no trasciende al ciclo político ni a sus actores.

A través del Consejo Nacional de Seguridad Vial, se ha mostrado una actitud positiva y más integradora frente a la posibilidad de solucionar la problemática existente respecto a la seguridad vial. Sin embargo no existe aún consenso sobre cuál debe ser el ente rector en el tema de seguridad vial ni se le ha asignado una partida presupuestaria ad hoc.

Recientemente a raíz de la gravedad de la situación de la seguridad vial, la Defensoría del Pueblo publicó un informe donde precisa la necesidad de que la autoridad municipal adopte medidas que reviertan el peligro en las zonas de alta incidencia de accidentes.<sup>19</sup>

Así también la Defensoría del Pueblo sugirió que la Municipalidad de Lima lidere la tarea de sensibilizar y educar a la población y los conductores en seguridad vial, trabajando con las municipalidades distritales y con el Consejo Nacional de Seguridad Vial, en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial.

En febrero del 2009 la ONG Cruzada Vial publicó el informe “Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito”. Siendo este informe un esfuerzo conjunto de la sociedad civil y el sector privado inclusive con participación de representantes del Consejo Nacional de Seguridad Vial y la Defensoría del Pueblo. La reacción de la Municipalidad de Lima fue negativa desestimando el Informe por considerarlo poco serio por haber sido realizado en corto tiempo (4 meses) y por desviar recursos económicos en investigaciones en lugar de destinarlos a obras públicas.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> El Comercio “Desde el 2007 han muerto 995 personas debido a accidentes de tránsito.” *Diario El Comercio*. 11 noviembre de 2008. Sección A1.

<sup>20</sup> El Comercio “La Municipalidad de Lima desestima propuesta ciudadana” *Diario El Comercio*. 28 de febrero de 2009. Página a14. Sección A1

En abril del 2009 el gobierno publica mediante Decreto Supremo No. 016-2009-MTC el nuevo Reglamento Nacional de Tránsito con un incremento importante en las sanciones por diversas infracciones. Ante la respuesta de transportistas con huelgas y amenazas el gobierno retrocede estableciendo mesas de diálogo a posteriori, quedando en entre dicho tanto la autoridad como el compromiso con la participación ciudadana.

El 16 de Junio del 2009 el Congreso de la República promulga la Ley No. 29380 de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). Esta entidad será la encargada de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional.

### Sector Privado

En el sector privado el conocimiento de esta problemática es limitado. Aunque existen algunas empresas del sector seguros, automotriz y de autopartes, y otras con un enfoque de Responsabilidad Social Empresarial que están interesadas en realizar campañas de seguridad vial, así como algunos medios de comunicación privados, universidades e institutos privados que participan activamente buscando soluciones. Sin embargo algunos de estos esfuerzos son desarticulados.

También existen organizaciones como el Touring Club del Perú, y el ITS Perú Sistemas Inteligentes de Transporte Perú que tienen plena conciencia de la problemática y trabajan para solucionarla.

Durante el año 2008 el Touring Club del Perú en alianza con otras empresas privadas lanzó la Cruzada Cívica por la Educación Vial, un esfuerzo conjunto del sector privado, la sociedad civil y el Estado. Este proyecto buscaba incorporar la Educación Vial en las políticas de Estado.

Como se mencionó en líneas anteriores en febrero del 2009 varias empresas e instituciones privadas se han incorporado al esfuerzo de Cruzada Vial a favor de la seguridad vial.

### La Sociedad Civil

Toda la sociedad civil está involucrada de alguna forma con la problemática de la seguridad vial y todo ciudadano participa con distintos roles, ya sea como peatón, conductor o dentro de organizaciones (comunales, civiles, iglesia entre otras).

Los peatones, específicamente los que viven en las inmediaciones de los puentes peatonales de San Juan de Miraflores, son los actores en los cuales se centra esta investigación por ser los sujetos de cambio.

Estos actores así como los demás ciudadanos conocen desde la perspectiva del “debe ser”, que deben cruzar la Panamericana Sur utilizando los puentes peatonales, sin embargo este saber no lleva a una conciencia y puesta en práctica del uso de los puentes.

La ciudadanía y en especial los peatones han tenido un vago e impreciso conocimiento de las reglas de seguridad vial, desconocimiento del reglamento de tránsito que obliga al peatón a usar los puentes peatonales y de las sanciones que recibirían de no cumplirlo.

Por otro lado, durante mucho tiempo han sabido por experiencia que no existe sanción moral o económica por el hecho de no utilizar los puentes peatonales. Sin embargo, la promulgación de la modificación al Reglamento de Tránsito (2010), puede mejorar esta percepción de la ciudadanía ya que ha incluido en la norma legal las sanciones económicas.

El tema de seguridad ciudadana puede interferir en la adopción del uso de los puentes peatonales pues los consideran peligrosos, debido a la delincuencia que existe en los alrededores y en los mismos puentes.

En base a los resultados de los grupos de enfoque y encuestas que se realizaron en esta investigación con los pobladores de San Juan de Miraflores, se concluye que los peatones tienen una baja conciencia de la problemática del no uso de los puentes peatonales. Por otro lado, no asumen la responsabilidad de no usar los puentes peatonales y suelen pensar que la responsabilidad es de otros.

Existen además otros problemas sociales que en opinión de los peatones son de mayor envergadura que su integridad física. Las características socioeconómicas de este grupo objetivo (nivel D y E) dan como perfil hombres y mujeres muy preocupados por la sobrevivencia económica, por conseguir empleo y por tener mejores condiciones económicas dadas sus carencias. Lo que hace que el problema de la seguridad vial se considere menos importante en sus vidas y con ello se registra un escaso interés por el uso de los puentes peatonales.

Es importante resaltar que tal como se pudo apreciar en la fase de observación y en los grupos de enfoque en el caso de padres de familia que habitualmente no utilizan los puentes, sí lo hacen cuando están con sus hijos.

En general se registra una cultura de la transgresión de las normas o reglas en la vida de los limeños. Tanto los peatones como los conductores sienten que en la ciudad de Lima se puede hacer lo que se quiere.

Otro grupo de la sociedad civil involucrado en esta problemática son los conductores. Este grupo tiene un bajo conocimiento de las reglas de tránsito, lo cual no quiere decir necesariamente que no cuenten con las habilidades técnicas para el manejo.

Este grupo demuestra poco respeto por los espacios destinados a los peatones y en general a las reglas de tránsito. Maneja utilizando el celular, no respeta el semáforo, no utiliza los paraderos autorizados, toca el claxon y en cuanto a los puentes peatonales cuando se produce un accidente cerca de los puentes asignan la culpa al peatón por no utilizarlos. Ante la promulgación de los nuevos reglamentos de tránsito la actitud demostrada es de rechazo y boicot a las normas planteadas.

Actualmente existen algunas ONGs locales como CIDATT, Luz Ámbar y Cruzada Vial, que trabajan a favor de una mejora en la seguridad vial en el Perú, y buscan crear conciencia en la ciudadanía haciendo sinergias con el gobierno. Adicionalmente algunos organismos internacionales como el Banco Mundial, la Cruz Roja Internacional y otros, realizan actividades en el Perú que buscan fortalecer los conceptos de seguridad vial.



En términos generales las organizaciones comunales de San Juan de Miraflores tienen un bajo nivel de involucramiento respecto al tema del uso de puentes peatonales. Para estas organizaciones existen problemas más álgidos que la seguridad vial, como los de alimentación, educación y salud, que los convoca. Por ello se muestran organizados y solidarios para estos temas mas no para el de seguridad vial.

### 3.3. Diseño de la estrategia

Como se ha mencionado anteriormente el objetivo de este plan de mercadeo va más allá del comportamiento puntual del uso de los puentes peatonales para evitar accidentes y muertes. Se busca además, a través de la seguridad vial sensibilizar la conciencia de la ciudadanía con valores de convivencia, de cuidado del medio ambiente y con una propuesta en la que todos los actores tengan la posibilidad de una mejor calidad de vida dentro de una ciudad sostenible.

Se entiende por ciudades sostenibles aquellas que son consideradas seguras, saludables, atractivas, ordenadas, con respeto al medio ambiente, a su herencia histórica y cultural. Ciudades que sean gobernables, competitivas, eficientes en su funcionamiento y desarrollo, de manera que sus habitantes puedan vivir en un ambiente confortable, propiciando el incremento de la productividad. INDECI (2005).

Los valores de convivencia se basan en el respeto, reconociendo los derechos y la dignidad del otro, respetando la autoridad, las leyes y reglamentos facilitando una convivencia con los demás por encima de los intereses personales.

En base a este objetivo y conceptos, es que se ha diseñado la estrategia, que plantea como lograr el objetivo, y que a continuación se detalla siguiendo la metodología de un plan de mercadeo social.

### 3.3.1. Fin del proyecto

Construir una conciencia ciudadana dentro de una ciudad sostenible a través de los valores de convivencia incluyendo la seguridad vial y cuidado del medio ambiente.

### 3.3.2. Objetivo general

Fortalecer la capacidad de los actores involucrados en la gestión y puesta en práctica de la seguridad vial, generando compromisos para mejorar sus usos y prácticas, logrando una mejor calidad de vida para todos.

### 3.3.3. Objetivos de mercadeo

Los objetivos del mercadeo son los siguientes:

- Propiciar una actitud favorable que genere un cambio de comportamiento entre los peatones para el uso de los puentes peatonales.
- Generar una actitud favorable que facilite un cambio de comportamiento entre otros actores responsables de la seguridad vial hacia un trabajo integrado en la gestión de puentes peatonales.
- Reforzar el conocimiento sobre el Nuevo Reglamento de Tránsito enfatizando su relación con el peatón.

### 3.3.4. Cambio de comportamiento deseado

El mercadeo social busca la adopción de comportamientos que son beneficiosos para la sociedad en su conjunto.

Para la adopción de un comportamiento es necesario adoptar una idea y tener una actitud favorable hacia la misma.

La adopción de una idea que por su naturaleza es intangible, hace difícil para el adoptador tener evidencia de sus beneficios. Más aún, cuando la idea es nueva y no están claras sus ventajas, por ello es necesario evidenciarlas para así generar el cambio de comportamiento.

Las causas sociales que por su naturaleza tienen como objetivo un cambio en las personas y en la sociedad, estos cambios pueden tener un orden creciente de dificultad que parten de:

- Cambio cognitivo en que se busca que las personas conozcan una idea.
- Cambio de actitud en que se busca que las personas adopten una posición favorable hacia la idea.
- Cambio a nivel afectivo: sintiéndose afectados por las consecuencias de sus actos.
- Cambio en la acción en que se busca que las personas realicen un nuevo acto.
- Cambio de conducta en que se busca que las personas adopten un nuevo hábito y lo practiquen regularmente y
- Cambio de los valores en que se busca que las personas cambien principios e ideas sobre temas en particular.

En caso de campañas orientadas al cambio en la conducta o comportamiento, como es el caso de este plan de mercadeo, la dificultad es mayor pues incluye el esfuerzo de las personas para abandonar hábitos preexistentes y adoptar nuevos hábitos como dejar el cigarrillo o usar los puentes peatonales y un esfuerzo adicional de mantener la conducta como nuevo esquema de vida.

En este plan de mercadeo distinguimos dos etapas para el cambio de comportamiento buscado, a corto plazo y en el mediano plazo:

### Cambio de Comportamiento en el Corto Plazo:

El cambio de comportamiento que se busca lograr durante el primer año de ejecución del proyecto se da en cada uno de los grupos objetivos siendo los siguientes:

- Los peatones conocen el nuevo reglamento de tránsito<sup>21</sup> y tienen una actitud favorable hacia el mismo, se identifican y apropian del concepto de seguridad vial y lo incorporan en su vida cotidiana a través del uso de puentes peatonales y en general en la adopción de un sistema de seguridad vial. Este cambio de comportamiento se basa en el orgullo de estos peatones de ser reconocidos como un modelo local.
- Las autoridades relacionan la seguridad vial con el concepto de ciudadanía y reconocen que el cambio solamente es posible con la participación de todos los actores involucrados, por ello establecen alianzas para promover el uso de puentes peatonales.

### Cambio de Comportamiento en el Mediano Plazo

El cambio de comportamiento que se busca lograr del segundo al quinto año de ejecución del proyecto se da también en cada uno de los grupos objetivos siendo los siguientes:

- Los peatones valoran la seguridad vial, usan los puentes peatonales en forma habitual y promueven su uso como parte de un compromiso para una vida mejor de convivencia y respeto. Este cambio de comportamiento se sostiene en el orgullo de estos peatones de ser reconocidos como un modelo local.
- Las autoridades están comprometidas con la promoción de la seguridad vial, y actúan a favor de la creación de una política de Estado trabajando en alianza con otros sectores de la sociedad.

---

<sup>21</sup> MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (2009) Decreto Supremo No. 016-2009-MTC Reglamento de Tránsito 2009 : Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito 22 Abril.

### 3.3.5. Estrategia de mercadeo

La estrategia de mercadeo social de esta investigación busca un cambio de comportamiento y de valores y por ello se propone incluir en la misma los siguientes aspectos:

- Informar a la audiencia del objetivo.
- Obtener un compromiso del acto a realizar.
- Contemplar la relación entre costo/necesidad de tiempo.
- Considerar una recompensa/incentivo/ beneficio.
- Contener una comunicación que se apoya en intervenciones directas y personales como se verá en el acápite 3.4.4. de Promoción y Comunicación.

Además de lo anteriormente expresado, la estrategia propuesta enfatiza un modelo integral que incluye a actores del gobierno, empresa privada y la sociedad civil. El énfasis de este modelo está dado en la participación masiva de la población, donde el ciudadano (peatón) asume un rol protagónico en base a símbolos de orgullo con los que se identifica para generar este cambio de conducta.

Es así que la estrategia de mercadeo propuesta se compone de 5 ejes estratégicos:

- Educación: Conocimiento y sensibilización deben ir de la mano para lograr actitudes favorables y el cambio de comportamiento incluyendo la metodología de entretenimiento educativo.
- Infraestructura vial: Los puentes deben cumplir con los requisitos indispensables de seguridad, diseño y mantenimiento.
- Políticas: Las autoridades deben institucionalizar la promoción de la seguridad vial a través de políticas permanentes.
- Leyes: El Reglamento de Tránsito en el acápite de peatones debe incluir sanciones y un sistema de administración que permita su

aplicación que incluye sanciones y un sistema de administración que permita su aplicación permanente.

- Alianzas: Todos los actores responsables de la gestión de la seguridad vial deben trabajar en forma conjunta y en sinergia. La Alianza debe estar conformada por actores del gobierno, empresa privada y sociedad civil.

Para lograr el objetivo general del plan se propone educar al público objetivo sobre la importancia de la seguridad vial y el uso habitual de los puentes peatonales en vías de alto tránsito.

Parte de esta estrategia consiste en hacer tangible, visible y notorio el concepto de seguridad vial - que es difícil de asimilar incorporando los contenidos de conocimiento, valoración y uso adecuado del reglamento de tránsito, el respeto y cuidado de la vida propia y de los demás como base para una mejor calidad de vida.

Dentro de la estrategia de mercadeo social, también se enfatizará sobre los beneficios que genera el cumplimiento del reglamento de tránsito y cuidado de la vida propia y de los demás, así como los perjuicios que acarrea el no acatamiento de los mismos mediante premios y sanciones incluyendo la metodología de búsqueda de modelos aspiracionales.

Este planteamiento estratégico de mercadeo social se dirige a los dos grupos objetivos definidos: Alianza Estratégica y Peatones, y se dan tanto a corto como a largo plazo:

#### Corto Plazo

Alianza Estratégica: Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), otros Actores del Gobierno, Empresa Privada y Sociedad Civil (Alianza Pro Seguridad Vial)

- Generar un acercamiento y sensibilización entre los diferentes actores candidatos a integrar una Alianza Estratégica en pro de la seguridad vial creando sinergias en base a un trabajo en conjunto entre el CNSV, la Comisión de Transportes del Congreso de la República, Alcalde de San



Juan de Miraflores, Cruzada Vial Cruzada Vial, CIDATT, Luz Ámbar, empresas de seguros, medios de comunicación y otras.

- Crear la “Alianza Pro Seguridad Vial”.
- Enfatizar entre sus miembros una lectura moderna de lo que es la seguridad vial y su relación con el concepto de ciudadanía.
- Generar conocimiento sobre la “Alianza” como promotor y experto en temas relacionados con la seguridad vial, reglamento de tránsito, convivencia ciudadana y su relación con el uso de puentes peatonales.
- Posicionar a la “Alianza” como un especialista en la gestión de seguridad vial en el Perú (especialmente en relación al uso de puentes peatonales y deberes y derechos de los peatones).
- Articular las distintas iniciativas en pro de la seguridad vial, cuidado y valoración de la vida así como del cuidado y mantenimiento de la infraestructura vial.
- Incrementar el interés y presencia en medios de prensa nacional sobre el tema de seguridad vial y su relación con el concepto de ciudadanía.
- Promover la creación de políticas de Estado para generar la sostenibilidad del cambio de comportamiento hacia la seguridad vial y ciudadanía.

### Peatones

- Generar conocimiento sobre la existencia e importancia del Reglamento de Tránsito y sus beneficios e implicancias para los peatones.
- Generar conciencia sobre la importancia del Reglamento de Tránsito, relacionándolos con el concepto de ciudadanía (deberes y derechos de los ciudadanos).

- Promover el uso de puentes peatonales enfatizando su relación con los conceptos de ciudadanía y seguridad vial.
- Educar sobre las distintas maneras de contribuir a la adopción de la idea (uso de puentes peatonales), y tangibilizar sus beneficios.
- Generar una actitud favorable y cambio de comportamiento en cuanto al respeto y cumplimiento del Reglamento de Tránsito así como al uso de puentes peatonales relacionados con el cuidado de la vida propia y de los demás. Este cambio de comportamiento se sostiene en el orgullo de estos peatones de ser reconocidos como un modelo local.

### Largo Plazo

La estrategia plantea persuadir a la sociedad en general a adoptar la nueva idea logrando una incorporación y apropiación frente al respeto, la valoración y el cumplimiento de los derechos y deberes de los ciudadanos construyendo una conciencia ciudadana dentro de una ciudad sostenible a través de los valores de convivencia incluyendo la seguridad vial y cuidado del medio ambiente.

### **3.3.6. Identificación y priorización de los grupos objetivos**

En el acápite 3.2.5. Caracterización de Grupos Objetivos se mencionan y definen las características generales de los grupos involucrados en el tema de la seguridad vial.

Asimismo se resalta la importancia que en todo plan de mercadeo social, tiene el análisis y caracterización de los grupos que serán los potenciales “adoptadores” del producto social porque el éxito en la adopción de las prácticas dependerá en gran parte del conocimiento y la capacidad de predicción de cómo se comportan los grupos objetivos.

Adicionalmente es prioritario señalar que los grupos de adoptadores no son siempre homogéneos, tienen características que los integran como grupo y los

diferencian de los otros grupos, (edad, sexo, educación, necesidades, deseos) características que son importantes conocer para poderlos abordar de manera diferente.

En el presente acápite, se pretende enfocar la propuesta a grupos más pequeños de importancia estratégica ya sea por hallarse más cercanos al cambio, o por la influencia que pueden tener en facilitar, dificultar, acelerar o neutralizar la adopción de la idea o comportamiento.

Este proceso de focalizar en grupos más pequeños el abordaje de la propuesta es conocido como segmentación, la cual busca una vez identificados los rasgos distintivos de estos grupos, plantear a cada grupo una propuesta que se ajuste a las características particulares facilitando así la adopción.

La segmentación propuesta plantea trabajar con los siguientes grupos:

- Grupo Objetivo Primario: Peatones púberes y adolescentes de 10 a 19 años y jóvenes adultos de 20 a 34 años residentes del distrito de San Juan de Miraflores que tienen la necesidad de cruzar las vías de alto tránsito de una forma segura.
- Grupo Objetivo Secundario: Gestores de la seguridad vial participantes de la “Alianza Pro Seguridad Vial”.

Esta propuesta se basa en el siguiente análisis:

#### Análisis del Grupo Objetivo Primario

Como se mencionó en el acápite 3.2.2. Microambiente, el Distrito de San Juan de Miraflores tiene una población total de 362,643 habitantes según el Censo INEI 2007.<sup>22</sup> De este total se incluyó como públicos objetivos del plan piloto de mercadeo social a 332,261 personas que por su edad son usuarios de los puentes.

---

<sup>22</sup> Instituto Nacional de Estadística “Censos 2007” Portal del INEI. Consulta: Abril 2007.  
En <http://censos.inei.gob.pe/censos2007/>

En base al análisis de los comportamientos por grupos de edad que a continuación se detalla se define como grupo objetivo primario los 171,764 peatones, púberes, adolescentes y jóvenes adultos entre los 10 y 34 años residentes del distrito de San Juan de Miraflores. Se los elige porque están más cercanos al cambio como se verá más adelante.

### Características generales de los peatones del distrito de San Juan de Miraflores

Los peatones son portadores de una serie de conocimientos, creencias, actitudes y valoraciones que están íntimamente relacionadas con sus comportamientos. Es por ello que dentro de este análisis se han incorporado algunas creencias así como tendencias actitudinales respecto al uso de los puentes.

### Creencias actuales sobre los puentes peatonales

- No se siente cercana la amenaza de muerte al no usar los puentes, se cree que es más vivo el que cruza la vía rápida aunque en el fondo existe un temor a la muerte.
- No se cumplen las sanciones correspondientes al cruzar la vía rápida
- Los puentes peatonales son inseguros
- El tiempo de uso ( subir y bajar) es muy largo
- La distancia a recorrer para usarlos es mayor que la de cruzar la vía rápida.

Estas creencias sustentan actitudes de desidia e indiferencia frente al uso de los puentes peatonales. Es necesario generar un cambio en la percepción global del puente peatonal, revertir estas creencias para luego iniciar un programa de cambio de actitudes.

En la medida que se revierten las creencias originales, se generen actitudes favorables al uso de los puentes peatonales, su relación con el cuidado y respeto de la vida, se podrá llegar finalmente al cambio de comportamiento.

Comportamiento actual: No usa los puentes peatonales.

¿Por qué?

- Bajo reconocimiento de que la vida se ve amenazada por un comportamiento que conlleva riesgos.
- Baja previsión en la planificación del tiempo.
- Poca costumbre de caminar en la ciudad.
- Alta tendencia a transgredir normas.
- Larga historia de impunidad ante la infracción.
- Inadecuada seguridad en los puentes.

¿Cuándo?

- Todos los días y con más frecuencia en horas y temporadas de menor flujo de tránsito vehicular.

*Análisis de comportamientos de los peatones del distrito de San Juan de Miraflores:*

Cuando se realiza el análisis de comportamiento de los grupos objetivos se encuentra un comportamiento actual, es decir el que se halla al momento de hacer el estudio de campo. Con el fin de indicar claramente el objetivo de cambio de comportamiento del plan de mercadeo, se diferencia entre el comportamiento ideal y poco factible de aquel que si lo es. Este comportamiento factible es el que se buscará generar en el grupo objetivo primario.

Cuadro No. 21: Análisis general de comportamientos de los peatones del distrito de San Juan de Miraflores		
Comportamiento Actual	Comportamiento Ideal	Comportamiento Factible
<p>El peatón no usa los puentes peatonales en vías de alto tránsito.</p> <p>El peatón no trabaja a favor del uso de puentes peatonales.</p> <p><b>Actitud:</b> No le otorga mayor importancia al uso de los puentes (Bajo involucramiento)</p>	<p>El Peatón siempre usa los puentes peatonales cuando cruza una vía de alto tránsito.</p> <p>El peatón trabaja por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.</p> <p><b>Actitud:</b> Se consideran a sí mismos promotores y agentes de cambio social en relación a la comunidad de San Juan de Miraflores, través del uso de puentes.</p>	<p>El peatón reconoce la importancia del uso de puentes peatonales y los usa la mayoría de las veces que cruza vías de alto tránsito.</p> <p>El peatón participa en actividades en relación a la implementación de campañas por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.</p> <p><b>Actitud:</b> Se muestra interesado en participar en la implementación de campañas que promuevan el cambio de comportamiento de los vecinos del distrito, respecto al uso de puentes peatonales.</p>

Fuente: elaboración propia



**Cuadro No. 22**

**Análisis de comportamientos de los peatones del distrito de San Juan de Miraflores por grupos etarios**

<b>Grupos etarios</b>	<b>Comportamiento Actual</b>	<b>Comportamiento Ideal</b>	<b>Comportamiento Factible</b>
<b>Niños de 5 a 9 años residentes del distrito de San Juan de Miraflores</b>	Cuando transitan sin sus padres usan la mayoría de las veces los puentes peatonales.	Siempre usan los puentes peatonales para cruzar vías de alto tránsito. (solos y con sus padres).	Cuando transitan sin sus padres usan casi siempre los puentes peatonales.
	Tienen conocimientos básicos de educación vial y una actitud favorable. Sin embargo los padres no respetan el deseo de los niños de usar los puentes.	Tienen conocimientos de educación vial y cuando están con sus padres usan los puentes peatonales todas las veces.	Tienen conocimientos de educación vial y cuando están con sus padres usan los puentes peatonales el habitualmente sin hacerlo la mayoría de las veces
	No trabajan a favor del uso de puentes peatonales	Trabaja por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.	Participa en actividades en relación a la implementación de campañas por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.
	<b>Actitud</b>	<b>Actitud</b>	<b>Actitud</b>
	Son altamente influenciables por sus maestros y campañas de comunicación sin embargo no son activos en difundir lo que aprenden.	Son altamente influenciables por sus maestros y campañas de comunicación y buscan influir en todos los peatones de San Juan de Miraflores.	Son altamente influenciables por sus maestros y campañas de comunicación y buscan influir en sus padres, familiares y conocidos de San Juan de Miraflores.

Fuente: Elaboración propia

**Cuadro No. 22 (continua)**

**Análisis de comportamientos de los peatones del distrito de San Juan de Miraflores por grupos etarios**

Grupos etarios	Comportamiento Actual	Comportamiento Ideal	Comportamiento Factible
<p><b>Adultos Jóvenes de 20 a 34 años, residentes del distrito de San Juan de Miraflores</b></p>	<p>Usan los puentes con cierta frecuencia, pero cuando ellos perciben que no hay peligro cruzan por abajo.</p>	<p>Siempre usan los puentes peatonales para cruzar vías de alto tránsito.</p>	<p>Reconocen la importancia del uso de puentes peatonales y los usa la mayoría de veces que cruzan las vías de alto tránsito.</p>
	<p>Son más responsables que los más jóvenes y cuestionan lo que hacen sus padres (menor uso de los puentes)</p>	<p>Son los más responsables, cuestionan y corrigen el comportamiento de sus padres</p>	<p>Son responsables en cuanto a su seguridad peatonal y promueven el uso del puente en sus familias.</p>
	<p>No trabajan a favor del uso de puentes peatonales</p>	<p>Trabajan por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.</p>	<p>Participan en actividades en relación a la implementación de campañas por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.</p>
	<p><b>Actitud:</b></p>	<p><b>Actitud:</b></p>	<p><b>Actitud:</b></p>
	<p>Su mayor preocupación se centra en la supervivencia económica aunque presentan un mayor interés por el riesgo peatonal que grupos de menor edad. A pesar de ello esto no se refleja en el comportamiento.</p>	<p>Muestran y valoran tanto los factores económicos como su integridad física.</p>	<p>Muestran interés en el uso de los puentes peatonales.</p>

**Cuadro No. 22 (continua)**

**Análisis de comportamientos de los peatones del distrito de San Juan de Miraflores por grupos etarios**

Grupos Etarios	Comportamiento Actual	Comportamiento Ideal	Comportamiento Factible
<p><b>Adultos de 35 años a más residentes del distrito de San Juan de Miraflores</b></p>	<p>Tienen conocimientos de seguridad vial y usan los puentes en algunas ocasiones.</p> <p>Les preocupa que sus hijos usen los puentes pero esto no se refleja en el comportamiento diario pues priorizan sus preocupaciones económicas.</p>	<p>Tienen conocimientos de seguridad vial y siempre usan los puentes peatonales para cruzar vías de alto tránsito. Son modelos para sus hijos.</p>	<p>Tienen conocimientos y reconocen la importancia del uso de puentes peatonales y los usan la mayoría de veces que cruza vías de alto tránsito.</p>
	<p>No trabajan a favor del uso de puentes peatonales.</p>	<p>Trabajan por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.</p>	<p>Participan en actividades en relación a la implementación de campañas por el cambio de comportamiento de los peatones de San Juan de Miraflores en cuanto al uso de puentes peatonales.</p>
	<p><b>Actitud:</b></p>	<p><b>Actitud:</b></p>	<p><b>Actitud:</b></p>
	<p>Los adultos muestran mayor preocupación por la sobrevivencia económica que por su integridad física.</p>	<p>Muestran y valoran tanto los factores económicos como su integridad física.</p>	<p>Aproximadamente la mitad de los adultos valora tanto los valores económicos como su integridad física.</p>

Fuente: elaboración propia

### Grupo Objetivo Primario

En base al análisis del comportamiento de los peatones realizado por grupos de edad, se plantea para este plan de mercadeo trabajar como grupo objetivo primario con: peatones púberes y adolescentes de 10 a 19 años y con los adultos jóvenes de 20 a 34 años residentes del distrito de San Juan de Miraflores. Esto se debe a que por sus características estos grupos se encuentran más cercanos al cambio. Estos grupos tienen una necesidad de reconocimiento social y el uso de los puentes puede ser el medio para satisfacer esta aspiración. Por ello este plan propone convertirlos en modelos y promotores del cambio en relación a la seguridad peatonal, al asumir el liderazgo en su comunidad.

### Grupo Objetivo Secundario

Como se planteó en el acápite 3.3.5. Estrategia de Mercadeo, la propuesta estratégica de esta tesis busca la generación de alianzas entre entidades del Estado, de la empresa privada con la participación de la sociedad civil.

Las personas o instituciones que gestionan la seguridad vial son actores que por su rol en la sociedad y su involucramiento con la problemática vial tienen una gran influencia en la adopción del comportamiento deseado.

Por este motivo este grupo ha sido elegido como grupo objetivo secundario y está conformado por las personas o instituciones que se proponen como miembros de la Alianza Pro Seguridad Vial. Esta "Alianza" está conformada por actores del gobierno, empresa privada y sociedad civil.

A continuación un detalle de las organizaciones que se propone integren la Alianza Pro Seguridad Vial:

- Sector Gobierno:
  - Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV): conformado por representantes de los Ministerios de Educación, Transportes y Comunicaciones, Salud, y del Interior

- Policía Nacional del Perú
  - Congreso de la República mediante la Comisión de Transportes del Congreso de la República
  - Defensoría del Pueblo
  - Municipalidad Metropolitana de Lima a través de EMAPE Empresa Municipal Administradora de Peaje de Lima
  - Municipalidad de San Juan de Miraflores
  - Colegios del Estado del distrito de San Juan de Miraflores
- Sector Privado
    - Empresas e instituciones participantes de Cruzada Vial: APESEG, ARAPER, Jockey Plaza, Telefónica, Toyota
    - Universidades privadas: PUCP, Universidad de Lima
    - Medios de Comunicación: RPP, El Comercio, Frecuencia Latina.
    -
  - Sociedad Civil
    - Organizaciones civiles relacionadas al tema como Cruzada Vial, Cidatt, Luz Ámbar.
    - Organizaciones Comunales.
    - Las iglesias.
    - Organismos internacionales: Banco Mundial, Cruz Roja, entre otros.

A continuación un análisis general de los comportamientos de los integrantes de la Alianza Pro Seguridad Vial:

#### Características Generales de los miembros de la Alianza Pro Seguridad Vial

Comportamiento: Promueve y coordina acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú, convocando a instituciones del sector público, sin embargo éstas no prosperan por falta de apoyo gubernamental, de recursos económicos y de decisión política para ejecutarlos. Estas acciones se dan como actividades aisladas sin tener un ente rector o integrador que busque sinergias, por el cual los accidentes de tránsito lejos de disminuir van en aumento.

¿Por qué?

- Los esfuerzos no son constantes o son insuficientes.
- Las acciones no son integradas
- Las iniciativas se entrampan en barreras burocráticas.
- Los estudios y/o investigaciones se quedan en eso solo estudios y no se aplican.
- Los representantes de las instituciones no logran convocar en sus instituciones el apoyo para lograr ejecutar las acciones acordadas.
- En el caso del actor gobierno: pesa más la búsqueda de aprobación del electorado que lo técnico y eficiente.

¿Cuándo?

- Durante todo el año y en los diferentes periodos gubernamentales.

En el siguiente cuadro se presenta un análisis general de comportamientos de los integrantes propuestos para la “Alianza Pro Seguridad Vial”:

<b>Cuadro No.23</b> <b>Análisis general de comportamientos de los integrantes propuestos para la “Alianza Pro Seguridad Vial”</b>		
<p>Empresa Privada: Muestra interés en la seguridad vial, en especial los medios de comunicación, pero pasado el momento de crisis abandonan el tema</p>	<p>Empresa Privada: Muestra un permanente interés en difundir y apoyar campañas de seguridad vial. Apoyan las acciones del Estado, trabajan en sinergia con los demás integrantes de la “Alianza</p>	<p>Empresa Privada: Apoya, difunde y hace propuestas creativas a favor de la seguridad peatonal y el uso de los puentes habitualmente.</p>
<p>Sociedad Civil: Difunde la importancia de la seguridad vial. Busca aportar de manera técnica a la solución de los problemas</p>	<p>Sociedad Civil: Muestra un total interés por la problemática vial y en especial de la seguridad peatonal y el uso de los puentes peatonales.</p>	<p>Sociedad Civil: Muestra un habitual de interés por la seguridad peatonal y el uso de los puentes peatonales, haciendo sinergia con los demás actores involucrados en la “Alianza”</p>

Fuente: Elaboración propia



**Cuadro No.23 (continua)**  
**Análisis general de comportamientos de los integrantes propuestos para la “Alianza Pro Seguridad Vial”**

<b>Comportamiento Actual</b>	<b>Comportamiento Ideal</b>	<b>Comportamiento Factible</b>
<p>CNSV: Coordina acciones vinculadas a la seguridad vial, que se diluyen frente a la complejidad de la situación. El problema de la seguridad peatonal se trata de manera tangencial.</p> <p>Carece de un presupuesto adecuado.</p> <p>Gobierno: Impulsa frecuentes campañas de seguridad vial y las reglamenta. Sus decisiones tienen un cariz político y no técnico. Sus acciones entran en constante contradicción.</p> <p>Generalmente reacciona ante la crisis, no existe una política a largo plazo.</p>	<p>CNSV: Impulsa de manera concertada y con éxito todas las campañas de seguridad vial. Muestra un total interés por el tema del tránsito peatonal y el uso de los puentes en vías de alto tránsito.</p> <p>Tiene una partida presupuestal idónea</p> <p>Gobierno: Diseña y ejecuta políticas relacionadas a la seguridad vial. Al ser políticas del Estado, son a largo plazo y éstas no se constantemente modificadas por los gobiernos de turno. Hace cumplir las leyes en todos los casos y no se deja presionar por intereses políticos o electoreros.</p>	<p>CNSV: Impulsa habitualmente campañas de seguridad vial y forma alianzas con otros sectores de la sociedad civil y de la empresa privada para lograr su. Muestra interés en el tema de tránsito peatonal y el uso de los puentes en vías de alto tránsito.</p> <p>Tiene partida presupuestal suficiente</p> <p>Gobierno: Habitualmente Promueve el cumplimiento de las normas, no se somete a presiones políticas, trabaja en sinergia con los demás miembros de la “Alianza.</p>

Fuente: Elaboración propia

### 3.4. Plan de acción –Mezcla de Mercadeo-

Una vez definidos los objetivos, la estrategia de mercadeo y los grupos objetivos de este estudio, a continuación se detalla el plan de acción a seguir en las distintas áreas de trabajo del mercadeo social. Siendo éstas, el producto, el precio, la plaza-distribución, la promoción y comunicación, los públicos, las políticas, las alianzas estratégicas (partnerships) y advocacy.

#### 3.4.1. Producto

En el mercadeo social el producto es generalmente una idea. En el caso de este estudio que busca promover la seguridad peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales, el producto se define como:

EL PEATÓN CONOCE LOS REGLAMENTOS DE TRÁNSITO, ASUME LA RESPONSABILIDAD DE SU SEGURIDAD Y VALORA LA DE LOS DEMÁS, POR ELLO SIEMPRE USA LOS PUENTES PEATONALES.

Este producto - idea está compuesto de una serie de conceptos. Dada la complejidad de los conceptos a comunicar es necesario enfocarse en las características más resaltantes de la manera más sencilla posible.

Además los beneficios de este nuevo producto - idea son difusos para los grupos objetivos, por ello es necesario conectar el producto con sus beneficios para lograr la adopción del cambio de comportamiento planteado.

La conexión que deben hacer los grupos objetivos con el beneficio se logra a través de lo que se conoce como el “Ajuste entre el producto y el mercado”.

##### Ajuste entre el producto y el mercado

El éxito de una estrategia de mercadeo social consiste en ofrecer un producto que se ajuste a las necesidades y deseos del grupo objetivo solucionando el problema existente. A mayor ajuste a la necesidad se dará mayor valor a la solución y por consiguiente mejor grado de adopción del nuevo comportamiento.

Por lo mencionado anteriormente, este plan propone la idea del uso de los puentes peatonales como fuente de orgullo de los peatones de San Juan de Miraflores.

Esta propuesta tiene como sustento lo que afirma el educador León Trahtemberg en la entrevista que se realizó (anexo No.5.10) relación al consumo de drogas y la autoestima. La presión del grupo ejerce poder en aquellos que tienen una autoestima débil, autoestima que es formada desde la infancia temprana. Es difícil con educación contra las drogas en la adolescencia prevenir el consumo.

De la misma manera, incentivar el uso del puente entre los jóvenes y adultos es difícil si el ambiente ejerce una presión contraria. Sin embargo la alternativa propuesta ante esta problemática es desarrollar una identificación y orgullo con un modelo positivo en la comunidad de SJM. El residente de la zona desarrolla un sentido de pertenencia y se siente parte de un grupo diferente que destaca sobre la sociedad en su totalidad y se puede convertir en un modelo a replicar.

El ajuste del producto-mercado busca así relacionar el uso de los puentes con una valoración de cada uno facilitándose así la adopción del cambio de comportamiento buscado.

Los peatones de SJM se convierten así en los promotores del cambio, son el ejemplo a seguir por sus pares, familias y vecinos y en un futuro por otros distritos. Pueden ser un modelo en todo el Perú para comenzar una nueva etapa en sus vidas en que se sienten orgullosos y reconocidos como ejemplo de respeto a las normas, cuidado de la vida propia y de convivencia en ciudadanía.

### Atributos del Producto

Como se mencionó el producto es una idea central que está compuesta por varios conceptos. Estos conceptos son los atributos del producto es decir las características que definen el “fondo y la forma” en que el usuario lo identifica percibe y elige su adopción.

Para lograr el cambio de comportamiento buscado es decir se adopte este producto, debe existir una sinergia entre los atributos del producto.

Asimismo, cada uno de estos atributos requiere la realización de una serie de actividades para cumplirse. Por ejemplo en el caso de “infraestructura segura” se requiere una serie de acciones como inventario de puentes, diagnóstico, reparación y mantenimiento de los mismos.

Los atributos del producto están relacionados a los ejes de investigación teórica que sustentan este estudio: tránsito y ciudadanía, infraestructura vial, teoría del cambio de comportamiento y teoría de mercadeo social.

A continuación se mencionan los atributos del producto ordenados de acuerdo a los ejes de la investigación así como las actividades de producto en caso sean necesarias:

#### Atributos de Tránsito y Ciudadanía:

- La vía pública es un espacio con deberes y derechos para todos.
- Es un compromiso con la seguridad y el respeto de la vida propia y de los demás.
- Involucra a todos los responsables de la seguridad vial (peatones y “Alianza”).
- Se enmarca en políticas de Estado que están institucionalizadas y permanecen en el tiempo.
- Se apoya en el Reglamento de Tránsito que regula el uso de los puentes peatonales y la seguridad vial.

Las actividades relacionadas a estos atributos se mencionan en el acápite sobre 3.4.4. Promoción y Comunicación como parte del programa de educación entretenimiento y modelos aspiracionales.

#### Atributos de Infraestructura vial:

- Los puentes son la única opción segura para cruzar vías de alto tránsito.

- Los puentes reúnen las condiciones adecuadas de diseño de mobiliario urbano para su uso por todos los peatones (con criterios de ergonomía, discapacidad, distancia, altura).
- Los puentes reúnen las condiciones adecuadas de seguridad para su uso por todos los peatones (con criterios vigilancia policial diurna y nocturna, iluminación, mantenimiento).
- Trabajar conjuntamente con la Municipalidad Metropolitana de Lima para la ubicación adecuada de semáforos y paraderos.

Las actividades relacionadas a estos atributos se concentran en programas a realizar por los actores de la Alianza responsables de la infraestructura vial como son: EMAPE, Ministerio de Transportes en coordinación con las demás miembros de la Alianza.

Estas actividades incluirán acciones como inventario de puentes, diagnóstico, reparación y mantenimiento de los mismos con criterios de ergonomía, discapacidad, distancia, altura.

Asimismo actividades para el logro de la seguridad personal de los peatones con criterios vigilancia policial, iluminación, mantenimiento que serán realizadas por los actores responsables de cada área en la Alianza.

#### Atributos de la Teoría del Cambio de Comportamiento:

- Los miembros de la Alianza cuentan con los conocimientos necesarios sobre creencias, actitudes, motivaciones valores y comportamientos de los peatones y otros grupos objetivos de este programa.
- Incorpora reforzadores o premios sociales por su adopción y sanciones económicas y cívicas por la no adopción.
- Cuenta con un mecanismo de seguimiento para ayudar a generar el cambio de comportamiento. (agentes policiales o civiles que supervisan premian y sancionan el cumplimiento del Reglamento de Tránsito).

Las actividades propuestas para lograr la identificación de los atributos del producto se encuentran en programas de reforzamiento económico vía premios de valor material y sanciones económicas (multas) como se menciona en el acápite 3.4.2. Precio y otros de reforzamiento social positivo como se detallan en el acápite de 3.4.4. Promoción y Comunicación.

#### Atributos de la Teoría de Mercadeo Social:

- El producto está ajustado a las necesidades y deseos de los usuarios.
- Las variables de la mezcla de mercadeo son coherentes (producto, precio, distribución, promoción, políticas y alianzas son adecuadas y hacen sinergia).

#### Beneficios del Producto

El uso de puentes peatonales brinda beneficios tanto para los peatones como para los miembros de la Alianza Pro Seguridad Vial. Entendemos por beneficios las consecuencias positivas que experimentan los distintos actores que adoptan la idea.

##### a) Beneficios para el grupo objetivo primario (peatones)

Con la adopción del producto los peatones del distrito de San Juan de Miraflores, experimentan una serie de cambios que los benefician y que se señalan a continuación:

El peatón de SJM asume el rol de liderar con el ejemplo el uso del puente, lo que le genera más confianza en sí mismo y lo hace sentirse bien. Comprende que el respeto de la seguridad vial es responsabilidad de todos y que cuando no cumple, es decir, no usa los puentes o comete infracciones de tránsito, pone en riesgo su vida, la de su familia y la vida de los demás entendiendo que en tanto todos cumplan estos principios todos se benefician. Comprende que el puente peatonal es el único medio seguro para transitar en vías rápidas y su uso beneficia a todos.

Por lo tanto los beneficios del producto para los peatones se resumen en:



- Refuerzo de la autoestima.
- Reconocimiento social.
- Seguridad en vías de alto tránsito.
- Disminución de accidentes y de problemas de salud e invalidez vinculados.
- Incremento en esperanza de vida del peatón.

b) Beneficios para el grupo objetivo secundario ( Alianza)

Con la adopción del producto los gestores de la seguridad vial miembros de la Alianza experimentan una serie de cambios que los benefician y que se indican a continuación:

La Alianza reconoce como elemento crítico para el desarrollo cívico de la nación la incorporación de un código de seguridad vial en el comportamiento cotidiano de los ciudadanos. Estos actores toman el liderazgo concensuado y por ello diseñan políticas de Estado que sean institucionalizadas y permanentes en el tiempo. Además trabajan en equipo y en forma integral los temas vinculados con la problemática (educación, infraestructura, incentivos positivos y negativos, entre otros).

Por lo tanto los beneficios del producto para la alianza se resumen en:

- Compromiso político para el cambio
- Liderazgo
- Legitimidad
- Gobernabilidad
- Mejora en índices de eficacia y eficiencia del trabajo de las autoridades
- Mejora en la salud pública
- Sostenibilidad

### Posicionamiento de la Alianza Pro Seguridad Vial

Un factor indispensable para poder lograr el cambio de comportamiento buscado y por ende los beneficios enunciados en este acápite es generar el posicionamiento idóneo de los responsables de llevar a cabo este proyecto es decir la Alianza.

Se entiende por posicionamiento la forma en que las personas definen las características principales de un producto, o entidad.

Es así que el posicionamiento que esta investigación plantea para la Alianza es que ésta debe ser reconocida como “el ente rector” - la autoridad- en todos los temas relacionados a la seguridad vial tanto por el Estado, los líderes de los diferentes sectores del país y la sociedad en general.

La Alianza debe ser reconocida como la autoridad que define las reglas del juego, y estas reglas se perciben como válidas porque han sido consensuadas con los diferentes actores involucrados en la problemática.

### 3.4.2. Precio

La estrategia de precios es un elemento clave para incrementar las posibilidades de adopción de una nueva idea, pues el precio es un incentivo importante para tomar la decisión de compra de cualquier producto y lo mismo sucede en el caso de “comprar” una idea.

Cuando hay una percepción de precio alto se da una mayor barrera para la adopción de la idea. Por otro lado un precio alto de no adopción de la misma se convierte en un facilitador para la adopción.

Este tema se relaciona con la teoría del comportamiento en el sentido de utilizar un incentivo o premio para motivar el cambio de comportamiento, y en forma paralela una sanción o castigo, para desmotivar un mal hábito o comportamiento no deseado. Es así que un precio alto de no adopción es la sanción.

Como se explica más adelante, esta propuesta de Plan de Mercado combina el uso de incentivos positivos: resaltar beneficios, premios materiales y emocionales, con incentivos negativos como las multas y procesos que faciliten la implementación de las sanciones.

Es importante definir el concepto precio para un producto social, que se relaciona con el valor que debe “sacrificar” el grupo objetivo para adoptar la nueva idea relacionada con el valor que debe “sacrificar” por no adoptarla. El

valor neto de éstos se percibe como el costo de adopción o precio que se debe pagar por adoptar la idea y el cambio de comportamiento respectivo.

El costo de adopción de la idea contiene costos monetarios y no monetarios.

#### Costos no monetarios:

Pueden discriminarse según tres categorías:

- Costo relacionado a la distancia y esfuerzo:  
Ejemplo: El peatón debe caminar una distancia y realizar un esfuerzo para usar los puentes peatonales que valoriza como un costo por usarlos. A mayor distancia y esfuerzo siente que es más caro adoptar su uso. Esta variable además se relaciona con la variable tiempo que describimos a continuación.
- Costo relacionado al tiempo:  
Ejemplo: El tiempo tiene un valor. Utilizar los puentes para cruzar la vía requiere en algunos casos demás tiempo que el tratar de cruzar las vías de alto tránsito sorteando los automóviles. Esto crea demoras para llegar a su destino que las personas consideran muy costoso.
- Costo relacionado al riesgo: físicos, políticos, sociales, y psicológicos.  
Ejemplos:
  - a. Costo físico de no adoptar la idea: El eventual costo en salud, integridad física incluso la vida misma. Peatones que no adoptan la idea y no usan los puentes peatonales ponen en riesgo su vida, su seguridad y la estabilidad emocional y económica de su familia.
  - b. Costo político y social de adoptar la idea: Para las autoridades el eventual costo en popularidad, legitimidad y aprobación. Para los ciudadanos, ya que actualmente hay una distorsión y la conducta de usar el puente tiene un costo social negativo pues el que lo usa es visto como poco vivo y penalizado socialmente.

- c. Costo psicológico de adoptar la idea: El eventual costo en afecto, relaciones con pares que no adoptan la idea y castigan emocionalmente al adoptador. En una familia, grupo de pares o comunidad en general, se desvirtúa al peatón responsable que usa el puente, se le ridiculiza y el adoptador puede ser marginado, molestado por los demás.

### Costo monetario

Es la disminución en los ingresos o aumento de los egresos de los diferentes grupos objetivos al adoptar la idea.

Cuando existe un costo monetario por no adoptar la idea esto genera una percepción de que el precio de adoptar la idea es menor.

Por otro lado, para lograr que la mayor cantidad de personas adopte este nuevo comportamiento, es importante que el precio que se paga por hacerlo sea lo más bajo posible. Esto se conoce como estrategia de precios de penetración. Así para facilitar la adopción, se busca generar una percepción de beneficios lo más alta posible de tal manera que incremente el valor que gana el grupo objetivo al adoptar la idea y así se percibe el precio de adopción más bajo.

El presente plan busca incrementar la percepción de los beneficios del uso de los puentes, resaltando en la propuesta comunicacional una razón de sentirse orgulloso (refuerzo de la autoestima), el reconocimiento social y el valor de la vida. Se busca que estos valores disminuyan la importancia o precio que se le asigna a los costos que funcionan como obstáculos para la adopción del comportamiento buscado como tiempo, distancia, esfuerzo y falta de seguridad ciudadana.

Los incentivos para incrementar la percepción de beneficios se incluyen en la estrategia de Promoción y Comunicación en el acápite 3.4.4.

Por otro lado, en la medida que exista una sanción económica por no usar los puentes y que los beneficios de usarlos se perciban altos, se adjudicará mayor

valor a la puesta en práctica de la idea, disminuyendo la percepción de precio alto por su adopción.

#### Precio del Público Objetivo Primario: Peatón

Durante las primeras etapas de esta investigación la legislación vigente no incluía sanciones económicas por las infracciones peatonales, incluyéndose el no uso de puentes peatonales en vías rápidas.

El 16 de Agosto del 2010 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) estableció un esquema de multas y trabajos comunitarios así como los mecanismos de aplicación de estas sanciones a las infracciones peatonales. Este nuevo sistema entró en vigencia el 15 de noviembre del mismo año.

El nuevo reglamento al incorporar las multas por infracciones peatonales en general, y por el no uso de puentes peatonales en particular es un cambio que permite una mejor adopción del comportamiento buscado por el incremento del precio que paga el peatón por no usar los puentes.

Las características de este nuevo esquema se encuentran desarrolladas en el acápite 3.4.5. Políticas.

El Reglamento mencionado clasifica las infracciones como :

<b>Cuadro No. 24</b>	
<b>Infracciones para peatones</b>	
Infracciones leves	0.5% de la UIT S/. 18 ó 3 horas de servicio
Infracciones graves	0.75% de la UIT S/. 27 ó 5 horas de servicio.
Infracciones muy graves	2% ó 3% de la UIT es decir S/. 72 ó 10 horas de servicio ó S/. 108 o 15 horas de servicio.

Fuente: Elaboración propia con datos del Reglamento de Tránsito 2009

Todas estas multas si no son canceladas son impedimento para realizar un viaje al interior o exterior del país.

Los infractores que se niegan a pagar las multas serán reportados a INFOCORP por 2 años. A partir de la segunda sanción el peatón puede pagar con servicios comunitarios.

La infracción específica por cruzar la pista sin utilizar los puentes peatonales o cruces subterráneos en vías rápidas o de acceso restringido es una infracción muy grave al 2% de la UIT es decir con una multa de S/. 72.

Es importante señalar que el uso del puente es un servicio gratuito que ofrece la municipalidad, no existe para el peatón un costo monetario pues no se paga por su uso. Así el precio que un peatón percibe pagar por usar el puente es el valor que le asigna a los costos no monetarios como tiempo, reconocimiento o castigo social y otros mencionados anteriormente.

Este valor es contrastado por el peatón con el costo monetario de no usarlo, es decir los S/. 72 de la multa adicionando el riesgo de sufrir posibles accidentes. Esta comparación aunada a los beneficios que plantea la campaña de comunicación facilita la adopción de uso de puentes.

El precio es un elemento importante de la mezcla de mercadeo, pero requiere la sinergia con las demás variables de la estrategia (producto, plaza, promoción, políticas, etc.) para lograr el cambio de comportamiento. Por ello la nueva presencia de multas en este contexto es importante pero sola no garantiza el uso de los puentes peatonales.

#### Precio del Público Objetivo Secundario: Alianza

En el caso de los miembros de la Alianza se incurre en ciertos costos monetarios para lograr el cambio de comportamiento, alguno de los cuales son: la inversión de la campaña de difusión, programa de educación vial, reparación y mantenimiento de los puentes, y la implementación de barreras que eviten el cruce por la vía, de vigilancia entre otros. Se incurre en otros costos monetarios con los incentivos materiales como alicientes.

#### Incentivos:

Los incentivos o premios por el uso de puentes son un elemento relacionado



con el precio en la percepción de los peatones. La propuesta de este Plan de Mercadeo incluye como primer incentivo la promoción del valor de la vida.

A otro nivel, están los incentivos de valor material por usar el puente, que perceptualmente también disminuyen el precio de adopción motivando adicionalmente la adopción de la nueva conducta.

En base a la teoría de Cambio de Comportamiento este plan incluye reforzadores al cambio de conducta, entre los cuales figuran premios de reconocimiento social que serán mencionados más adelante en el acápite de Promoción y Comunicación, y premios de valor material como víveres, útiles escolares y juguetes como se explica a continuación.

La propuesta plantea premiar a los peatones que cumplen con cruzar por los puentes, a través de actividades como:

- Entrega de Cartillas: Jóvenes voluntarios del programa que lideran el proyecto, entregan cartillas en las horas punta de tránsito, 6 a.m. a 8 a.m. y 6 p.m. a 8 p.m. y por cada vez que el peatón cruza por el puente se le entrega una estampilla especial. Con un número de 12 estampillas el peatón recibe premios. Estos provienen de empresas que forman parte de la alianza de empresas privadas. Por ejemplo entradas de cine, cuadernos, útiles escolares, víveres, juegos educativos con la temática de seguridad vial a los niños que completen su cartilla, entre otros.
- Concursos escolares de conocimiento de reglas de tránsito en base a juegos y dinámicas con la temática de seguridad vial que tienen premios similares a los mencionados en el punto anterior.
- Concursos interescolares sobre seguridad vial con premios de paseos para el grupo ganador.

### **3.4.3. Plaza – Distribución**

La plaza es todo el esfuerzo que se realiza en un programa de mercadeo social para poner a disposición de los usuarios el producto social. En el caso de

algunos productos sociales que son ideas como la promoción del uso de puentes peatonales, el concepto distribución se convierte en hacer accesible la infraestructura que permite lograr el cambio de comportamiento.

En esta investigación el número de puentes peatonales así como la calidad e idoneidad de los mismos son las variables de las que depende el éxito de la campaña en cuanto a distribución.

Una actividad inicial consiste en verificar en la zona de San Juan de Miraflores si se cumple con los estudios técnicos que plantean que la distancia entre dos puentes peatonales no debe exceder los 500 metros.

Asimismo comprobar el buen estado de la infraestructura y seguridad de los puentes y en caso de ser necesario tomar las medidas correctivas. Este trabajo compete a EMAPE por ser la Empresa Municipal de Administración de Peajes de Lima que administra los puentes peatonales.

En un tercer momento se implementarán campañas de mantenimiento permanentemente.

En un futuro se plantea realizar estudios de factibilidad para la construcción de pasos a desnivel que sustituyan la oferta actual de puentes peatonales. Estos pasos a desnivel son recomendaciones de muchos expertos en ciudades amigables en el mundo y en el Perú como es el caso del Ingeniero Juan Carlos Dextre (2003), que en entrevista con las tesis manifestó que este tipo de mobiliario vial es el más eficiente puesto que el esfuerzo del peatón es menor por no tener que subir escaleras.

Bajo la concepción de distribución de la idea a promocionar – uso de los puentes- la estrategia de plaza también incluye la definición de los medios que se utilizan para difundir la idea, haciendo sinergia con la estrategia de promoción que se detalla a continuación.

### 3.4.4. Promoción y comunicación

El propósito de las estrategias de promoción y comunicación es dar a conocer y educar a los grupos objetivos sobre el producto social: idea o cambio de comportamiento impulsando su adopción.

En este plan de mercadeo social, mediante la comunicación y la promoción se busca transmitir la idea de la importancia de la seguridad vial y generar una apropiación de esta idea y su implementación a través del uso de los puentes peatonales y en un largo plazo ser un modelo a seguir en otros distritos.

Se empezará a delinear las actividades de promoción y comunicación con el grupo objetivo secundario: Alianza Pro Seguridad Vial. Aunque ésta se constituye como grupo objetivo secundario el programa de actividades requiere iniciarse cronológicamente con ellos pues si bien no son los usuarios directos de los puentes peatonales, son los que facilitan las condiciones para que se usen los puentes.

#### **Programa de Actividades Promocionales y de Comunicación para el Grupo Objetivo Secundario: Alianza**

El programa de promoción y comunicación sugerido incluye las siguientes actividades:

1. Generar un acercamiento y sensibilización entre los diferentes actores candidatos a integrar la Alianza Pro Seguridad Vial.

Las investigadoras de este proyecto establecen contacto con los posibles candidatos (CNSV, Comisión de Transportes del Congreso de la República, Alcalde San Juan de Miraflores, Cruzada Vial, ONGs, empresas de seguros, medios de comunicación, entre otros). Se les convoca a reuniones y talleres de trabajo conjunto resaltando la importancia de un trabajo en equipo, que deje de lado los intereses particulares de cada actor para así generar sinergias. En estos talleres se identifica la seguridad vial como tema clave para la construcción de un concepto de ciudadanía. Se

fortalece capacidades en el conocimiento y comprensión de la psicología del ciudadano y peatón en la problemática de seguridad vial. Adicionalmente se les presenta este plan de mercadeo social invitándolos y comprometiéndolos a formar parte de la Alianza.

2. Creación de la Alianza

Las investigadoras en su rol de gerentes sociales facilitan la creación de la Alianza Pro Seguridad Vial y participan como integrantes de la misma.

3. Generar conocimiento sobre la Alianza para facilitar su posicionamiento como promotor y experto en temas relacionados con la seguridad vial, reglamento de tránsito, convivencia ciudadana y su relación con el uso de puentes peatonales.

Para tal fin se plantean las siguientes actividades:

- Conferencia de prensa a medios de comunicación en la que se presenta la Alianza y su plan de trabajo.
  - Evento comunitario en San Juan de Miraflores en que se invita a los residentes de la zona y las organizaciones vecinales a participar de entretenimiento - pasacalles, actividades artísticas, concierto de jóvenes-charlas y otras actividades alrededor del tema de seguridad vial y la alianza con la presencia de los representantes de la misma que interactúan con los invitados.
  - Se plantea un cronograma de actividades de la Alianza en la zona con una frecuencia mensual durante seis meses y posteriormente con una frecuencia trimestral.
4. Articular las distintas iniciativas en pro de la seguridad vial, cuidado y valoración de la vida, incrementando el interés y presencia de medios de comunicación.

Para tal fin se plantean las siguientes actividades:

Organizar un congreso invitando a todas las ONGs, organizaciones civiles que se interesan en el tema, medios de comunicación colegios. Algunos de los temas propuestos para las ponencias del congreso son:

- Alianzas: Trabajo en sinergia para la seguridad vial.
- Estrategia sanitaria nacional y seguridad vial.
- Implicancias económicas de la falta de conciencia y educación vial.
- Experiencias exitosas nacionales e internacionales en seguridad vial y uso de puentes peatonales.
- Rol de los Medios de Comunicación en la Seguridad Vial.
- Estrategias creativas en Educación Vial.

Programa de Actividades Promocionales y de Comunicación para el Grupo Objetivo Primario: Peatones púberes y adolescentes 10 a 19 años y adultos jóvenes de 20 a 34 años residentes del distrito de San Juan de Miraflores

Las actividades de promoción y comunicación dirigidas a los peatones de este proyecto se plantean como un plan piloto y están circunscritas a la zona de San Juan de Miraflores, entre el puente Alipio Ponce y el puente San Humberto 02 By Pass Villa El Salvador, de San Juan de Miraflores.

En estos casos, en que el grupo objetivo está concentrado en una zona puntual lo más eficiente es una promoción y comunicación directa que además es la que mejores resultados genera en situaciones en que se busca promover una idea que tiene barreras en su adopción por hábitos que están ya incorporados en la vida cotidiana, como es el caso del uso de puentes peatonales.

Enz, A. (2006) señala que actualmente vivimos en el mundo de la referencia en donde la conducta o los mensajes nos llegan referidos por la gente más cercana. Según el autor está probado que la opinión del grupo de referencia más cercano (familia y amigos) vale mucho más que la opinión de los líderes o expertos; no

sólo porque los líderes políticos están cuestionados, sino también porque hay un factor de credibilidad ligado al valor de la cercanía de la gente.

Es así que se propone el trabajo con promotores de la zona que creen un vínculo y una relación estrecha con el público objetivo a través de una comunicación personal - de uno a uno o con grupos pequeños - que permite una retroalimentación inmediata como sucede en el caso de las visitas personales, charlas y conferencias.

Adicionalmente, las metodologías para grupos concentrados que son más exitosas son las de entretenimiento educativo y búsqueda de modelos aspiracionales.

El entretenimiento educativo se refiere a actividades que siendo percibidas como de entretenimiento tienen un alto contenido educativo como son actividades de teatro popular, concursos de pintura y canciones.

En cuanto a la búsqueda de modelos aspiracionales se basa en la teoría en la que el grupo objetivo busca identificarse con grupos de referencia a los que desea pertenecer, como son los cantantes de rock e ídolos del deporte para los jóvenes. Por ello se plantean actividades como conciertos, torneos deportivos y otros en los cuales los ídolos son promotores de la idea de seguridad vial y uso de los puentes peatonales.

En el largo plazo para replicar esta experiencia a grupos objetivos más amplios, se realizaría adicionalmente una promoción y comunicación masiva, utilizando medios como diarios, radios y televisión, que permitirán transmitir la idea a peatones usuarios de puentes peatonales de otros distritos de Lima.

El programa de promoción y comunicación busca lograr los siguientes objetivos:

1. Generar conocimiento sobre la existencia e importancia del Reglamento de Tránsito y sus beneficios e implicancias para los peatones. Con este fin se plantean las siguientes actividades.



2. Generar conciencia y promover el uso del puente y la importancia del Reglamento de Tránsito, relacionándolos con el concepto de ciudadanía (deberes y derechos de los ciudadanos).
3. Educar sobre las distintas maneras de contribuir a la adopción de la idea (uso de puentes peatonales), y tangibilizar sus beneficios, para generar una actitud favorable y cambio de comportamiento en cuanto al respeto y cumplimiento del Reglamento de Tránsito así como al uso de puentes peatonales relacionados con el cuidado de la vida propia y de los demás. Este cambio de comportamiento se sostiene en el orgullo de estos peatones de ser reconocidos como un modelo local.

Actividades para el plan piloto:

Cada uno de los objetivos mencionados incluye las siguientes actividades para el plan piloto propuesto:

1. Generar conocimiento sobre la existencia e importancia del Reglamento de Tránsito y sus beneficios e implicancias para los peatones. Con este fin se plantean las siguientes actividades:
  - Distribución de volantes con el reglamento de tránsito en relación a los peatones, uso de puentes y otros.
  - Distribución de folletos con el reglamento de tránsito para colegios.
  - Visitas a colegios para promover el concepto de prevención en la seguridad y la existencia e importancia del reglamento de tránsito. Este se difundirá a través de juegos, entrega de volantes, reconocimiento a los equipos ganadores de los murales escolares.
  - Concurso ínter escolar de conocimientos sobre Reglamento de Tránsito

- Concurso de pintura por categorías niños, jóvenes adultos: Donde se elige el afiche que servirá en la campaña para promocionar el uso de los puentes peatonales.
  - Concurso canciones escolares para seguridad vial que promoverá el conocimiento de las reglas de tránsito.
  - Concurso para la creación de un juego para Reglas de Tránsito tipo Ludo. Esta actividad puede estar contemplada dentro del curso de Persona y Sociedad en los colegios.
  - Conciertos con artistas reconocidos que promuevan el respeto al reglamento del tránsito para los peatones y el uso de puentes peatonales.
  - Torneos deportivos con la presencia de ídolos deportivos que promuevan el respeto al reglamento de tránsito para los peatones y el uso de puentes peatonales.
  - Escenificación de obras de teatro cuyo contenido esté relacionado con momentos de la vida cotidiana y el uso de puentes peatonales.
  - Convocatoria distrital para pintar los puentes.
  - Concurso para elegir el personaje o mascota que identificará la campaña del uso del puente peatonal.
  - Entrevistas en radio y televisión a todos los actores involucrados para fomentar la importancia del reglamento de tránsito.
  - Notas de prensa informando de las actividades realizadas.
2. Generar conciencia y promover el uso del puente y la importancia del Reglamento de Tránsito, relacionándolos con el concepto de ciudadanía (deberes y derechos de los ciudadanos).

- Concurso de canciones populares concentradas en los ritmos de moda dirigido a jóvenes a través del cual se busca que la canción promueva una toma de conciencia sobre los deberes ciudadanos y la prevención en seguridad vial.
  - Conversaciones y charlas comunitarias realizadas por jóvenes universitarios voluntarios que por estar más cerca en edad tienen una mayor influencia en el grupo objetivo.
  - Fomentar la creación de periódicos murales en los colegios para generar conciencia ciudadana.
  - Reuniones con los líderes de las distintas iglesias para que en los sermones dominicales fomenten y generen conciencia ciudadana, promoviendo el uso de puentes.
  - Colocar paneles cerca a la zona de los puentes peatonales donde a través de mensajes se difundan los derechos y deberes ciudadanos en relación a la seguridad vial.
  - Notas de prensa informando de las actividades realizadas.
  - Crear una página web donde los vecinos de la zona puedan comunicar sus comentarios relativos a los puentes y ofrecer propuestas de solución
3. Educar sobre las distintas maneras de contribuir a la adopción de la idea (uso de puentes peatonales), y tangibilizar sus beneficios, para generar una actitud favorable y cambio de comportamiento en cuanto al respeto y cumplimiento del Reglamento de Tránsito así como al uso de puentes peatonales relacionados con el cuidado de la vida propia y de los demás. Este cambio de comportamiento se sostiene en el orgullo de estos peatones de ser reconocidos como un modelo local.

Como se mencionó anteriormente el reforzamiento de la conducta buscada a través de incentivos no materiales es un pilar de la teoría de

cambio de comportamiento. En este sentido se proponen actividades que busquen un reconocimiento social positivo para los líderes que inician el cambio, que se convierten en modelos, lo que los gratifica por percibirse y ser reconocidos como modelos positivos.

Otro factor de la teoría del cambio de comportamiento es la aplicación de sanciones ante la infracción de la norma que el nuevo reglamento permite.

La aplicación de esta medida se debería implementar por etapas, iniciando con una campaña de educación, seguida por la aplicación de papeletas simbólicas y una tercera de administración de una multa ante la reincidencia.

A continuación las actividades promocionales propuestas:

- Reforzar los programas de Educación Vial formal en colegios de la zona.
- Iniciar un programa de Educación Vial no formal mediante la convocatoria a jóvenes voluntarios interesados en trabajar como líderes promotores de la seguridad vial en su comunidad. Se seleccionará 20 promotores titulares y 10 suplentes. La intención es que estos jóvenes se conviertan en líderes reconocidos como modelos locales y que se transformen en co-emisores activos e identificables de la campaña.
- Estos promotores seleccionados deben cumplir las siguientes características: Ser residentes de la zona de San Juan de Miraflores hombres y mujeres entre 15 y 40 años, pertenecer de preferencia a organizaciones sociales de la comunidad por ejemplo parroquias, escuelas, universidades, clubes de madres, vaso de leche y contar con habilidades de liderazgo y comunicación.
- Capacitación de los líderes promotores y suplentes y creación conjunta de actividades y material promocional.

- Algunas de las actividades promocionales a cargo de los promotores son:
  - o Visitas a colegios con actividades lúdicas.
  - o Entrega de reconocimientos a peatones que usan los puentes.
  - o Organización de actividades promocionales con apoyo de la
  - o PNP y los líderes vecinales que pueden tener injerencia para el cambio
  
- Actividades de entretenimiento vecinal durante las cuales se realizan premiaciones y reconocimiento por su ejemplo y trabajo a los líderes juveniles promotores de esta campaña como por ejemplo un concierto de rock donde existe una zona VIP para los líderes y promotores del uso de puentes peatonales.
  
- Desfiles y pasacalles con la mascota, canción, pintura y otros elementos promocionales ganadores de concursos convocados.
  
- Distribución de calcomanías, pañuelos tipo bandanas, e insignias para el brazo de reconocimiento a aquellas personas que usan el puente peatonal.
  
- Distribución de premios por canje de cartillas acumuladas.
  
- Semestralmente a través de un evento público se reconocerá a aquellas personas que usan de manera permanente el puente peatonal, además del reconocimiento público recibirán como premio vales de consumo en restaurantes familiares o club campestre. Se pueden presentar videos de personas que haciendo uso del puente en su vida cotidiana. Estas personas son reconocidas por autoridades y vecinos por su respeto a las normas, cuidado de su vida y la de los demás.
  
- Medición de resultados en cuanto a uso de puentes y disminución de accidentes.
  
- Notas de prensa informando de las actividades realizadas y resultados en disminución de accidentes.

- Con el apoyo y financiamiento de la empresa privada, crear una plataforma de comunicación virtual incluyendo páginas web, blogs, y redes sociales como páginas de Hi 5, Facebook, películas en Youtube y otras aplicaciones potenciando el uso de internet como un medio popular y masivo entre púberes y jóvenes para que sirva de interconexión entre pares creando valor a la propuesta de seguridad peatonal. Lo que posibilitará que los jóvenes reciban mensajes, lo retransmitan, lo distribuyen y lo amplifiquen a su red social. Un ejemplo es la creación de una comunidad en Facebook: Hazte fan de “Usa los Puentes Peatonales”.

### Programa de Comunicación

Como parte del programa de comunicación se presentan a continuación medios y materiales a utilizar para la difusión de la campaña, así como los mensajes y tono de comunicación que se emplearán.

### Medios de Comunicación:

Para la etapa del plan piloto los medios de comunicación seleccionados son los de comunicación directa a través de visitas personales, charlas, conferencias, talleres, conciertos, juegos, canciones.

Dentro de la comunicación directa se incluye también otras actividades de contacto directo con el público objetivo no tradicionales como mimos y pasacalles.

La comunicación directa será apoyada con medios impresos como volantes, folletos, afiches, manuales y guías educativas.

Adicionalmente se utilizarán medios en vía pública de la zona de influencia como banderolas y paneles.

Otro medio sugerido es Internet con páginas web, blogs, páginas de Hi 5, Facebook, videos en Youtube y otros potenciando el uso de este medio como un medio popular y masivo.



### Piezas de Apoyo Comunicacional:

- Volantes
- Afiches
- Folletos , manuales, guías educativas
- Notas de prensa
- Videos
- Banderolas, paneles
- Página Web, blogs.

### Mensaje

La estrategia de comunicación incluye una idea emblemática central, slogan o promesa que resume el beneficio del cambio de comportamiento deseado.

Aspectos como la autoestima y el manejo de sus propias vidas han surgido a lo largo de toda la investigación sobre puentes peatonales. Esto se puede vincular con la idea de que al cuidarse protegen sus vidas y la de sus familias. Asimismo este beneficio se puede reforzar con el valor de la prevención en la seguridad vial.

A continuación algunas propuestas para la campaña de comunicación:

- o *Quiere a tu familia, vive para cuidarla. Usa los puentes peatonales.*
- o *Tú decides sobre tu vida. Usa los puentes peatonales.*
- o *Atrévete a cambiar. Tu vida es lo más valioso. Usa los puentes peatonales.*
- o *Tú comienzas el cambio. San Juan de Miraflores usa los puentes peatonales.*

Una forma de comunicar cualquiera de estas propuestas es mediante el testimonio de un líder aspiracional que podría ser un ídolo musical o del deporte que promueve la idea con un guión tentativo de comunicación similar a:

*“Yo uso los puentes peatonales y me siento orgulloso de hacerlo.  
Úsalos tú también. “*

En una etapa posterior no incluida en esta investigación estas frases serán revisadas por un equipo profesional de comunicación social y posteriormente validadas por un grupo de expertos así como con los usuarios de los puentes peatonales.

#### Soporte de la promesa o idea emblemática:

Una característica reconocida a los jóvenes líderes de opinión es su mayor propensión a aceptar los cambios y a difundir entre sus pares las bondades de la adopción del nuevo producto o idea.

Por ello las ideas emblemáticas propuestas tienen subliminalmente la promesa de reconocimiento público – altamente deseado por la juventud y líderes en particular- que recibirán los que la adoptan.

En el caso del testimonial enunciado por el ídolo musical o del deporte la promesa viene reforzada por la admiración e influencia que tienen estos personajes en el público objetivo. Esto se conoce como identificación aspiracional concepto central de la Teoría del Cambio de Comportamiento.

#### Tono

El tono utilizado en todas las comunicaciones debe ser amigable, firme, jovial y con un lenguaje sencillo y fácil de entender.

### 3.4.5. Políticas

Para un buen planeamiento de mercadeo social es necesario identificar las políticas existentes, los principios y normas para así identificar los vacíos y poder complementar y/o desarrollar políticas.

Un requisito para la sostenibilidad de todo programa de cambio de comportamiento es que las políticas sean institucionalizadas de forma tal que se mantienen en el tiempo, aunque se produzcan cambios de gobiernos.

El Gobierno Peruano como parte de sus acciones a favor de la seguridad vial ha intentado implementar una serie de medidas para contrarrestar la ola de accidentes que ocurren en nuestro país. Según datos oficiales \$ 1,000 millones al año cuestan al Estado los accidentes de tránsito en el Perú. El Comercio (2009). Adicionalmente han cobrado miles de vidas humanas de valor incalculable por las consecuencias que generan a sus familias y al país en general.

El Ministerio de Salud informó recientemente, que alrededor de 117.900 personas quedaron discapacitadas de por vida por accidentes de tránsito, en los últimos cuatro años. La atención sanitaria de estas víctimas, la mayoría entre 15 y 39 años de edad, cuesta alrededor de 150 millones de dólares anuales, cifra que representa el 0,17 por ciento del Producto Bruto Interno, según cálculos oficiales. El Comercio (2009)

Pese a estas dramáticas estadísticas y acciones del gobierno, no se producen los resultados esperados por idas y venidas en el accionar y porque no ha existido una coherente política de Estado que perdure a través de los años.

A continuación se detalla una relación actualizada de leyes que ha promulgado el gobierno en los últimos diez años para combatir este mal, así como proyectos de ley:

- Ley No. 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre publicada en El Peruano el 8 de Octubre de 1999.
- Reglamento de Tránsito (2001) contemplaba sanciones económicas para los peatones. Las multas eran menores al 2% de la Unidad Impositiva

Tributaria. Las municipalidades nunca pudieron aplicar las sanciones, pues no contaban con los mecanismos de recaudación.

- El Plan Tolerancia Cero: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Decreto Supremo No. 035-2006 MTC lanza el Sistema de Control de garitas de Peaje “Tolerancia Cero”. Este se implementa desde el 15 de noviembre de 2006 cuyo objetivo es supervisar los ómnibus de transporte interprovincial y reducir los accidentes de tránsito en las carreteras.
- Ley 29259 publicada en El Peruano el 14 de Setiembre del 2008 establece la modificación de las sanciones y medidas preventivas previstas en la Ley No. 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo No. 033-2001-MTC. Este reglamento prescribe normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres aplicable a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente. Publicado en El Peruano el 22 de Abril del 2009.
- El Ministerio de Transporte crea escuelas para choferes. Decreto Supremo No. 001-2009 MTC. que modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos Automotores y No motorizados de Transporte Terrestre. En cuyo artículo 39 crea la Obligatoriedad de Escuelas de Licencias de Conducir de clase A en las categorías II y III.
- Ley No. 29380 Creación de la SUTRAN Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, carga y mercancías. Ley No. 29380 publicado en El Peruano el 16 de junio de 2009.
- Plan Nacional 2009-2012 de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito. El sector Salud aprobó el Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria de Accidentes de Tránsito 2009-2012, mediante la RM N° 239-2009.

- Ley No. 29391 creación de Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial publicada en El Peruano el 1 de agosto de 2009.
- Campaña de Seguridad Vial “El amigo elegido”, lanza el Ministerio de Transportes el 12 de octubre de 2009. Consiste en que un grupo de amigos al ingresar al local de diversión, elegirá a uno de ellos para que en esa ocasión no ingiera alcohol.
- El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes en coordinación con el sector Educación, incidirá en dar mayor información vial a los menores del país para evitar accidentes de tránsito. Octubre 2009.
- Proyecto de Ley para peatones, enviado por el MTC al Congreso. Sancionarían a peatones que no respeten la ley de tránsito. El Ministerio de Transportes propone sancionar con trabajos comunitarios, educativos o sociales a los peatones imprudentes. Octubre 2009.
- Proyecto de Ley para que se incluyan sanciones económicas al peatón infractor y así subsanar lo antes posible esa limitación legal. No obstante, el MTC considera que el comportamiento del peatón que circula a diario por las diferentes calles y vías del país pasa, básicamente, por un problema de educación y no tanto por una cuestión de multas o castigos económicos propuesto en Octubre 2009 y aprobado por el Congreso de la República en Junio del 2010.
- Decreto Supremo No. 040-2010-MTC modificando el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito que incluye la tipificación, multas y medidas preventivas aplicables al tránsito terrestre de peatones. 16 de Agosto del 2010.

En el nuevo reglamento del 16 de Agosto del 2010, al incorporarse la sanción económica a través de multas por infracciones peatonales en general y por el no uso de puentes peatonales en particular se da un cambio de política que permite una mejor adopción del comportamiento buscado

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) estableció un esquema de multas y trabajos comunitarios así como los mecanismos de aplicación de

estas sanciones a las infracciones peatonales. Este nuevo sistema entró en vigencia el 15 de noviembre del mismo año.

La aplicación de las sanciones está a cargo de 2,300 agentes de la Dirección de Tránsito, y como sucede con las papeletas impuestas a los conductores, los servicios de administración tributaria de las municipalidades provinciales son las encargadas de cobrar las multas incluso con procedimientos coactivos. Si el infractor es menor de edad, se impone únicamente una papeleta educativa.

El policía de tránsito le pide al peatón infractor que se detenga y le solicita su DNI u otro documento que lo identifique. En caso de que no porte ningún documento, el policía elabora la papeleta con los datos brindados por el peatón, quien deberá firmar y colocar su huella dactilar en la papeleta. Si se verifica que los datos son falsos, el servicio de administración tributaria municipal puede tomar acciones administrativas y penales pues se considera delito de falsedad genérica.

Si es la primera infracción el peatón puede redimirla por única vez con un curso de educación vial dentro del plazo máximo de pago. El curso dura 5 días y será impartido gratuitamente por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

A partir de la segunda infracción el peatón podrá subsanar su multa con servicios comunitarios realizados en el distrito en que se cometió la infracción o el que figure en su DNI. Estos servicios incluyen educación a escolares en reglas de tránsito, apoyo en cruces peatonales, en el reparto de folletos de tránsito, y colaborar con el mantenimiento de señalización de tránsito o el ornato de la ciudad.

Los infractores que se niegan a pagar las multas serán reportados a INFOCORP por dos años. A partir de la segunda sanción el peatón puede pagar con servicios comunitarios como se mencionó en el acápite 3.4.2. Precio.

Lamentablemente, los esfuerzos del gobierno en muchas ocasiones chocan con los intereses de otros actores, como los transportistas y público en general, que se resisten a cumplir los reglamentos de tránsito e incurren en presión social como son las constantes marchas y huelgas de transportistas.



Una consecuencia negativa de esta presión social se observa en reacciones tardías del gobierno como el establecimiento de mesas de diálogo expost a situaciones de violencia, que incluso retroceden para modificar las sanciones planteadas a las infracciones de tránsito.

Es importante señalar que por décadas, el mayor interés del gobierno se ha centrado en el transporte vehicular dejando en segundo plano el tránsito peatonal. Es de esperar que el Nuevo Reglamento para peatones sea el inicio de una política continua e integral.

A partir de la situación planteada, las actividades de Políticas que propone este plan de mercadeo se centran en:

- Implementar una estrategia conjunta, que involucre a las autoridades, instituciones educativas y la sociedad civil.
- Complementar la integración de actores del Estado, sociedad civil y el empresariado.
- Mantener en agenda el tema de la seguridad peatonal como política de Estado.
- Realizar las acciones necesarias para institucionalizar la política de Estado en relación a la Seguridad Peatonal. Esta actividad debe ser realizada por la Alianza Pro Seguridad Vial ente rector en este tema.

Después de todo lo dicho es prioritario abogar por una política de Estado a favor de la Seguridad Vial tema que se trata en el acápite 3.4.8 Advocacy de este plan.

### **3.4.6. Públicos**

En un plan de mercadeo social se entiende por públicos a los grupos que participan en la problemática a resolver. Estos pueden ser internos o externos. Los grupos internos son miembros involucrados en el diseño y desarrollo del

plan de mercadeo social. Los grupos externos son las personas a las que se quiere llegar con el producto social.

En esta investigación los grupos internos se refieren a las tesis encargadas del plan de mercadeo social. Este plan de “Mercadeo Plan de Mercadeo Social para la Promoción de la Seguridad Peatonal en vías de alta velocidad con puentes peatonales” es parte de una tesis para optar por el grado de Magíster en Gerencia Social con mención en Programas y Proyectos Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

El propósito de esta investigación es aportar un plan piloto que pueda ser incorporado en los planes y programas de seguridad vial organizados por un ente ejecutor.

En la actualidad no existe una institución que sea la promotora de este proyecto, sin embargo dado que este es un problema multidimensional que no puede ser asumido únicamente por el Estado, esta investigación plantea que sea puesto en práctica por una alianza público privada con la participación del Estado, el empresariado y la sociedad civil. Es así que el presente plan propone la creación de una Alianza Pro Seguridad Vial que lleve a cabo el proyecto en sinergia con la población.

En este contexto, los grupos externos están conformados por: peatones que usan puentes peatonales, los miembros de la Alianza Pro Seguridad Vial y todos aquellos involucrados en la problemática de seguridad vial.

En los grupos externos se encuentran representadas entidades del gobierno involucradas en la problemática de la seguridad vial, que tienen conocimiento de este tema y lo tienen en agenda, aunque de manera aislada y sin apoyo como en el caso del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

También forman parte de los grupos externos las ONGs como Cruzada Vial, Luz Ámbar, el sector privado con empresas vinculadas particularmente a la problemática como son empresas del sector seguros, automotriz y de autopartes. Asimismo, los medios de comunicación privados, universidades y

centros de estudios privados que participan activamente buscando soluciones a esta problemática.

Finalmente y no por ello menos importante, forman parte de los grupos externos toda la sociedad civil involucrada de alguna forma con la problemática de la seguridad vial y todo ciudadano que participa con distintos roles, ya sea como peatón, conductor o dentro de organizaciones comunales, civiles e iglesia entre otras.

En este Plan de Mercadeo los peatones que forman parte de los grupos externos son los que específicamente viven en las inmediaciones de puentes peatonales de San Juan de Miraflores, en los cuales se centra esta investigación por ser los sujetos de cambio en cuanto al uso de los puentes peatonales.

### **3.4.7. Alianzas Estratégicas – Partnerships**

Al implementar los programas sociales es básico realizar alianzas con los tres sectores de la colectividad, el sector privado, el sector gubernamental y la sociedad civil trabajando en paralelo con organizaciones que tengan grupos objetivos similares.

Para promover un cambio de comportamiento en la población se necesitan aliados estratégicos de los diferentes sectores, las alianzas son el trabajo en conjunto de todos los actores involucrados con el fin de lograr la consolidación de las metas del plan de mercadeo social.

Como se mencionó en el acápite anterior en la presente investigación se incluye en el público externo la conformada por el CNSV, la Comisión de Transportes del Congreso de la República, Cruzada Vial, CIDATT, Luz Ámbar, empresas de seguros, medios de comunicación y otras entidades, .que justamente busca lograr un trabajo integrado entre el sector privado, gubernamental y la sociedad civil.

Adicionalmente a las alianzas locales, se requiere buscar una colaboración sostenida con actores internacionales que se ocupan de esta problemática.

Entre los actores sugeridos para generar alianzas estratégicas internacionales figuran:

- Banco Mundial que ha definido a la Seguridad Vial como una de las prioridades universales y que en el mes de Setiembre del 2009 realizó un Taller Internacional de Seguridad Vial en Lima Perú con el objetivo de fortalecer capacidades del Consejo Nacional de Seguridad Vial con la participación de especialistas extranjeros.<sup>23</sup>.
- Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial establecido en el 2005. Genera financiamiento y asistencia técnica para actividades de nivel global, regional y nacional destinadas a agilizar y expandir los esfuerzos de los países de bajos y medianos ingresos para fortalecer sus capacidades científicas, tecnológicas y gerenciales para preparar e implementar programas de seguridad vial que sean efectivos en función de los costos. El Banco Mundial ha respaldado el lanzamiento de esta iniciativa a través del financiamiento proveniente de su “Development Grant Facility”<sup>24</sup> (Fondo de Subsidio para el Desarrollo del Banco Mundial) y en asociación con sus miembros donantes fundadores: la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, el Gobierno de los Países Bajos y la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo (SIDA).

---

<sup>23</sup> BANCO MUNDIAL “Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial” Portal de Global Road Safety. Octubre. Consulta: 25 de Octubre de 2010. *enn.* [http://www.gLobalroadsafety.org.espanol/world\\_responseesp/global\\_initiatives\\_esp/World\\_bank\\_global\\_road\\_safety\\_facility\\_esp.shtml](http://www.gLobalroadsafety.org.espanol/world_responseesp/global_initiatives_esp/World_bank_global_road_safety_facility_esp.shtml)[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/es/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/es/index.html)

<sup>24</sup> BANCO MUNDIAL *Taller Internacional de Seguridad Vial en Lima-Perú*. Portal de la Biblioteca Virtual de Cooperación Agosto. Consulta Setiembre 2010 En: <http://www.bvcooperacion.pe>

<sup>25</sup> FEDERACION INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE LA CRUZ ROJA Y DE LA MEDIA LUNA ROJA. “Cooperación Mundial para la seguridad vial: 10 años salvando vidas” Portal de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Junio. Consulta: 10 de junio de 2010. En: <http://www.ifrc.org/sp/docs/news/pr09/3309.asp>

<sup>26</sup> *Ib.*

- Organización Mundial de la Salud que en su “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial” (2009)<sup>25</sup> sugiere que dentro de cada país debe existir una colaboración entre los actores y organismos cuyas políticas repercuten sobre la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito. Asimismo señala que es urgente un mayor trabajo para hacer las vías de tránsito más seguras en el mundo.
- Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja que en su Informe Cooperación Mundial para la Seguridad Vial<sup>26</sup>: 10 Años salvando vidas del 19 Junio 2009 afirma que su experiencia en diversos países de ingresos bajos y medios, ha demostrado que la cooperación entre los gobiernos y los sectores privado y de la sociedad civil reduce eficazmente el número de muertos y heridos por accidentes de tránsito.
- Alianza Mundial para la Seguridad Vial <sup>27</sup>(AMSV) cuya misión es abogar por que se tome mayor conciencia de la seguridad en el tránsito y lograr una reducción sostenible de los choques en la vía pública en los países en desarrollo y en transición.

### 3.4.8. Advocacy

El “advocacy” consiste en promover una propuesta social en favor de un tema particular, idea o persona entre las autoridades responsables. Así, las estrategias de advocacy buscan influir en las decisiones de los que están encargados de las políticas y regulaciones, que impactan las vidas de las personas. Las metas principales del advocacy son crear y reformar políticas, y también asegurar su implementación.

Las actividades que este plan de mercadeo social recomienda para el logro de estas metas, se organizan en base a dos ejes:

---

Encuentros directos con autoridades políticas y empoderamiento de líderes comunitarios y organizaciones locales de San Juan de Miraflores

A continuación la lista de actividades de advocacy sugeridas:

- Contactar a los residentes de San Juan de Miraflores identificando los más interesados en la problemática en torno a los puentes peatonales.
- Reforzar el conocimiento entre los residentes sobre la problemática del uso y no uso de los puentes peatonales.
- Afianzar el conocimiento sobre la nueva legislación y la reglamentación respectiva.
- Generar habilidades para trabajar con redes sociales, a mayor empoderamiento de las organizaciones locales se podrá tener un mejor trabajo de advocacy.
- Propiciar un trabajo “en cascada” de tal manera que otras personas también puedan ser participes del cambio en el tiempo.
- Crear un espacio de discusión y debate sobre la seguridad vial y en especial sobre el uso de puentes peatonales.
- Realizar visitas a personalidades de la política nacional (ejecutivos del gobierno, de la administración pública y congresistas), para difundir el trabajo de la Alianza y generar compromisos para la elaboración de políticas de largo plazo. Estas visitas serán realizadas por los gestores de la Alianza Pro Seguridad Vial.
- Poner en agenda la problemática tanto entre los pobladores de la zona de San Juan de Miraflores como con las autoridades involucradas.
- Identificar y sensibilizar a comunicadores de medios masivos como la televisión y radio, incluyendo las radios locales que pueden promover los mensajes adecuados.



- Organizar seminarios o escribir artículos sobre el uso y no uso de puentes peatonales.



## BIBLIOGRAFÍA

AGUIRRE, María. Soledad.

2000 *Marketing en sectores específicos*. Madrid: Pirámide -  
Grupo Anaya S.A.

ALOS, Joan

1995 *Técnicas de encuesta por muestreo*. Caracas: Esomar.

ANDER-EGG, Ezequiel.

2004 *Léxico del trabajo social y los servicios sociales*.  
Buenos Aires: Lumen–Humanitas.

ANGUERA, María Teresa.

2007 *Métodos de Investigación en Psicología*. Madrid:  
Síntesis.

ANDREASEN, Allan

2001 *Ethics in Social Marketing*. Washington D.C.:  
Georgetown University Press.

APEIM

2009 *Niveles socioeconómicos 2009*. Documento de trabajo de la  
Asociación Peruana de Empresas de Investigación de Mercados.

APOYO OPINIÓN Y MERCADO

2007 *Perfiles zonales de la gran Lima 2007*. Lima: Apoyo  
Opinión y Mercado.

ARMARIO, Martín.

1993 *Marketing*. Barcelona: Editorial Ariel Economía

ASSAEL, Henry

1999 Comportamiento del consumidor. México, D.F.: Thomson Editores.

AZJEN, Icek.

1988 Attitudes, personality and behavior. London: Open University Press.

AZJEN, Icek y FISHBEN, Martin

2000 Attitudes and the attitude-behavior relation: Reasoned and automatic processes. Wiley; London: W. Stroebe & M. Hewstone (Eds.). European Review of Social Psychology (pp. 1-33).

BANCO MUNDIAL

*“Taller Internacional de Seguridad Vial en Lima-Perú”*

Portal de la Biblioteca Virtual de Cooperación

Agosto. Consulta: septiembre del 2010

En: <http://www.bvcooperacion.pe>

*“Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial”*

Portal de Global Road Safety. Octubre. Consulta: 25 de

Octubre de 2 En: <http://www.gLobalroadsafety.org>.

espanol/world\_response\_esp/global\_initiatives\_

esp/world\_bank\_global\_road\_safety\_facility\_esp.shtml

BIFARELLO, Mónica

2005. *Experiencia Rosario Políticas para la Gobernabilidad*. Rosario: PNUD.

CASTELLS, Manuel

2001 La Sociología Urbana de Manuel Castells. Madrid: Alianza Editorial Ida Susser.

CEA D'ANCONA, María Ángeles

2004 Método de encuesta. Teoría y Práctica. Errores y mejora.  
Madrid: Editorial Síntesis.

CIDATT

Sección Estadística de la DIVPIAT.

Portal de CIDATT. Centro de Investigación y de Asesoría  
del Transporte Terrestre.

Junio. Consulta: 16 de Junio 2006.

En: <http://www.cidatt.com.pe/accidentesnacional.htm>

*Población y Número de afectados en accidentes de tránsito en  
Lima Metropolitana, 1990-2005.* Portal de CIDATT Centro de  
Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre.

Mayo. Consulta: 15 mayo 2006

En: <http://www.cidatt.com.pe/accidentesnacional.htm>

COLMA, B.

1987 Diccionario de Ciencias de la Conducta. México  
D.F.: Editorial Trillas.

CONEJERA, Manuel, David DONOSO, Emilio MOYANO, Jorge PEÑA,  
Felipe SAAVEDRA.

2003 “Comunicación Persuasiva y Cambio de Actitudes hacia la  
Seguridad de Tránsito en Peatones”. 2003. Revista  
Latinoamericana de Psicología de Santiago de Chile. Vol.  
35 –No1. Pág. 77-90.

CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

“Campañas”

Portal del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Junio. Consulta 18 de agosto 2008

En: <http://www.mtc.gob.pe/cnsv>

*“Creación del Consejo nacional de Seguridad Vial”*

Portal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Septiembre. Consulta 10 septiembre 2008

En: <http://www.mtc.gob.pe/cnsv/comunicaciones/2007.html>

#### DEFENSORÍA DEL PUEBLO

*“El transporte urbano en Lima Metropolitana: un desafío en defensa de la vida. Lima: Informe Defensorial N° 137”*

Portal de la Defensoría del Pueblo.

Noviembre: Consulta 20 noviembre de 2010

En: [http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe\\_137.pdf](http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_137.pdf)

#### DEXTRE, Juan Carlos

2003 Facilidades para Peatones. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

2004 Medidas para “calmar” el tráfico. Boletín Seguridad Vial No. 6 Septiembre. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú

2005 “Auditoria de Seguridad Vial” Boletín Seguridad Vial No. 5 Agosto 2004. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

2005 Educación Vial Infantil Boletín Seguridad Vial No. 3. Pontificia Universidad Católica del Perú; Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

2005 Planificación del transporte urbano. Un enfoque de movilidad sostenible. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

DIRECCION DE ACCIÓN SOCIAL Y EDUCACION y DIRECCION DE SALUD E HIGIENE

2004 *Experiencia Guayaquil: Acción Social*. Guayaquil: Poligráfica C.A.

DOLCETA ONLINE CONSUMER EDUCATION.

*“Glosario” Portal de Dolceta Online Consumer Education*

*Abril. Consulta: 18 de junio 2009*

*En: [http://www.dolceta.eu/espana/Mod4/sites/espana\\_Mod4/IMG/pdf/glosario\\_art65.pdf](http://www.dolceta.eu/espana/Mod4/sites/espana_Mod4/IMG/pdf/glosario_art65.pdf)*

EL COMERCIO

*“La letra, con humor ¿sí entra?”*. Diario El Comercio. Lima, 15 de agosto de 2010 Sección A16.

*“Con campaña el amigo elegido quien maneje no beberá licor”*. Diario El Comercio. Lima, 22 de septiembre de 2009 Sección A10.

*“US \$1,000 millones al año cuestan los accidentes de tránsito”*. Diario El Comercio. Lima 22 de Septiembre, 2009. Sección A1.

*“Las pistas de Lima se tiñen de sangre”*. Diario El Comercio. Lima, 24 de agosto de 2009. Sección A.

*“La Municipalidad de Lima desestima propuesta ciudadana”*. Diario El Comercio. Lima 28 de febrero, 2009. Sección A1.

*“Desde el 2007 han muerto 995 personas debido a accidentes de tránsito”*. Diario El Comercio. Lima 11 noviembre, 2008, Sección A1.



“Estudio de la PNP: Atropellos son los que causan más víctimas en la capital”. Diario El Comercio Lima 15 de Setiembre, 2007 Sección A1.

#### EL PERUANO

“Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011” *Diario El Peruano. Normas Legales.* 26 de Abril, 2007 Decreto Supremo No. 013-2007-MTC. Lima.

“Decreto Supremo que modifica el Texto único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito” – Código de Tránsito aprobado por DS - No.016-2009 – MTC. Decreto Supremo No. 040-2010 – MTC. Lima.

#### EL UNIVERSO

“*Se inicia un mes de celebraciones en Guayaquil*”

Portal del Diario El Universo de Guayaquil

Julio. Consulta: 3 de julio de 2008

En: <http://www.eluniverso.com/2004/07/01/0001/18/96F187B2622A4231AAB2CAD0854474D3.html>

ENZ, Angélica, Roxana FANTIN e Isabel LAHARRAGUE  
2006 *Comunicar para el cambio social.* Buenos Aires: La Crujía.

#### FEDERACION INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE LA CRUZ ROJA Y DE LA MEDIA LUNA ROJA.

“Cooperación Mundial para la seguridad vial: 10 años salvando vidas” Portal de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

Junio. Consulta: 10 de junio de 2010

En: <http://www.ifrc.org/sp/docs/news/pr09/3309.asp>

#### FENIANOS, Eduardo

2003 *Almanaque KURYTYBA.* Curitiba: Editora Universidade.

FERNANDEZ, Ángel.

2002 Investigación y técnicas de mercado. Madrid: Esic editorial.

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL.

*“Arriba la gente abajo el peligro. No se muera de pereza. Utilice el puente peatonal”*

Portal de Fonprevial

Julio. Consulta: 14 de marzo de 2006

En: <http://www.fonprevial.org.co/>

FONTES, Miguel

2001 Marketing social. Novos Paradigmas do Mercado Social. Florianópolis: Cidade Futura.

FORCADA CASANOVAS, Josep Maria.

2006 *El reto de la seguridad vial*. Barcelona: La Fontana de L'eixample.

FUNDACION EROSKI

*“Que es la movilidad sostenible”.*

Portal de Consumer. Abril. Consulta: 15 de abril 2007

En:[http://www.consumer.es/web/es/motor/mantenimiento\\_automovil/2004/10/11/113210.php](http://www.consumer.es/web/es/motor/mantenimiento_automovil/2004/10/11/113210.php)

GEHL, Jan. y Lars GEMZOE

2002 Nuevos espacios urbanos. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

GELLES, Richard y Ann LEVINE

2000 Sociología. México D.F: Mc Graw Hill/Interamericana Editores

GEMZOE, Lars

*“The art of making places – live able public space”*

Portal de The Steel Valley project.. Junio. Consulta. 5 Junio 2006

En: <<http://www.thesteelvalleyproject.info/green/Places/artmaking/index.htm>>

GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO DE LA MUNICIPALIDAD DE LIMA.

“Construyendo Valores” Portal de la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima. Junio. Consulta: 18 de junio de 2010.

En: <http://www.gtu.munlima.gob.pe/construyendovalores/>

GIDDENS, Anthony

1993 Sociología. Madrid: Alianza Editorial S.A.

GIRARDOT, Herbert.

2001 *Creando ciudades sostenibles*. Colección Gorgona. Valencia: Ediciones Tilde

GRANDE, Esteban Ildefonso

2002 *Marketing de los servicios sociales*, Madrid: Editorial Síntesis

2005 *Análisis de encuestas*. Madrid: Esic Editorial.

GREEN, Paul y Donald TULL

1978 Investigaciones de Mercado. Madrid: Prentice Hall Inc.

HARO MOREANO, César y Fernando ORELLANA

2004 Experiencia Guayaquil, Eficiencia institucional, desarrollo local y movilidad. Guayaquil: Poligráfica C.A.

ICOM - INVESTIGADORES Y CONSULTORES EN MERCADEO SAC

2008 Tabla de Selección de Kish. Lima: Documento de trabajo de Investigadores y Consultores en mercadeo.

ILICH, Iván

1985 La convivencialidad. México, D:F: Joaquín Moritz/Planeta

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

“Censos 2007” Portal del INEI. Consulta: Abril 2007.

En <http://www.inei.censos.inei.gob.pe/censos2007/>

INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL

“Programa de Ciudades Sostenibles” Portal del Instituto Nacional de Defensa Civil. Marzo. Consulta: 10 de marzo de 2008

En: [http://www.indeci.gob.pe/compend\\_estad/2004/i\\_preencion/1\\_3\\_ciud\\_sostenibles/1\\_3\\_ciud\\_sostenibles.pdf](http://www.indeci.gob.pe/compend_estad/2004/i_preencion/1_3_ciud_sostenibles/1_3_ciud_sostenibles.pdf)

KING, Michael

2005 Tráfico Calmado: pequeñas obras de infraestructura, Grandes beneficios en calidad de vida [diapositivas]. Lima.

KOTLER, Philip y Gerald, ZALTMAN

1971 “Social Marketing: an approach to planned social change”. *Journal of Marketing* Volumen 35, número 3, pp. 3-12.

KOTLER, Philip

1992 *Mercadotecnia Social: Estrategia para cambiar el comportamiento*. México DF: Editorial Diana.

1996 *Mercadotecnia*. New Jersey: Editorial Prentice Hall.

KOTLER, Philip y Ned ROBERTO.

1992 *Marketing Social*. Madrid: Ediciones Díaz de los Santos

KOTLER, Philip, Ned ROBERTO, Nancy R. LEE.

2002 *Social Marketing: Improving the Quality of Life*. New Jersey: Prentice Hall. Segunda edición.

## LA REPUBLICA

*“Accidentes de tránsito dejan 142 muertos en Lima Metropolitana”*

Portal del Diario La República de Lima Perú. Marzo. Consulta 23 de marzo de 2009

En:<http://www.larepublica.pe/23-03-2009/accidentes-de-transito-dejan-142-muertos-en-lima-metropolitana>

*“Tu imprudencia será multada”*. Portal del Diario La República de Lima Perú. Junio. Consulta: 27 de junio de 2010

En:<http://www.larepublica.pe/imprensa/tu-imprudencia-sera-multada-2010-06-27>

## LEAL, Antonio

2000 *Gestión del Marketing social*. Madrid: McGraw-Hill/ Interamericana de España.

## LEDRUT, Raymond

1968 *El espacio social de la ciudad. Problemas de la sociología aplicada al ordenamiento urbano*. Buenos Aires: Editions Anthropos, Amorrortu editores.

## LEMOS, Viviana

2006 “La deseabilidad social en la evaluación de la personalidad infantil”. *Suma Psicológica*, Bogotá. Volumen 13, Número 1, pp. 7-14.

## LEON, Luis y Elena OLABARRIA.

1993 *Conducta del consumidor en marketing*. Buenos Aires: Ediciones Deusto S.A.

## MANRIQUE GUZMAN, Arturo

2002 *Cultura de la Transgresión y violencia del tráfico en el Perú*. Materiales de trabajo # 2. Lima: GDL Grupo Desarrollo y Libertad.

MANZANO, Vicente, Antonio ROJAS y Juan Sebastián FERNANDEZ  
1996 *Manual para encuestadores. Fundamentos del trabajo de campo.*  
Barcelona: Ariel.

MEENTZEN, Ángela

1993 *Módulos de Capacitación. Entre la experiencia y la ciencia. La  
igualdad en la diversidad. Manual para promotores de proyectos  
con mujeres rurales.* Lima: Ediciones Flora Tristán.

MINISTERIO DE EDUCACION

2005 *Persona, familia y relaciones humanas. Manual del docente.*  
Lima: Corporación Gráfica Navarrete S.A.

2006 *Diseño curricular nacional de Educación Básica Regular.*  
Lima: Quebecor World Perú S.A.

2006 *Guía de detección del consumo de drogas y otras conductas de  
riesgo en la adolescencia.* Lima: Quebecor World Perú S.A.

2007 *Tutoría y Orientación Educativa en la educación Primaria.* Lima:  
Quebecor World Perú S.A.

MINISTERIO DE EDUCACION, MINISTERIO DE TRANSPORTES Y  
COMUNICACIONES, MINISTERIO DE SALUD, MINISTERIO DEL  
INTERIOR, MINISTERIO DEL TRABAJO, SUNAT, INDECOPI,  
GOBIERNO REGIONAL DE LIMA, MUNICIPALIDAD DE LIMA Y  
CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

2008 *Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores  
de secundaria.* Lima: Quebecor World Perú S.A.



MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA. MINISTERIO DE SANIDAD Y  
CONSUMO DE ESPAÑA

“Cuaderno didáctico sobre educación vial”. Portal del Ministerio de  
Educación y Ciencia. Ministerio de Sanidad y Consuma de  
España. Mayo. Consulta: 15 mayo 2008.  
En: [http://www.msc.es/ciudadanos/accidentes/docs/medioEscolar.p  
df](http://www.msc.es/ciudadanos/accidentes/docs/medioEscolar.pdf)

MINISTERIO DEL INTERIOR – PNP. Sección Estadística de la DIPRACT  
PNP.

2005 *Anuario Estadístico*. Portal del Ministerio del Interior.  
Noviembre. Consulta 10 noviembre 2008  
En: <http://www.pnp.gob.anuario.htm>

MINISTERIO DE SALUD

“Conductores y peatones responsables, vidas saludables”  
Portal del Ministerio de Salud del Perú  
Julio. Consulta: 8 de julio de 2009  
En: [http://www.minsa.gob.pe/portada/est\\_san/accidentes.htm](http://www.minsa.gob.pe/portada/est_san/accidentes.htm)

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

2009 Decreto Supremo No. 016-2009-MTC. Reglamento de Tránsito  
2009: Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de  
Tránsito - Código de Tránsito. 22 de abril.

1999 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre No. 27181 con el  
correspondiente Reglamento Nacional de Tránsito En:  
<http://www.mtc.gob.pe> Congreso de la República. Consulta el 16  
de Junio de 2005.

MOLINER, Miguel Ángel

1998 *Marketing Social. La gestión de las causas sociales*. Madrid:  
ESIC.

MOYANO, Emilio

1999 *Psicología social y seguridad de tránsito*. Santiago de Chile: Editorial de la Universidad de Santiago de Chile.

2005 *Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones*. Santiago de Chile: Editorial de la Universidad de Santiago de Chile.

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, MTC, JICA, PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL

2005 *Plan Maestro de Transporte Urbano para el área metropolitana de Lima y Callao en la República del Perú*; Portal de Pro Transporte Mayo. Consulta 15 Setiembre 2008.

En:<http://www.protransporte.gob.pe/pdf/info/publi2/Resumen%20Plan%20Maestro.pdf>

MUÑOZ, Yaromir.

2001 *Mercadeo Social en Colombia (Cielos de Arena)*. Bogotá: Fondo Editorial Universidad Eafit.

NOELLE, Elizabeth

1963 *Encuestas en la sociedad de masas*. Madrid. Alianza Editorial.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD

*“Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009”*

Portal de la Organización Mundial de la Salud. Octubre. consulta: 13 de Noviembre 2010.

En:[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/es/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/es/index.html)

ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD

1996 *Modelos y Teorías de Comunicación en Salud*.

Washington D.C. Organización Panamericana de la Salud

O'SHAUGHNESSY, Nicholas

1996 "Social propaganda and social marketing: A critical difference".  
*European Journal of Marketing*, Bradford, Volumen 30, número  
10/11, p. 62.

PADUA, Jorge

2001 *Técnicas de investigación aplicadas a las ciencias sociales*.  
México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

PEREZ ROMERO, Luis Alfonso

2004 *Marketing Social. Teoría y práctica*. México D.F.: Pearson  
Educación.

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

"Estadísticas de Accidentes de Tránsito". Portal de la Policía  
Nacional del Perú. Noviembre. Consulta 10 Noviembre 2008  
En: [http://www.pnp.gob.pe/estadistica\\_policial/anuario/  
anuario2005/vehicul\\_robrecup2005.pdf](http://www.pnp.gob.pe/estadistica_policial/anuario/anuario2005/vehicul_robrecup2005.pdf)

"Información Estadística Preliminar 2009". Portal de la Policía  
Nacional del Perú. Setiembre. Consulta: 23 de setiembre de  
2010. En: <http://www.pnp.gob.pe/anuario.html>

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ Y DIRECCIÓN GENERAL DE  
EPIDEMIOLOGÍA

"Estrategia sanitaria nacional de accidentes de tránsito" Minedu  
Portal Aula Virtual Julio. Consulta 13 de noviembre, 2010 En:  
[http://www2.minedu.gob.pe/auladitoe/documentos/bdigital/salud/e  
strategia%20sanitaria.pdf](http://www2.minedu.gob.pe/auladitoe/documentos/bdigital/salud/estrategia%20sanitaria.pdf)).

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ. VII DIRTEPOL.

"Estudio Integral de la Problemática del Tránsito en el ámbito de  
*Lima, capital y carreteras*". Portal de la Policía Nacional del Perú  
Julio. Consulta: 10 de agosto de 2007

En: <http://www.pnp.gob.pe/anuario.html>

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ. Estado Mayor General

*“Anuario Estadístico Policial 2008”*

Portal de la Policía Nacional del Perú

Mayo. Consulta: 10 de julio de 2009

En: <http://www.pnp.gob.pe/anuario.html>

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ. DEPARTAMENTO  
DEL INGENIERIA-ÁREA DE TRANSPORTE

2005 *Boletín Seguridad Vial 2004 al 2005*. Lima

Pontificia Universidad Católica del Perú.

PORTOCARRERO, Gonzalo

2004 *Rostros criollos del mal. Cultura y transgresión en la  
sociedad peruana*. Lima: Red para el Desarrollo de las  
Ciencias Sociales en el Perú.

2007 *Racismo y mestizaje y otros ensayos*. Lima: Fondo Editorial del  
Congreso de la República.

POWELL, Keneth

2000 *La transformación de la ciudad. 25 proyectos  
internacionales de arquitectura urbana a principios del siglo  
XXI*. Buenos Aires: La Isla S.R.L.

PROEXPANSION

*“Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito”*

Portal de la Consultora Proexpansión Febrero. Consulta 29

Febrero 2009. En: [http://proexpansion.com/portal/index.php?option=com\\_content&task=blogsection&id=7&Itemid=47](http://proexpansion.com/portal/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=7&Itemid=47)

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO  
PNUD

2004 *Módulos de soluciones para servicios eficientes- Gobernabilidad experiencia Guayaquil.* Guayaquil. PNUD

2004 *BOGOTA: Una experiencia innovadora de gobernabilidad local.* Bogotá: Ágora Editores Ltda.

2006 *Experiencia Rosario Políticas para la Gobernabilidad.* Rosario: PNUD

RAVAZZANI Carlos y José Paulo FAGNANI José Paulo

2000 *A capital ecológica Curitiba.* Curitiba. Natugraf Ltda.

ROTHENGATTER, Talib.

1999 *Why communication can not be the only element of road safety policy. European Conference of Ministers of Transport – ECMT . Communication in road safety.* London: OECD Publications Service.

RUANO, Miguel

2002 *Ecourbanismo, Entornos humanos sostenibles: 60 proyectos.* Barcelona: Editorial Gustavo Pili, S.A.

SABINO, Carlos

1992 *El proceso de Investigación.* Caracas: Editorial Panapo.

SCHIFFMAN, Leon y Leslie KANUK

2005 *Comportamiento del Consumidor.* México D.F.: Pearson Educación

SERRAF, Guy

1988 *Diccionario Metodológico de Mercadotecnia.* México D.F.: Editorial Trillas

SIERRA, Restituto

1991 *Diccionario práctico de estadística y técnicas de investigación científica*. Madrid: Editorial Paraninfo.

SOLÉ MORO, María Luisa

2000 *Los consumidores del siglo XXI*. Madrid: ESIC.

SUSSER, Ida

1998 *La Sociología Urbana de Manuel Castells*. Barcelona: Alianza  
Ensayo.

SUSTAIN LANE

"A Role Model for the Nation". Portal de Sustain Lane  
Julio. Consulta: 2 de Julio 2008. <http://www.sustainlane.com/us-city-rankings/cities/portland>

THORSON, Ole

1994 *Cómo llegar al transporte público y como pasar a la otra línea*. Barcelona: Editorial Grijalva.

THYNELL, Marie

2005 "Modernidad en movimiento. Cómo enfrentarse a la  
movilidad motorizada en Teherán, Santiago y Copenhague".

2005. *Revista Eure de Santiago de Chile*. Vol. XXXI, N° 94; pp.  
55-77.

TONUCCI, Francesco

1997 *La ciudad de los niños*. Madrid: Fundación Germán Sánchez  
Rui Pérez.



TORRES VASCO, Marco Polo

1988 *Manual de Mercadeo social*. Quito: Producciones Premi  
Tomos I y II.

TOURAINÉ, Alain

2006 *¿Podremos vivir juntos?* México D.F.: Fondo de Cultura  
Económica.

#### TRANSPORTATION ALTERNATIVES

*“Calles para la Gente Su guía para lograr calles tranquilas y seguras”*. Portal de Transportation Alternatives; New York  
Octubre. Consulta: 25 octubre 2007 [http://www.transalt.org/files/  
resources/streets4people/calles\\_para\\_la\\_gente.pdf](http://www.transalt.org/files/resources/streets4people/calles_para_la_gente.pdf)

VALLICELLI, Liana

2006 *Un modelo de desarrollo sostenible: Curitiba-Brasil*. New York:  
Medio ambiente y desarrollo del Cepal-Eclac. Naciones Unidas.

VASQUEZ, Enrique y Diego WINKELRIED

2005. *Buscando el Bienestar de los Pobres. ¿Cuán lejos estamos?*  
*Lima*: Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico.

WONG, David

2004 *Experiencia Guayaquil, Regeneración urbana*. Guayaquil:  
Poligráfica C.A.



APÉNDICE No. 1

TEORÍAS COMPORTAMIENTO: GRÁFICOS DE LAS ETAPAS DEL CAMBIO  
Y TEORIA DEL APRENDIZAJE SOCIAL





APÉNDICE No. 2

DECÁLOGO DE SEGURIDAD VIAL EN EL PERU DE LA PNP

Decálogo de la Seguridad Vial del Escolar



NO CAMINARÉ POR  
LA CALZADA O PISTA.  
LO HARÉ  
POR LA ACERA O VEREDA



ANTES DE CRUZAR  
LA CALZADA O PISTA,  
MIRARÉ A LA IZQUIERDA  
Y DERECHA



PARA CRUZAR, ESPERARÉ  
QUE EL TRÁNSITO DE  
VEHÍCULOS ESTÉ DETENIDO  
Y LO HARÉ POR  
EL PASO PEATONAL



UTILIZARÉ SIEMPRE  
LOS PUENTES PEATONALES



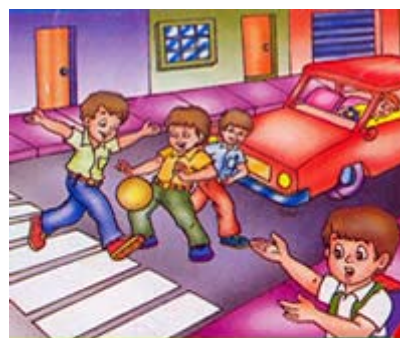
ABORDARÉ EL ÓMNIBUS  
EN LOS PARADEROS  
AUTORIZADOS, O  
AL INICIO DE LAS ESQUINAS



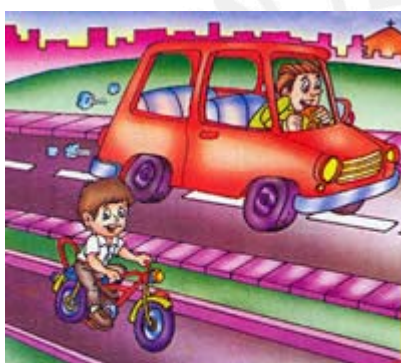
NO CORRERÉ DETRÁS  
DE UN ÓMNIBUS  
PARA ABORDARLO



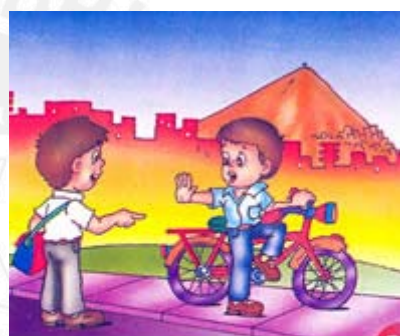
**NO VIAJARÉ EN LOS  
ESTIBOS DE LOS  
VEHÍCULOS, NI SACARÉ  
NINGUNA PARTE DE MI  
CUERPO POR LAS  
VENTANILLAS**



**NO JUGARÉ EN LAS  
CALLES PORQUE  
ME EXPONGO A  
UN ACCIDENTE**

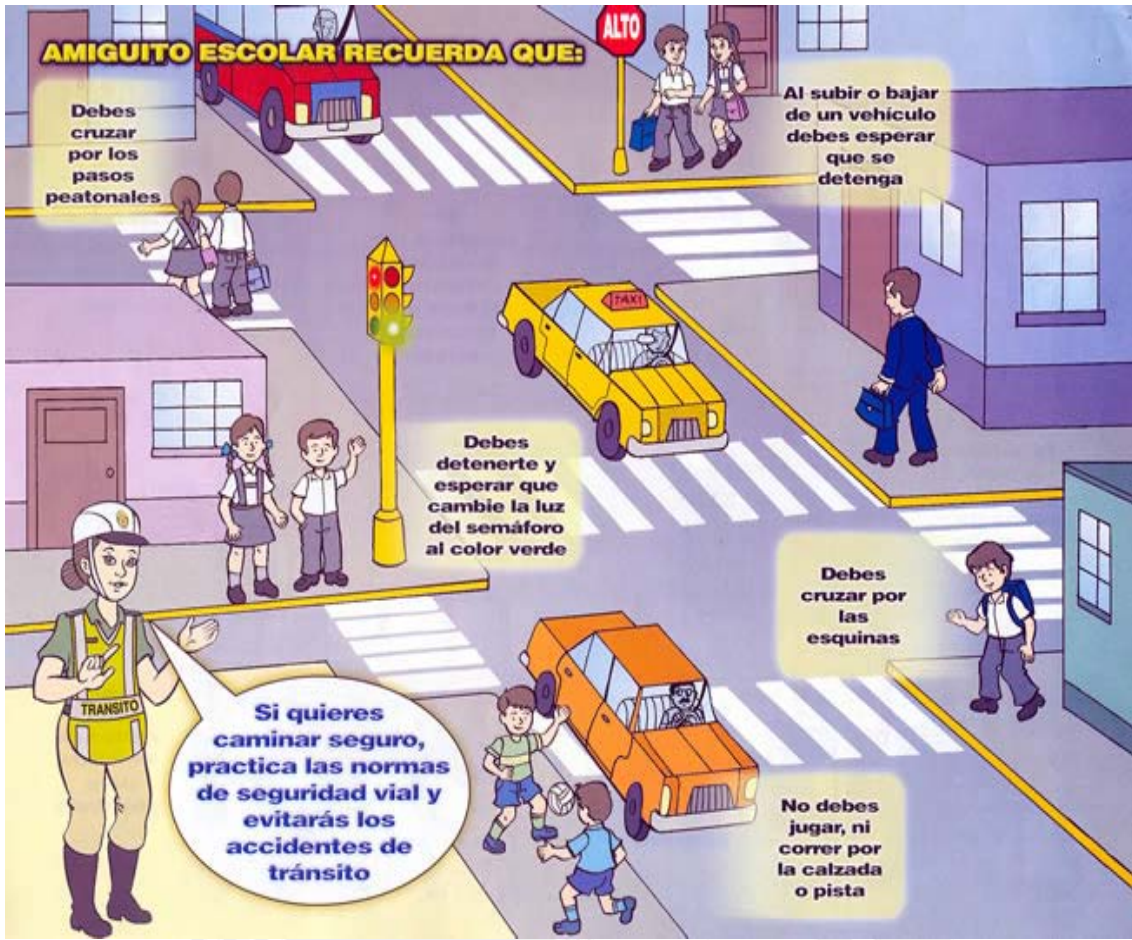


**CUANDO MANEJE BICICLETA  
SERÉ MUY PRUDENTE Y  
LO HARÉ POR LAS  
CICLOVÍAS, O POR EL LADO  
DERECHO DE LA CALZADA**



**NO LLEVARÉ SOBRE LA  
BICICLETA A NINGUNA OTRA  
PERSONA, NI HARÉ PRUEBAS  
QUE PUEDAN MOTIVAR  
UN ACCIDENTE**





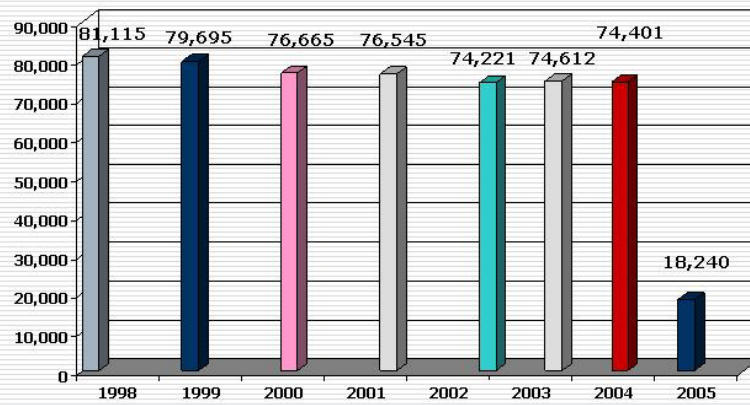


APÉNDICE No. 3

CUADROS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO:  
ACCIDENTES DEL TRÁNSITO PERIODO 1998 – 2005

Fuente PNP publicado por CNSV (2006)

Accidentes de Tránsito (PERÚ)  
1998 - 2005 (1er Trimestre)



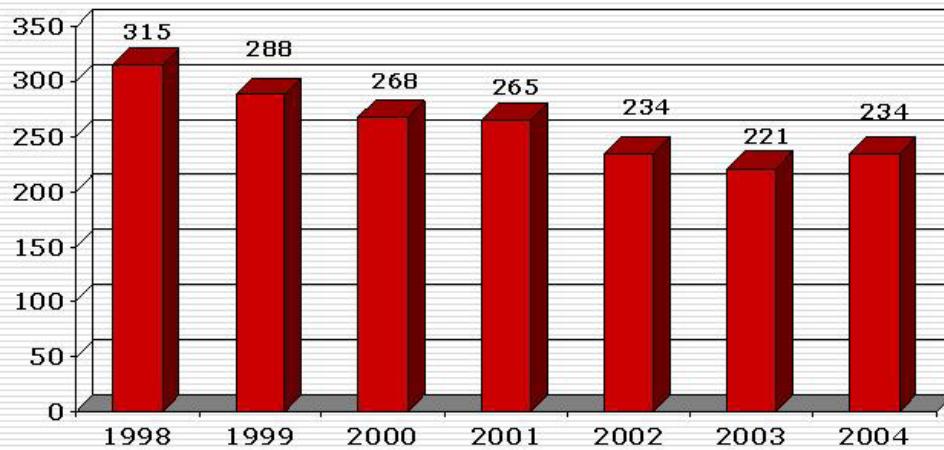
Daños Personales (PERÚ)  
1998- 2005 (1er Trimestre)



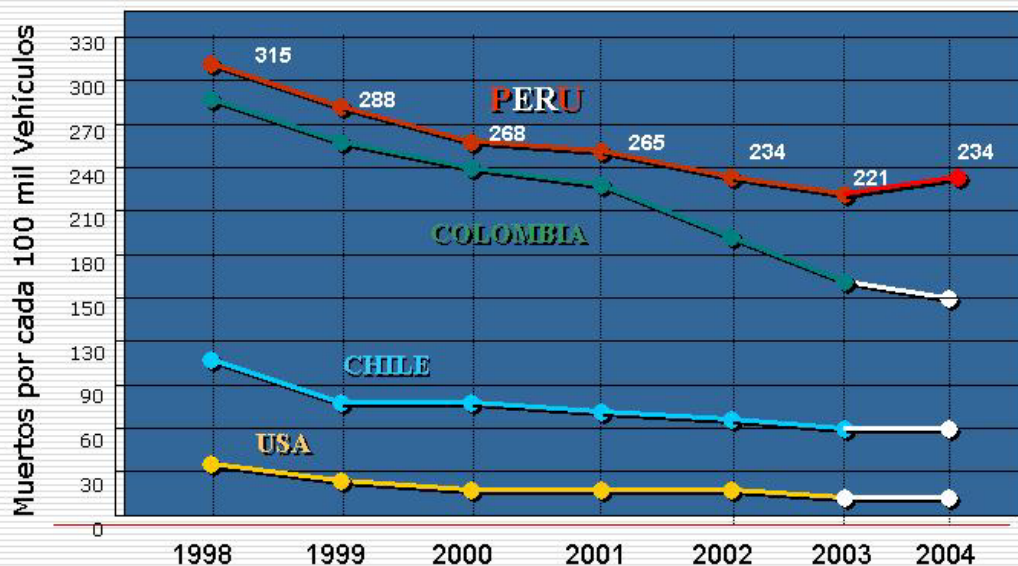
APÉNDICE No. 3.2. CUADROS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO:  
ÍNDICE DE MUERTES POR CADA 100 MIL VEHICULOS 1998-2004

Fuente PNP publicado por CNSV (2006)

Índice de Muertes por cada 100 Mil Vehículos (Perú) 1998 - 2004



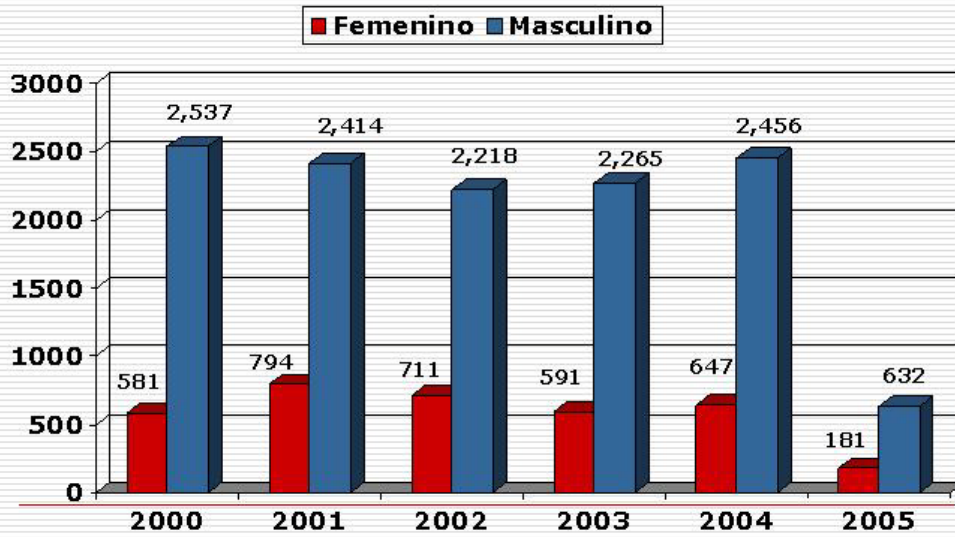
Índice de Muertes por cada 100 Mil Vehículos (Internacional) 1998 - 2003



APÉNDICE 3.3

CUADROS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO:  
MUERTES SEGÚN SEXO 200-2005 Y MUERTES POR ACCIDENTES SEGÚN  
MAYORÍA DE EDAD Fuente PNP publicado por CNSV (2006)

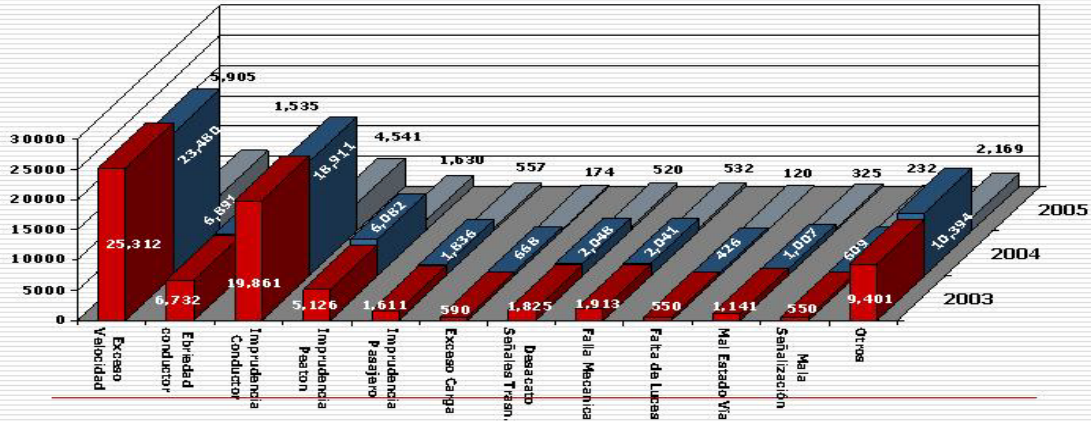
Muertes según Sexo (PERÚ)  
2000 - 2005 (1er Trimestre)



APÉNDICE no. 3.4.

CUADROS ESTADÍSTICOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO:  
CAUSA DE LOS ACCIDENTES (PERÚ)

Causa de los Accidentes (PERÚ)  
2003 - 2004





APENDICE no. 4

CARTEL UTILIZADO PARA LA CAMPAÑA DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ



## APÉNDICE No. 5

### FORMATO Y SÍNTESIS DE ENTREVISTAS A EXPERTOS

#### FORMATO DE ENTREVISTA A EXPERTOS

Las entrevistas a expertos, no tuvieron un formato de entrevista estandarizado, pero si preguntas orientadoras que guiaron de manera abierta la entrevista. Las preguntas fueron las siguientes:

##### **Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta**

1. Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales
2. Estadística de puentes peatonales
3. Tipología de los puentes peatonales
4. Con quien hablar para que nos ayude.





**APÉNDICE 5.1**  
**SINTESIS DE ENTREVISTAS A EXPERTOS:**  
**ENTREVISTA AL ECONOMISTA JUAN TAPIA GRILLO DE CIDATT**

Fecha: 09-05-06  
 Lugar: CIDATT  
 Entrevistadoras: Sonia Kuperstein  
 Zoila Rossel  
 Marita Salcedo  
 Nombre del entrevistado: Juan Tapia Grillo  
 Cargo Entrevistado: Presidente del Centro Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT)  
 Profesión: Economista  
 Teléfono: 224-9800

**Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta**

- Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales
- Estadística de puentes peatonales
- Tipología de los puentes peatonales
- Con quien hablar para que nos ayude.

**Entrevista:**

Lo importante es comprender la jerarquía de los problemas del transporte urbano. Nos hemos habituado a hablar del transporte, pero este término ha sido superado por el de la movilidad. Caminar es parte de la movilidad urbana.

Por movilidad urbana se entiende: caminar, montar bicicleta, patines, silla de ruedas. Esto es muy distinto a transporte urbano.

La movilidad urbana está asociada al equipo urbano: veredas, parques, **puentes peatonales**. Este es el equipo urbano.

Existen unos mitos desarrollados por los “marketeros” y los psicólogos, ellos no ven el problema. En un focus group que realizamos para la ciudadanía todos eran culpables pero el real culpable, no era en realidad identificado por la sociedad. Todo lo contrario es un personaje con un alto grado de aprobación de la ciudadanía: **es el alcalde**.

Nadie identifica que es el dueño de la ciudad y permite que las cosas estén como estén. Y este es un problema de salud y vida. **Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte violenta en la ciudad.**

Detrás de esta situación se esconden muchas cosas, es un problema de percepción:

- accidente significa accidental por causa imprevista
- pero si alguien rompe una regla sabiendo de sus consecuencias es prevista, es responsabilidad de alguien

Las vías de EMAPE son las vías que más plata reciben sin embargo, son en las que más accidentes se producen. Es un problema de decisión política. Hay que investigar si la entidad técnica está estudiando quienes son los autores del 70% de muertes. Este se encuentra según nuestros estudios en los vehículos de transporte público.

Hay una patología. Y lo más grave es que el transporte público mata gente debido a que cuenta con:

- una flota vieja
- 100% de los station wagon están con el timón cambiado, que se han comprobado que tienen fallas técnicas razón por la cual generan accidentes.

- El peruano es bajo y no llega a los frenos de los ómnibus, esto han generado muertes importantes.
- Hay la creencia que la gente joven genera más accidentes. Esto no es así. Los que más matan son mayores de 35 años, gente que por la edad no ve y no utiliza lentes.

Si hubiera revisiones técnicas, se podrían disminuir estos problemas. Y todo depende de la municipalidad. Ya que mientras la policía controla el tránsito y que se cumplan las reglas. El Ministerio de Transportes otorga las licencias de conducción y las placas de rodaje de los autos.

El problema de los peatones ha sido tratado desde una perspectiva policial. Pero es la municipalidad la obligada a crear el mobiliario urbano.

Existe un elemento socio-cultural, la gente de provincia camina como carnero, no está acostumbrada a andar por la ciudad. Es importante saber como perciben el tránsito.

El problema de seguridad ciudadana también es importante, las personas no utilizan los puentes porque las asaltan. **El puente es una solución civilizada para una ciudad segura, no para una ciudad tan insegura como Lima.**

**Los puentes en Lima están mal señalizados, construidos sin pensar en las personas, las infraestructuras están forzadas. Lima es una metrópoli, con muchas ciudades adentro. Se han llegado a construir obras por interés personal. Existe una percepción restringida de la ciudad y queremos opinar por todo en Lima, además de por intereses personales.**

Se da el mito de la educación ciudadana, que solo es posible si existe alguien que hace cumplir las leyes. La sociedad necesita hacer un Pacto Social de compromiso, que solo funcionará y no se romperá siempre que la gente no se sienta “estúpida” de cumplir una norma cuando en realidad nadie la cumple, comenzando por la propia autoridad. Si uno usa el puente, pero por usarlo te violan o asaltan, no hay seguridad, el compromiso se rompe, la gente hace estupideces, rompe reglas.

Es importante que se vea la cultura ciudadana de otra manera. Es una cultura ciudadana donde no existe el peatón.

La población se comporta de acuerdo al lugar, si el sitio no te lo permite es seguro para todos. Hay que revisar el rol de la autoridad que es el responsable en que se cumpla.

En Lima, la cultura ciudadana está enferma, desubicada, todo está al revés y culpa a quien no debe. Además es una cultura donde se premia al transgresor.

Sería importante que la ciudadanía conjuntamente con ONG'S ejerza presión social y obligue a modificar esto. **Hay que hacer una cruzada cívica para la recuperación de transporte en la ciudad. Hay que crear conciencia a través de focus group, resistencia ciudadana e informes de observancia.**

**Los problemas que vemos no son problemas, son efectos. La gente necesita información.**

Plantea una propuesta de Mercadeo Social, pero desde la perspectiva del cambio de agenda. Es necesario ubicar el problema y encontrar la solución correcta: así se cambia la agenda.

Hay que cambiar los mitos sociales de la cultura de la movilidad, donde el uso del puente peatonal es debido a que no es seguro.

## APÉNDICE 5.2.: ENTREVISTA AL INGENIERO ARTURO RUIZ DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO

Fecha: 20-05-06  
Lugar: Municipalidad de San Isidro  
Entrevistadora: Zoila Rossel  
Entrevistado: Arturo Ruíz  
Cargo Entrevistado: Especialista en Tránsito y Vialidad de la Municipalidad de San Isidro  
Profesión: Ingeniero de Transporte  
Teléfono: 9928-0792

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales
- Estadística de puentes peatonales
- Tipología de los puentes peatonales
- Con quien hablar para que nos ayude.

### Entrevista:

**No existe una planificación acertada respecto al tránsito y al transporte**, que parte desde el diseño de la ciudad. Por ejemplo el puente en la avenida Bolívar, frente a la puerta de ingreso a la PUC operaba bien hasta que se ejecutó el proyecto de la ciclovía que tiene también acceso a la puerta de ingreso a la universidad. Esto invitó al peatón a cruzar la calzada en vez de usar el puente que hasta ese momento había utilizado. Como consecuencia le quitaron operatividad al puente. Solo en las mañanas cuando el puente estaba lleno alumnos, los jóvenes cruzaban las pistas. Pero ahora lo hacen a toda hora y actualmente las tardes y noches ya nadie utiliza el puente. No se pensó que esa solución iba a afectar, no hubo planificación ni preocupación en el diseño.

Por otro lado, existen **puentes** que en su momento fueron edificados sin pensar en el futuro, es decir **sin planificar o prever el crecimiento de la ciudad**. Tal es así que en su momento, estuvieron bien localizados, pero en la actualidad ya no lo están. Se ven muchos de estos en Santa Anita, en Evitamiento.

**EMAPE** sigue un criterio técnico cuando construye los puentes (cada 400-500 mts.) pero **no analiza el modo de vida consolidado durante años por el peatón**. Realiza entonces una planificación rígida, no toma en cuenta otros factores. **Los equipos técnicos deben trabajar en base al desarrollo humano y las necesidades de la población. Sino no hay demanda del puente.** Hay que concertar con el peatón, al único que no se le toma en cuenta es al poblador.

También es cierto que **la población en general** (peatones, empresas, transportistas, etc.) **no respetan las reglas**, hay una tendencia al desorden, a adoptar conductas inseguras. Esto obliga a la municipalidad a tomar decisiones no técnicas sino coercitivas. Se colocan rejas o jerseys para evitar que crucen las avenidas y se fuerza a utilizar el puente. Pero esas decisiones son violentas, pues atentan contra un paisaje urbano que debería ser agradable a los ojos, con árboles y flores en vez de muros de cemento a modo de barrera de contención.

Los puentes en Lima tienen una antigüedad algunos de 40 años. Los que viene construyendo EMAPE, tienen una antigüedad de 15 años.

Existe un problema adicional y este es el cambio de zonificación, que altera lo planificado. **Lo ideal es la planificación de la ciudad, en donde el tema del transporte es uno de los puntos que debe ser tratado.**

Existe por otro lado, un terrible problema de **falta de autoridad.** A partir de mi experiencia en la Municipalidad de Lima (1997-2003) he podido apreciar la pérdida de autoridad de la municipalidad. Allí los técnicos se encuentran amarrados, siendo **la decisión política la que prima sobre la técnica.**

Resumiendo desde mí punto de vista es un problema de:

- planificación
- falta de autoridad
- ausencia de convocatoria de la población
- prima decisión política sobre la técnica
- falta de respeto de normas de tránsito

**El peatón tiene por costumbre hacer lo que quiere,** las reglas de educación vial no se respetan. Para el peatón la municipalidad “nunca sabe lo que hace”. Cuando la municipalidad coloca un semáforo, no lo quieren aunque sea por su seguridad, hay una falta de aprecio por la vida.

**La seguridad peatonal es también un tema importante.** Hay puentes donde te asaltan (en Ate, en la vía de Evitamiento) son puentes muy inseguros, son en general zonas muy inseguras, tanto que obligan a los ciclistas a transitar por la izquierda, para que no los asalten y les roben hasta la bicicleta. Aquí la solución sería colocar un Sereno permanente y cerrar todo cruce cerca al puente peatonal, ya que lamentablemente “la ley con sangre entra”.

Existe un ejemplo muy importante de lo que le digo. La Municipalidad de Lima ha desarrollado un proyecto en el Puente Santa Rosa. Esta es una zona muy peligrosa, plagada de maleantes. Cercaron la zona y la rodearon de vigilancia policial y corrieron el paradero hasta esa zona. Actualmente se ha convertido en un modelo de puente peatonal por su uso, la gente circula tranquila. Pienso que si los puentes están contruidos apropiadamente, la municipalidad debe forzar a su uso.

Pero también hay puentes malos. El que está a la altura de la Av. 28 de Julio frente al Hospital del Niño no lo desarrolló un especialista. Es ilógico pensar que se pueda utilizar este puente, frente a un hospital. Los usuarios son enfermos o madres que llevan sus hijos en brazos, no se los puede obligar a usarlos.

EMAPE controla las rutas con peaje y el Centro histórico de Lima. Las otras vías las controla el MTC, la Municipalidad controla los otros puentes y las municipalidades distritales se encargan de mantenerlos.

Solo EMAPE puede contar con estadísticas de puentes. Duda que la Municipalidad de Lima cuente con esta información.

Recomienda contactarnos con el Ingeniero José Justiniano. TEL: 9827-2724 [jjustiniano@EMAPE.gob.pe](mailto:jjustiniano@EMAPE.gob.pe). Trabaja en el área técnica de EMAPE, el ve viabilidad de los proyectos, sabe de puentes peatonales.



### APÉNDICE 5.3.: ENTREVISTA AL INGENIERO JUAN CARLOS DEXTRE QUIJANDRÍA DE LA PUCP

Fecha: 06-06-06  
Lugar: Pontificia Universidad Católica del Perú  
Entrevistadoras: Sonia Kuperstein  
Zoila Rossel  
Cargo Entrevistado: Coordinador de la Sección de Ingeniería Civil de la PUC  
Profesión: Ingeniero Civil  
Teléfono: 626-2000 Ext. 4611

#### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales
- Estadística de puentes peatonales
- Tipología de los puentes peatonales
- Con quien hablar para que nos ayude.

#### Entrevista:

Soy contrario a las opiniones de los ingenieros que construyen infraestructura vial pensando en las máquinas y no en las personas. Muy crítico de lo que se hace en la ciudad. Porque las autoridades están más preocupadas por la circulación que por los ciudadanos.

**No se utilizan los puentes debido a un mal diseño de la ciudad. El cambio no se debe esperar en los peatones sino en quienes lo diseñan.**

Los peatones siempre eligen las rutas más cortas, las que les tomen menos tiempo. Así por ejemplo el puente de la Universidad de Lima se utiliza ya que se cruza en 1 minuto la avenida. Si no lo utilizaran les tomaría más de 20 minutos intentarlo con el consiguiente riesgo.

Por otro lado, el puente de la Av. Brasil con Javier Prado no debieron ponerlo pues cuenta con semáforo, entonces las personas cruzan por debajo con facilidad.

Es importante señalar que de todos modos las **personas perciben poco el peligro**. Piensan que le ocurre al otro.

Para la gente **lo más valioso es el tiempo**, y siempre que les quite menos tiempo lo van a utilizar. Y esto no solo sucede acá sino también en Inglaterra. (Muestra fotografía de puente peatonal demolido por su no uso). **No es un tema de educación vial, no es un tema de cultura o falta de ella**. Cuando demolieron el puente en Inglaterra y pusieron un semáforo peatonal la gente comenzó a cruzar adecuadamente la avenida.

**Los ingenieros diseñan los puentes peatonales pensando en los autos**. En las carreteras sería necesario deprimir la carretera para que se haga un cruce con un puente menos elevado casi a nivel de la carretera, de esta manera **los puentes serían más naturales**.

En las carreteras se debe hacer una combinación de puentes y no tapar las vías con guardianías, pensando siempre en las personas con movilidad restringida (ancianos, discapacitados) que no pueden subir puentes. El diseño debe ser equilibrado.

En los últimos 7 años en lo que se refiere a la infraestructura peatonal no se ha hecho mucho, no existen semáforos peatonales ni facilidades para los peatones. **Lima es una ciudad hecha para autos.**

**Es una decisión política.** En la que se debe dar:

- un transporte público eficiente y
- una adecuada infraestructura peatonal.

**Lo que pasa que más vende hacer trenes o más zanjones, pero no se piensa en la calidad de vida.**

**Se debe apuntar a lograr ciudades más humanas, donde sus habitantes puedan socializar más.**

Existe un puente en el cruce de Micaela Bastidas y la Tupac Amaru, que el 90% no utiliza. La recomendación sería quitar el puente, colocar un semáforo en ese cruce y ordenar el tránsito.

Se debe planificar el transporte con un **enfoque de movilidad sostenible.** Proporciona documentación hecha con apoyo de FONAM.

Hay que involucrar a los alcaldes y a los medios de comunicación. **Jamás se consulta cuando se construye un puente bajo la excusa de la seguridad ciudadana.**

Francisco Tonucci tiene un laboratorio de psicología ambiental. **Defiende que la ciudad se haga en función de los niños.** Tiene una publicación que se llama: "La ciudad de los niños". Su propuesta incentiva a que otras ciudades se incorporen a la propuesta, donde los niños dan multas morales. Funciona muy bien en ciudades que se acogen al programa.

**Tonucci afirma que los problemas sociales son consecuencia de niños que no son felices y de adultos transgreden la ley.**

Recomienda leer libros:

- Ventanas en la Ciudad. Observaciones sobre las urbes contemporáneas. De Pep Virasi i Elías, Martín Mora Martínez y Tomeu Vidad i Moranta, y otros. Editorial UOC
- Social Geographic of the City de David Ley Editorial Harper Collins
- Ecología y Ciudad de Renzo Piano y Richard Rogers
- Public Spaces Public Life de Gehl, Jan y Lars Gemzoe

Recomienda medición de flujo en puentes:

Se divide el puente y cada persona se queda en un extremo y mide los que pasan en un sentido y en el otro. Tanto en el puente como abajo en la calle, se toma en la hora punta y en la hora baja, para demostrar que la gente no lo utiliza cuando hay menos tráfico y es más fácil cruzar la avenida.

Estadísticas de accidentes casi no hay este es un país con malas estadísticas.

En las municipalidades las Oficinas de Desarrollo Urbano y de Transporte Público caminan divorciadas, cada una por su lado cuando en realidad la única manera de progresar es que trabajen en conjunto.



**Todas las ciudades mejoran cuando se quitan estacionamientos y se incrementan las vías peatonales. La ciudad de Curitiba en Brasil es un ejemplo de ello. Tiene un desarrollo sostenible de 40 años.**

Ellos recirculan la basura, tienen el negocio verde, cuentan con zonas peatonales con sillas para la socialización, parques grandes, 52 millones de metros cuadrados de áreas verdes, cuidado del medio ambiente, programas de vivienda económica.

Igual podemos encontrar en el malecón 2000 de Guayaquil. La ciudad de Pórtland también es un buen ejemplo de ello.

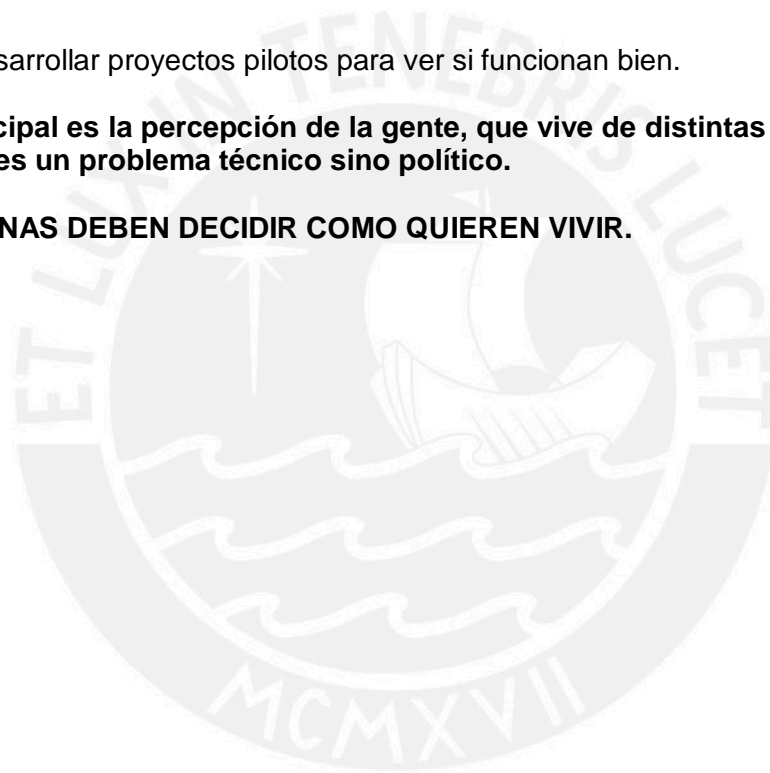
**La calidad de vida está íntimamente ligada a la calidad de espacio público donde se debe dar facilidades al peatón, ciclista y discapacitado.**

Para ello se necesita un eficiente transporte público masivo, un adecuado uso del suelo, etc.

Se deben desarrollar proyectos pilotos para ver si funcionan bien.

**Pero lo principal es la percepción de la gente, que vive de distintas maneras a su ciudad. No es un problema técnico sino político.**

**LAS PERSONAS DEBEN DECIDIR COMO QUIEREN VIVIR.**



## APÉNDICE 5.4.: ENTREVISTA AL SOCIÓLOGO FELIPE YANÉS DE LA PUCP

Fecha: 23-05-06  
 Lugar: Pontificia Universidad Católica del Perú  
 Entrevistadoras: Sonia Kuperstein  
 Zoila Rossel  
 Entrevistado: Felipe Yanés  
 Profesión: Sociólogo  
 Teléfono: 9857-3578

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales
- Estadística de puentes peatonales
- Tipología de los puentes peatonales
- Con quien hablar para que nos ayude.

### Entrevista:

Los puentes que están en la Av. Javier Prado por el Jockey Plaza y el Trébol son espacios arquitectónicos desagradables. En el último hay que dar miles de vueltas.

Es un espacio desagradable por la forma en que ha sido edificado. En Nocheto (El Agustino) hay que subir un equivalente a 4 ó 5 pisos de un edificio. Son muy altos. Otros puentes son peligrosos transitar por ellos incluso de día, por la criminalidad.

Al igual que en la zona de la Cayetano Heredia, donde el puente es ancho, sin ambulantes es bueno, pero de noche es peligroso.

El ha observado en muchas partes que durante la noche la gente está desesperada, temiendo que los asalten, prefieren cruzar las pistas.

Hay también puentes intransitables y peligrosos como el de la avenida Pablo Carriquiry, en donde está repleta de ambulantes, prostitutas y travestis.

Se preguntan como se clasifican los puentes de acceso que tienen calzada y vereda a la vez. ¿Son puentes peatonales?

El puente peatonal frente a la Universidad Católica (Av. Bolívar) ya no es usado por la ciclovía que facilita el cruce por ese lado.

Le preocupa mucho que los peatones durante el verano no utilicen los puentes peatonales poniendo en riesgo sus vidas. Ha observado la presencia de personas migrantes con aspectos de ser primera generación de migrantes y con falta de experiencia y conocimiento en el uso de los mismos. Aquí subraya el problema de la **interculturalidad** que deberá ser abordado en la investigación.

**Es decir la percepción del espacio urbano integrado desde la perspectiva de origen.** ¿Cómo perciben el espacio urbano integrado desde la perspectiva de la invasión? ¿Cómo toman las facilidades?

Recomienda hacer la tesis tomando en cuenta:

- los grupos etarios
- Integración Urbana: el nivel de grado de migración: averiguar si son migrantes de 1ra. O de 2da. Generación.
- Sector económico
- Nivel educativo
- Expectativas de uso urbano

- Cómo definen el no uso

En la sierra peruana, el poblador utiliza el “punto chaquiñán” que significa sendero hacia abajo, recto sin atajos. ¿Cómo percibe bajo esta concepción el camino, el espacio, el puente?

Se habla de seguridad. Pero es algo más que seguridad vs. Inseguridad. Atreverte a cruzar circunvalación es atrevido.

Hay que hacer una Propuesta Ciudadana de Puentes Peatonales:

- que esté vinculada a la percepciones culturales
- que los grupos organizados hagan sus propuestas y planteen sus problemas relacionados a los puentes
- en varias zonas de la ciudad. En todas partes se da el fenómeno y en todo nivel socio-económico (Nocheto, Cerro Camote, El Agustino, Urbanización Neptuno)
- averiguar si han sido consultados, tomados en cuenta
- investigar como las madres de familia perciben los accidentes cerca de los colegios de sus hijos y si demandan puentes.
- Ver conducta de madres de familias organizadas, con lo cual se da el ingrediente de enfoque de género en la organización.
- Averiguar si se toma en cuenta la discapacidad con rampas de acceso
- Es viable pensar en contar con seguridad en los puentes: Seguridad ciudadana.

En la tipología de los puentes averiguar por qué algunos se hacen de madera y otros de cemento.

## APÉNDICE 5.5.: ENTREVISTA AL ABOGADO ADRIÁN REVILLA VERGARA DEL ILD.

Fecha: 29-05-06  
 Lugar: Instituto Libertad y Democracia (ILD)  
 Entrevistadoras: Sonia Kuperstein  
 Zoila Rossel  
 Marita Salcedo  
 Cargo Entrevistado: Gerente de Investigación Legal  
 Profesión: Abogado  
 Teléfono: 222-6800

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales
- Estadística de puentes peatonales
- Tipología de los puentes peatonales
- Con quien hablar para que nos ayude.

### Entrevista:

Mantiene reuniones periódicas con un grupo de 16 personas interesadas y preocupadas por la situación actual del tránsito en la ciudad a partir de estas reuniones se redacta un documento con una serie de propuestas generales a corto, mediano y largo plazo.

Este es no es un problema político, es un problema nacional. Se logró el objetivo pero faltan recursos económicos para llevar adelante el proyecto.

Durante sus reuniones descubrieron una serie de iniciativas empresariales pero individuales: Diageo, Wong, Santa Isabel.

Lo que descubrieron fue es importante llegar a los medios con un mensaje en el que el peatón o automovilista sienta que su comportamiento le hace daño.

Esto se debe tratar en los medios de manera sistemática. La participación ciudadana se haría a través de ONG'S que convocarían a las personas.

Las acciones serían por ejemplo: tomar película a las personas que se estacionan mal y a través de un concurso premiarlas con \$500.

No es necesario pedir dinero, sino que colaboren. Los bancos lo harían en sus estados de cuenta. Wong en sus bolsas. Además la señalización debe hacerse bien.

Se necesitarían unos \$60,000 para llevar adelante el proyecto. El plan de trabajo incluiría presentar el proyecto a varias empresas. La idea no es modificar el problema sino **ponerlo en la agenda del día**.

Actualmente se toman medidas con trasfondo político, se sabe por ejemplo que se puso la velocidad máxima de 60 Km. en la vía expresa de Javier Prado, para incomodar al peatón y así hacerle sentir que el anterior alcalde (Andrade) hizo mal las cosas. O sino pretenden corregir problemas con soluciones baratas pero malas como los semáforos en San Isidro esquina Av. Salaverry y Av. Pezet. Nuestro interés es **llamar la atención de las autoridades**.

Para lograrlo es necesario **trabajar en equipo, lograr el progreso en conjunto**

Por otra parte la policía está mal orientada hay que mejorar todo. El Callao está mejorando algo.

El aporte de la investigación de Uds. Sería un piloto para la gran propuesta.

## APÉNDICE 5.6. ENTREVISTA A PAOLO PUELLES DENTONE DE FONAM

Fecha: 13-06-06  
 Lugar: FONAM  
 Entrevistadoras: Maria Del Rosario Salcedo  
 Zoila Rossel  
 Cargo Entrevistado: Director proyecto Humanizando el transporte  
 Profesión: Ingeniero  
 Teléfono: (511) 449-6200  
 Dirección: Calle Hermanos Quinteros 103 Urb. La Castellana,  
 Santiago de Surco. PERU.  
 E mail: FONAM@FONAMperu.org

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Punto de vista sobre la responsabilidad del no uso de puentes peatonales
- Estadística de puentes peatonales
- Tipología de los puentes peatonales
- Con quien hablar para que nos ayude.

### Entrevista:

También estuvieron presentes Domingo Arzubialde y José Carlos Thiessen ejecutivos del proyecto. Todo parte del concepto de ciudad que tenemos. Ningún extremo es bueno. Se busca una ciudad eficiente con menos costos en el transporte.

Pero para que funcione eficientemente debería ser una ciudad chica, con vías rápidas. Este es un enfoque modernista el de las vías rápidas, sin considerar que la calidad de vida se deteriora por el uso por ejemplo del Zanjón.

Se crean situaciones extremas como en la ciudad de San Francisco, donde la gente construye jardines para evitar que la gente se estacione.

Actualmente en Europa hay un movimiento que busca prohibir el ingreso de carros a los centros de las ciudades. **Lo que hay que buscar es un equilibrio.**

**Los puentes peatonales cumplen la función de ser un medio para que la gente pueda cruzar en vías rápidas.** Se piensa en el automóvil, que siga circulando rápidamente.

Llegó al Perú Michael King, quien sostiene que **es un anacronismo el puente peatonal, este no debería existir. Se puede mejorar con el sistema de “Tráfico Calmado”.**

Sin embargo, en vías rápidas mientras no se resuelva este problema, el puente peatonal es la solución. El peatón no la utiliza porque tiene una valoración del tiempo. Es decir **el uso del puente le quita tiempo.**

Aquí lo que hay que analizar son las dimensiones técnicas, políticas y sociales del problema.

Recomienda leer: Enfoques de Desarrollo de Max Neef y colaboradores. Asimismo Desarrollo a Escala Humana de CIEPLAN, 1978 DESCO. También del CEPAL un documento que editó en 1990 sobre la Transformación Productiva con Equidad.

Comenta sobre los “satisfactores” y el estudio de Comportamiento, mercadeo y la Solución al Problema Público que sugiere debemos leer en los textos sobre Desarrollo Transformación Productiva y Equidad.

Sugiere que hagamos un seminario con expertos para que discutan el tema, se debe ampliar el problema y replantear el asunto.

A nivel de Mercadeo Social lo que se debe hacer es el Advocacy. Hay razones profundas y explícitas que deben ser analizadas.

El aporte del Mercadeo Social es su posibilidad de intervenir haciendo Advocacy en vez de utilizar métodos en donde lo que se busca es **adaptar al público.**



Los contenidos de la propuesta debe plantearse como soluciones de vida para las personas a través de una intervención mediada por el Estado: Gobierno Local. La propuesta de Mercadeo Social debe evaluar quienes han hecho estos puentes y qué criterios han utilizado.

**YA QUE CUANDO SE CONSTRUYE ALGO QUE VA EN DESMEDRO DE LA GENTE: LA GENTE NO LO USA.** Se debe dejar de pensar en ciudades creadas para los autos, las medidas de tráfico calmado, el cambio de infraestructura involucra mejorar las condiciones de movilidad de las personas. Como por ejemplo ampliar la vereda que implica menos tiempo para cruzar y menor número de accidentes. O hacer subidas para los peatones, en suma **dar prioridad al peatón.**

No es necesario semaforizar más, eso es para los autos. Lo que hay que hacer es estrechar calles, ampliar veredas, construir pequeños óvalos. Todo lo cual obliga a bajar la velocidad. El problema es el diseño de la ciudad, donde los peatones y los ciclistas deberían ser los más importantes.

La solución sería crear by passes donde los autos deberían hacer el esfuerzo. El otro gran problema es el desconocimiento de las autoridades. Es una pregunta injusta decirles por qué no usas el puente?

- Hacer que los usen es injusto
- Poner puente mal educa pues le estimulas a que viole la ley no usándolo y de allí en adelante rompe todas las demás reglas.
- Poner exigencias para el uso del puente es contraproducente.
- En nuestra ciudad se practica la Cultura Combi, con proyectos que no se piensan ni analizan bien.

#### **JOSE CARLOS THIESSEN Y DOMINGO ARZUBIALDE**

Recomiendan leer Desarrollo sin automóviles de la GTZ. D.A. fue durante 3 años Jefe del Área de Planeamiento y Desarrollo Urbano de la Municipalidad de Lima. Para él el puente peatonal debe ser usado por seguridad ante el movimiento vehicular. Cuando se crean los puentes peatonales es pensando en conseguir un mayor movimiento vehicular. Sin importar el peatón. **El peatón analiza, desea llegar rápido a su casa o trabajo y usa la línea del deseo o sea cruza por debajo.** Cruzar el puente les demanda 1.5 veces que cruzar de frente.

Hay otras alternativas: semáforo, islas refugio, trafico calmado, etc.

**Pero lo más importante es sensibilizar a la ciudadanía para que reclamen una ciudad para la gente.** Se debe atender entre el puente y el uso seguro.

Lo que hay que hacer también es sensibilizar a las autoridades para sepan aplicar el uso del puente.

En vías rápidas no queda más remedio que usarlos

**Es una problemática social que coge a la sociedad civil en donde se debe tomar en cuenta ambos aspectos:**

- **gestión**
- **uso del puente.**



## APÉNDICE 5.7. ENTREVISTA A CANDELARIA RÍOS INDACOCHEA DEL MINEDU

Fecha: 13-11-07  
 Lugar: MINEDU  
 Entrevistadoras: Sonia Kuperstein A.  
 Zoila Rossel  
 Entrevistada: Candelaria Ríos Indacochea  
 Cargo Entrevistado: Responsable de Actividad Educativa y Comunicación  
 Profesión: Psicóloga  
 Teléfono: (511) 215-5800 anexo 1147  
 Dirección: Calle Van de Velde 160 San Borja  
 E mail: crios@minedu.gob.pe

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Propuesta del MINEDU en relación a la seguridad vial
- Experiencias exitosas en otros países
- Participación del MINEDU en el Consejo de Seguridad Vial
- Diseño e Implementación de la Guía de Seguridad Vial

Entrevista:

*¿Podemos conversar sobre la Guía de Seguridad Vial?*

*La Guía de Seguridad Vial toca un aserie de temas relacionados a lo que es la seguridad vial, incluyendo dentro de esta el cruce de pistas, autopistas, y el uso de puentes, no se si ustedes conocen también de una experiencia colombiana al respecto, lo que filmaron los puentes para ver quienes usaban con mayor frecuencia los puentes.*

*En Colombia se dio una experiencia buenísima. Pusieron unas cámaras ocultas en los puentes peatonales en Colombia y para ver quienes usaban con mayor frecuencia y a partir de eso hacer una propuesta de mercadeo y lo que encontraron es que quienes usaban con mayor frecuencia los puentes eran los perros.*

*Y eso lo emplearon mandando un mensaje algo así como que hasta los perros saben cuidar su vida ¿por qué tu no? O algo así*

*Tal vez lo pueden encontrar colgado en Internet en el plan vial de Colombia, Bogota A partir de esta investigación que hicieron con las camaritas hicieron unos comerciales de publicidad.*

*Sabes el resultado de la campaña ¿mejoró el uso? Si, mejoró, claro de repente un poco agresiva pero en realidad la tendencia también de las campañas en seguridad vial suelen ser un tanto agresivas también, las campañas en Colombia son fuertes, con imágenes fuertes.*

Hubo una de España que te pone tantos muertos en la guerra mundial, tantos muertos en la guerra civil, tantos muertos por VIH y después tantos muertos por accidentes de transito y superaba las cifras anteriores.

*¿Cuál es el nombre de esta guía?*

Es guía de educación y seguridad vial. Es especifica si, y está pensada para primaria y secundaria, pensando que son los niveles en que menos se trabaja, porque en educación inicial ya esta integrado dentro de su propio currículo, todo esto que los hacen cruzar a los niñitos de inicial la pista con el semáforo, entonces ya esta mas integrado, entonces viendo que la carencia esta mas bien en primaria y secundaria es que se enfoca a esta población la guía. Entonces ahí se han trabajado varios temas pero sobre todo desde la mirada del peatón, porque esta dirigida a niños, a niñas, a adolescentes que su rol principal en la vida es de peatón, en los adolescentes algunas cosas como conductores iniciales de vehículos menores, bicicletas, motos, etc, el tema de los moto taxis también se toca porque hay chicos de cuarto, quinto que ya están en motos.

Esta guía nos dijo la señorita Maria Teresa en otra entrevista, que ya estaba como en borrador y estaba como para presentarla creo al consejo y la parte de financiación

**Exactamente, ya la guía está, ha pasado por opinión técnica de acá mismo de educación, la hemos elaborado en conjunto con el Ministerio de Transportes, si bueno esta en eso de ver el financiamiento que depende de la secretaria del conseja nacional de seguridad vial que es la encargada de estos temas económicos administrativos y bueno hoy día justamente hay una conversación al respecto, entonces esperamos que se avance por la importancia. La idea es que esta guía llegue a todos los profesores de primaria, a todos los docentes tutores de secundaria y a los profesores de ciencias sociales y ciencia tecnología y ambiente de secundaria, son las áreas curriculares que están mas enlazadas con el tema**

Y ¿cómo se adopta? Ósea es voluntaria ¿como entra en el programa educacional? Claro lo que se ha hecho con la guía es proponer algunas sesiones de aprendizaje, ósea clases, que se insertan dentro de los logros que se esperan por cada ciclo, por cada grado, esa es la manera de cómo el profesor tiene una herramienta como trabajar eso en clase ahora en realidad por el nuevo diseño curricular no hay, ósea solamente hay algunos temas que son digamos así como obligatorios

¿Fijos?

Fijos, porque es bastante flexible todo el diseño curricular, en ese sentido no está el tema de seguridad vial ni mejor ni peor que otros temas

Es decir es un tema más y entra y lo puedes meter y es transversal a toda la curricula? Lo tienes en comunicación y los chicos de repente les mandas hacer un aviso que promueva que los chicos usen el cinturón, en el trabajo social que investiguen, en matemáticas que hagan cuentas, cuantas personas mueren por no usarlo etc.?

Exactamente estamos esta dentro de esos temas que se pueden trabajar de manera transversal. Se integra mucho mas así porque se vuelve parte de tu cotidianeidad

¿Esta guía de seguridad vial, lo hacen junto con el Ministerio de Transportes?

Sí. Antes de esta guía, antes de empezar a trabajar esta guía se realizaron justamente algunos trabajos tipo talleres con la población destinataria, con profesores, con todos. Evidentemente con algunos en algunas zonas, no fue algo que cubrió a nivel nacional, pero si como un indicador, se cogió por, ósea representativos de macro región norte, macro región sur, andina. Por macro regiones

¿Entonces va a ser implementada a nivel nacional?

Claro, incluso por ejemplo las sesiones tienen la característica de que se está trabajando el cruce, el cruce peatonal, se le pone una nota al profesor, si en tu zona existen carreteras entonces les recomiendas que usen los puentes, si es que estas en zona rural entonces dales la recomendación de que se fijen, de que no crucen donde hay curvas, de que miren si es que viene o no, los tiempos para cruzar el ganado, etc.

Se va adaptando a la realidad. Cada caso, cada modelo de clase te ponen una notita, si en tu zona hay esto has esto, si en tu zona hay esto otro has esto otro y en realidad la guía toda la parte de orientaciones generales también no, te dice que diferencias lo que son zonas de alta circulación. De alto trafico o de bajo trafico o zonas diseminadas rurales donde muy de vez en cuando va aparecer un carro, pero en el cual se usa por ejemplo la estrategia de vamos a visitar a la tía de la ciudad o vamos a la feria de la ciudad, entonces como nos comportamos cuando salimos de nuestro distrito rural. Porque hasta en el punto mas remoto llegar carros y camiones.

La idea de que no solamente la adecuación sino irles enseñando una de las primeras señales de tránsito que se van a encontrar.

Para eso es el recurso de visitamos a salimos a, ósea el tutor o el profesor va a tener las dos herramientas, ósea va a tener esa misma sesión que la puede tener como si fuera zona urbana o como si fuera zona rural, entonces el profesor también de zona rural puede trabajarla como zona urbana y hay juegos no, los típicos juegos de que los niños en grupo son carritos y detiene el tráfico o está el semáforo, uno de los niños es el semáforo, rojo, amarillo, verde, entonces ahí van integrando, también para secundaria esta lo que es la elaboración de maquetas por ejemplo no, donde imaginen una ciudad también, ósea eso está también como en una ciudad imaginaria, como un pequeño proyecto urbanístico grupal, entonces ahí también por ejemplo los chicos de zonas rurales de otras zonas pueden también ir proyectando como es la ciudad, además que en realidad ellos están bastante expuestos a lo que es la ciudad por la televisión.

¿Cómo trabajas digamos este plan de guía de educación con los padres de estos niños?

Ya, sí, ahí en esa misma guía está contemplado también el trabajo con los padres de familia que se hace a través de la tutoría, los tutores son los encargados de hacer las reuniones con padres de familia y ahí se le da una serie de indicaciones sobre cómo realizar. Con indicaciones específicas con los papas. Siempre existen las reuniones con padres de familia para trabajar distintos temas, por norma del Ministerio tiene que haber por lo menos cuatro anuales en cada colegio, entonces en lo que la guía se les dice es que en estas reuniones que tienen con los padres de familia puedes trabajar el tema de educación vial de tales y cuales formas, enfatizando esto, teniendo por ejemplo especial cuidado y especial tratamiento si es que tienes a madres o padres conductores por ejemplo, va a ser algo que vamos a encontrar, que ya hemos visto que se encuentra mucho en la población, que es el papá que es chofer de combi, la mamá que trabaja de cobradora o la mamá es datera.

Exactamente, entonces vamos a encontrar eso con los padres de familia, entonces como trabajar también desde su propio rol que a veces cumplen dentro de sus trabajos habituales. El tutor puede abordar y sensibilizar también a los padres y también cuidar en la enseñanza de los hijos, en el cumplimiento de los roles, en realidad el trabajo con padres es mucho más fuerte, quizás las reuniones que tengan anualmente no sean suficientes

Si vemos dónde se ubica esta guía en relación a las funciones del Ministerio cómo sería?

Lo más puntual es esta guía de educación en seguridad vial, lo que envolvería esto sería la actividad de educación y comunicación, que esto está a su vez dentro del plan nacional de seguridad vial 2007-2011, que ha sido aprobado recién este año en abril por decreto supremo en palacio inclusive, todo está dentro del Consejo Nacional de Seguridad Vial y en el Consejo Nacional de seguridad vial participan 4 ministerios: el Minedu, el Ministerio de Transportes, MINSAT, y el Interior.

Entonces, así como esta actividad de educación comunicación, hay otra por ejemplo que es de infraestructura, hay otras que son de legislaciones, hay otras que son del cumplimiento de estas legislaciones entonces ahí cada una

¿Cómo participa el MINSAT?

El MINSA ahora con campañas, está también con comunicación, con campañas, con lo que es, el MINSA el enfoque que tienen es que es un problema epidemiológico, es decir las muertes en tránsito

Y en realidad todos los ministerios también cooperan, esta guía ha pasado por la mirada de todos los otros sectores, ósea si bien el trabajo técnico ha estado focalizado en transportes y educación, salud e interioro han opinado, han dicho mira sabes que, cada uno desde su perspectiva, desde sus aportes no, y todo eso ha sido recogido y enriquecido también la guía, sobre todo el manejo que tiene interior es muy importante no, porque ellos también lo enfocan desde una manera integral, para ellos la seguridad es integral, por ejemplo lo que me comentaba el comandante Alaya que es el representante del consejo, es este que en el uso de puentes tiene que verse de una manera integral, porque muchas veces la gente no quiere usar puentes por el temor al robo, entonces ahí es donde ellos, la policía ve la integralidad de la seguridad.

Entonces las dos cosas tienen que estar interconectadas, así como para MINSA es un problema epidemiológico, para el interior es un problema de seguridad ciudadana, para nosotros también es parte de la formación integral de estudiantes, como esto también le va generando respeto a las normas, ciudadanía, conciencia ambiental, ósea esos son también otros rubros que nosotros lo vemos de manera integral, igual transportes no, si hay menos accidentabilidad el transporte mejora, las comunicaciones mejoran y esto aporta al desarrollo, entonces a la vez de cada uno va aportando, cada sector tiene su mirada integradora del tema

- ¿Se reúnen con frecuencia? Claro, nos reunimos periódicamente, los representantes

de cada ministerio. Y solo así hablando en borrador porque soñar no cuesta nada, nosotros porque hacemos esta tesis dentro de una gerencia, porque es una maestría que se llama gerencia social y uno de los principios críticos es que las propuestas sean participativas, entonces si nosotros identificamos que los actores sociales son además del peatón y el conductor y el policía, las autoridades del ministerio de salud, del ministerio ¿tu crees que habría alguna posibilidad de que nosotros pudiéramos fomentar una reunión en que nosotros les planteemos nuestra propuesta y ustedes nos den un feedback, nos ayuden a construirla? Porque ese es el concepto de que las autoridades también participen.

Claro porque nosotros no nos podemos quedar como agentes sociales en la investigación, tenemos que hacer una propuesta y nuestra propuesta va por el lado del mercadeo social, es una propuesta de marketing, que así como hablábamos de la parte comunicativa que es el tema, mira el perro lo usa, esta la idea es también que sea consensuada, que todo el mundo la escuche y sobre todo los que la van a usar

Yo creo que si, yo creo que definitivamente va a haber mucho interés de toda la gente, para eso tendrían que contactarse aquí con el señor Lino De La Barreda o en su defecto con señor Diego Vargas, ellos son de la secretaria técnica del consejo, están en, a ellos se les ubica en el Ministerio de Transportes. También con el señor que es el presidente del consejo nacional de seguridad vial Mario Romero, que a él también lo pueden ubicar aquí en el Touring, él tiene las dos responsabilidades, entonces con ellos dos, y coordinando con ellos con la secretaria técnica y con el mayor Romero, yo creo que si que no habría ningún problema, ya ellos nos convocan a nosotros, quizás aprovechando una próxima reunión que ya debe haber porque hace como dos meses que no nos vemos, aprovechando una reunión nuestra, un momento conversamos con ustedes, personalmente no creo que haya ningún problema. Lo que se quiere también es eso ver otras propuestas y de que forma se puede ir enriqueciendo

Ustedes han encontrado alguna relación con la autoestima. Actitud ante la vida?



Exactamente, uno de los principios que nosotros trabajamos en la guía es justamente el respeto a la vida, el primer principio sobre el cual gira es ese.

Porque hay un tema abajo no, que es querer tu vida, de repente apreciar la vida en si, la tuya y la ajena, la propia, la familia. Pero tiene que ver con todo, el otro día cuando ha sido lo de mesa redonda, salió eso adelante que la gente priorizaba su negocio que la vida.

Si no le importaba morir tenían que sacar su mercadería, entonces uno se pone a pensar muchas cosas no, que bueno es la vida que les ha tocado vivir, para ellos vivir o morir es prácticamente lo mismo, pero todos, este un país de empobrecidos totales, tanáticos totales, instinto de muerte (risas) si te pones así muy psicoanalista

También es con el tema de la trasgresión porque también ya en otras zonas, en Magdalena. Como plantea Portocarrero la cultura de la trasgresión.

Voy a tratar de conseguirles dos power point. Uno es la referencia sobre lo que es el Consejo Nacional de Seguridad Vial y otros sobre lo que es la propuesta educativa.

¿Y qué pasa con la responsabilidad del peatón? El peatón está como que muy invisibilizado de la problemática vial, no se registra mucho cuanto de accidentes realmente causa el peatón. No porque además no siempre el peatón va a ser víctima de su propia imprudencia, sino a veces el otro chofer que por evitar atropellarlo hace una mala maniobra y el peatón feliz y contento termino de cruzar la calle imprudentemente pero a veces es el conductor el que sale dañado

El FONAM también está bien metido en el tema, no se si a ti te ha tocado. Sobre todo por las ciclo vías. Vino un invitado de Colombia y mostró un video en el que termina un accidente horrible y el responsable es el peatón, el carro por evitar el peatón se abrió y murieron no se cuantas personas, choco un micro, horrible y el peatón no tiene multa

Claro como digo el peatón termina de cruzar la pista imprudentemente y sigue su vida. Sigue su vida y nadie lo multa, si y lamentablemente creo que al va a ser uno de los problemas

Sabes si ha habido algunos intento?, ¿cómo identifican al peatón?

Bueno con su DNI, bueno teóricamente si te pueden poner multa a tu breveté te deberían poder poner multa a tu DNI. Lo que pasa es que falta armar una propuesta legislativa que sea mas o menos atractiva creo que pasa por ahí. Incluso había una propuesta legislativa sobre el tema de seguridad vial donde se veía que parte del fondo de las multas pasara para financiar las acciones del consejo, pero justo esa parte fue borrada del proyecto no y salió otra cosa, entonces si como que falta inclusive

¿El consejo tiene presupuesto? No, ese es el problema. Nos han dado la autoridad pero no el presupuesto

El problema esta pues justamente en que tampoco los otros gobernantes, el consejo nacional de seguridad vial está integrado únicamente por el ejecutivo, no hay un compromiso de los otros poderes, ósea ni del legislativo a promover leyes y reglamentar las leyes existentes de manera que hagan viable las acciones de seguridad vial, no solo el consejo sino en general de seguridad vial, ni del poder judicial en cuanto a lo que son las sanciones a los infractores o a los homicidas culposos por accidentes de tránsito, incluso es como si este poder sin dinero está en

uno de los tres poderes del estado, esta concentrado en el ejecutivo, son cuatro ministerios, al legislativo no le importa el tema, no le interesa, uno o dos congresistas son los únicos que les interesa.

Y el poder judicial está también en otras cosas y esos casos si no haces bulla como este caso de este chico que era un señor conocido que salió la mamá, salvo uno que otros casos emblemáticos que mueven medios, pero para el poder judicial todos los que son homicidas culposos pasan casi inadvertidos, ese es el problema.

Ese es el problema justamente de estar desarticulado de los otros dos poderes, no hay leyes que te apoyen y no hay un poder judicial que las ejecute, entonces al queja que es en todos sus aspectos no solo en seguridad de la policía que ellos investigan, detienen todo pero a la hora que lo ponen a la justicia, que lo entregan a la justicia ahí quedo porque hasta ahí llegan ellos y a la persona en la mayoría de los casos no le pasa nada y en realidad ninguno de los otros sectores puede hacer nada al respecto

Bueno hay que convocarlos no, invitarlos aunque sea. Bueno si eso es parte también de las estrategias de comunicación y de sensibilización.

¿Y qué pasa con la Municipalidad de Lima?, ¿Y los gobiernos regionales?

Ya en realidad con los gobiernos regionales no hay una estrategia establecida aun, con los gobiernos regionales, con los gobiernos locales, lo que pasa es que ahí el divorcio como que es mas grande, no hablo específicamente ni únicamente de la municipalidad de lima, sino en general los gobiernos locales, por ejemplo estos problemas que hay con el otorgamiento de licencias a los medios de transporte publico, que tu puedes sacar en una provincia peor al final transitas en otra, eso por ejemplo, los cobros de peaje se quedan en los municipios, lo que por ejemplo es una entrada que a veces reclama transportes no, porque se supone que los peajes deberían existir cuando son grandes longitudes no es cierto, cuando vas atravesar una provincia, una región, sin embargo suele quedarse en los gobiernos locales, por ejemplo el caso este polémico del Callao bastante representativo no.

Y el tema de los paraderos porque en el puente que nosotros hemos escogido en la zona puntualmente muchos de los que hemos entrevistado dicen que no usan el puente porque dicen que el paradero esta en mal sitio y dicen que tendrían que caminar hacia al puente para regresar al paradero ¿quién define donde van los paraderos?

Ellos han creado un paradero informal espantoso en la callecita paralela a la panamericana sur, todo el mundo cruza, es que nos faltó fotos y filmadora, porque hasta el señor que no tenía una pierna también, alguien con silla de ruedas, una señora con cinco hijos, un señor con carga, todo el mundo cruza por ahí. Muchos dicen que es por el paradero

Pero había gente que si lo usaba, que si usaba el puente. Es un tema de educación, tu puedes decir esta el paradero pero tengo que caminar mas para cuidare mi vida.

Si claro y ahí por ejemplo las casos que se han trabajado en vías como la avenida Brasil o Wilson, Tacna y también Javier Prado de esos paraderos establecidos al principio paraban en todas las esquinas, pero también es el chofer no el que decide no paro y el carro no para tu peatón te tienes que ir donde para el carro

Pero ahí el ministerio esta haciendo un trabajo con los padres de familia que son chóferes.



Ósea no está todavía incorporada la municipalidad en este proyecto. Es que no es la municipalidad son las ciento y pico municipalidades. Son todos los gobiernos locales que no están integrados, ni los regionales

En los focus decían el alcalde tiene la culpa, ósea el poblador de alguna manera percibe que la autoridad de su zona es el alcalde y el alcalde es bueno porque le pone el puente o es malo porque no le pone el puente donde ellos quieren

Ahora tiene que responder eso a estudios de urbanística que me imagino nunca se hacen, ósea donde pongo o donde no pongo un puente tiene que responder a estos estudios acá nunca se han hecho para nada y los estudios que se hacen aun en grandes obras como la vía expresa de Javier Prado, esto estudios se hacen en dos tres días para sacar el proyecto rápido y no cumplen con todas las normas que en otros países si, porque en otros países existen esas normas para cumplir y acá no.



## APÉNDICE 5.8. : ENTREVISTA AL VICE MINISTRO IDEL VEXLER DE MINEDU

Fecha: 14-08-07  
 Lugar: Oficina del Vice-Ministro. Ministerio de Educación  
 Entrevistadoras: Sonia Kuperstein  
 Zoila Rossel  
 María del Rosario Salcedo  
 Entrevistado: Idel Vexler  
 Cargo Entrevistado: Vice-Ministro de Educación

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Opinión sobre la problemática del tránsito, en especial del tránsito peatonal
- Proyectos del Ministerio en relación a esta problemática
- Facilitación de Información
- La responsabilidad en quién recae

### Entrevista:

Hace falta una cultura del respeto mutuo, es a mi juicio un tema de ciudadanía. Ya que cumplir normas, deberes, responsabilidades tienen que ver con esto. Es también un tema de valores.

Existe una falta de respeto por el espacio público, una falta de respeto en la que además hay poca conciencia de las consecuencias que afectan la integridad física y psicológica de las personas.

Repito este es un **tema de ciudadanía** pues interesa al conjunto de la sociedad. No es un problema cívico, en el que está implícito que solo le interesa al Estado. Este es un problema de cada hombre y mujer de nuestra sociedad. Sin embargo, el Estado no es ajeno al problema, ya que el tema de ciudadanía involucra también al Estado. El tema de ciudadanía debe responder a las necesidades actuales y de las futuras generaciones. En el caso de nuestras ciudades y el comportamiento de los ciudadanos en ellas también. Eso es lo que se denomina Desarrollo Sostenible. Del comportamiento actual de los ciudadanos en las ciudades va a depender que en este caso la ciudad de Lima sea una ciudad sostenible.

El Ministerio de Educación a través de la Dirección de Tutoría y orientación Educativa, forma parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Como parte de este consejo ha aprobado hace 2 meses un Plan Estratégico a través de un Decreto Supremo. En este Plan se otorgan responsabilidades a cada sector que conforma el CNSV.

En el caso específico del Ministerio de Educación sus responsabilidades están vinculadas a la difusión a través de la curricula escolar la "Cultura de la Prevención".

Además se ha elaborado una Guía de Educación y Seguridad Vial donde el CNSV le ha dado el visto bueno y está a la espera de su financiamiento para que pueda ser publicada.

Esta Guía va a ser utilizada a nivel nacional por los maestros de primaria y secundaria a través de los cursos de OBE y sesiones de tutoría.

Al culminar la entrevista el señor vice-ministro nos contacta con la representante del Ministerio de Educación ante el CNSV para pactar una cita y nos brinde información acerca de la Guía de Educación y Seguridad Vial. (Señorita María Teresa Ramos).

## APÉNDICE 5.9.: ENTREVISTA AL PNP COMANDANTE JAIME ALAYO GIRALDO DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

Fecha: 24-11-07  
 Lugar: PNP  
 Entrevistadoras: Sonia Kuperstein  
 Zoila Rossel  
 Marita Salcedo  
 Entrevistado: Jaime Alayo Giraldo  
 Cargo Entrevistado: Comandante de la Policía Nacional del Perú  
 Profesión: Policía

El comandante Alayo dio una explicación sobre el contexto del problema del tránsito vehicular en Lima. Señaló que la población de Lima es aproximadamente 27,500 millones de habitantes. De los cuales 8,000 millones viven en Lima según el censo INEI, del 2005. aún no se cuenta con las cifras del censo del 2007.

2,000 de habitantes habitan en el Cono Norte - inmigración interna)  
 1,800 de habitantes en el Cono Sur.  
 1,700 de habitantes en el Cono Este.  
 y 1,500 de habitantes en el Centro de la ciudad.

### Parque automotor ha crecido en los últimos años

1,500 millón (casi todo en Lima)  
 950 (70%)

### Semaforización

Existen 1,100 intersecciones señalizadas.  
 Los cuales no cumplen la norma técnica para que estén sincronizados. No son inteligentes, no tienen dispositivos.

El 95% de los semáforos son obsoletos.

### Vías

Tenemos 115,000 Km de vía

Existen **normas legales** en temas relacionados con el **tránsito**: para desplazarse de un lugar a otros y sobre **transporte** en si mismo (como actividad económica).

### Las autoridades vinculadas al problema del tránsito vehicular

1. MTC
  2. Gobiernos regionales
  3. Municipalidades provinciales
  4. Municipalidades distritales
  5. PNP (no ve disposiciones legales)
  6. INDECOPI
    - Existe contraposición de funciones.
    - PNP es la que trata de hacer cumplir las normas.
    - Ahora no hay una Dirección.
    - Lima está dividida en 24.
    - Cada quien asume las cosas a su manera. No hay fuerza a nivel nacional.
- \* Problemas de migración.  
 \* PNP: cumple una función meramente fiscalizadora

Responsables del No uso de los Puentes Peatonales:

- Mal uso de la vía.
- Ebriedad.
- Negligencia de los padres.

\* Cultura vial o educación vial

Conductor: Por exceso de velocidad, ebriedad e imprudencia y negligencia

Estructura vial:

- Geometría vial (mal hecho)
- Señalización (buena/mala)
- Conteo vehicular y de velocidad.

\* Tomar datos del último estudio de la policía como información descriptiva, muy general, más no cifras reales.

El comandante Alayo comentó que la ACCIÓN EDUCATIVA y la SENSIBILIZACIÓN A LA POBLACIÓN ES SUMAMENTE IMPORTANTE

- Saber de dónde provienen.
- ¿Cuántos son adultos/niños (menores de edad).

Campaña:

1. Educativa.
2. Ver la señalización (peatón/conductor)
3. Sensibilización.

\* COORDINAR con otros actores como: Ugel, PNP y EMAPE (señalización/puentes)

- Si existe papeleta al peatón.

\* COACCIONAR: Pasaporte (no por mal peatón/conducta).

Apoyo de los medios de comunicación

- 1' - le dan espacio en la televisión.
- 8 ó 10 spots.

CNSV (2007-2011)

MTC, CIDATT, EDO, Lino de la barrera (circulación terrestre), ALUD, Ministerio del Interior, Mario Romero (Touring)

Están trabajando en un manual de Educación vial.

BANCO MUNDIAL (\*) podría ser un ente que ayude?

## APÉNDICE 5.10. ENTREVISTA AL SEÑOR LEÓN TRAHTEMBERG ESPECIALISTA EN EDUCACIÓN

Fecha: Diciembre 2006  
 Lugar: Colegio León Pinelo  
 Entrevistadoras: Sonia Kuperstein A.  
 Entrevistado: León Trahtemberg  
 Cargo Entrevistado: Especialista en Educación  
 Profesión: Educador  
 Teléfono: (511) 218-3040  
 Dirección: Calle Maimónides San Isidro  
 E mail: ltrahte@lp.edu.pe

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Impresiones sobre la seguridad vial
- Relación del uso de puentes peatonales con la educación
- Relación del uso de puentes peatonales y teorías del comportamiento
- Sistema Educativo y su relación a la seguridad vial

Entrevista:

*¿Qué opina usted de la problemática de la Seguridad Vial?, ¿Por qué mueren personas por no usar los puentes peatonales?*

Mira si la gente no cruza por las líneas blancas de la esquina, por qué habrían de subir un puente, ósea estas pidiendo quíntuple esfuerzo, salvo que pongas en un puente no sé, que le regales una hamburguesa a todo aquel que pasa, entonces la gente va a subir, ósea se puede condicionar determinadas conductas.

Creo que el único ejemplo visible que hay en el Perú de un condicionamiento, de una conducta es el del cinturón de seguridad, ahí la campaña que se hizo, no solamente de que si no tienes el cinturón te detienen, sino que además tienen que haber cinturones atrás, digamos ha tenido una efectividad media creo yo, superior a cualquier otra campaña, porque tiene que ver con el miedo, con la seguridad, con las penalidades en caso de incumplir, tiene que ver con algo muy visible, todo el mundo ve si tienes o no puesto el cinturón, y tiene que ver con algo que se sabe se hace en todas partes, ósea no es tampoco que se pidió algo inusual, ósea es como que ya le toco el turno al Perú también. Entonces digamos ese es un primer tema sobre la punidad o la impunidad, el miedo como factores educativos en el sentido conductista es la palabra.

El segundo tema tiene que ver con algo, en general digamos, la informalidad que hay en el Perú, la falta de credibilidad a las instituciones, a las autoridades, obviamente desalienta cualquier conducta civilizada.

El tercer punto tiene que ver con que en el Perú pocas son las personas que asumen las consecuencias de sus acciones. A qué me refiero, tu puedes transgredir, tu puedes mantenerte informal, tu puedes hacer las cosas a tu manera aunque sean ilegales y no pasa nada, es mas hay todo un elogio a la criollada, que yo siempre he señalado que es una de las deficiencias de nuestro carácter y mucha gente lo considera una virtud, los criollos somos creativos, sabemos resolver los problemas cruzando caminos, pero casi todos esos caminos o son ilegales o son ineficientes en el largo plazo, por ejemplo en lugar de arreglar una llanta la parchas, la vas a parchar 20 veces, es absolutamente ineficiente frente a comprar una llanta. Pero en el corto plazo te saca de un apuro, te evita gastar plata, en fin, entonces esta criollada como cultura valorada, a mi me parece que es un error sobre todo del punto de vista educativo.



El otro tema tiene que ver entre la diferencia de saber algo y actuar en consecuencia, uno puede saber que fumar hace daño pero el rector de la Católica que tiene un Phd en filosofía fuma, hay médicos que fuman, entonces no es porque tengan información y no es que no tengan conocimiento cabal.

Entonces yo creo que el tema de los puentes finalmente es un tema de incentivos, porque no vas a poder hacer una revolución educativa para que crucen un puente, si vas a esperar que cambie toda la educación y el sistema legal, policial y todo lo demás, cruzar puentes estaría en la cola de los cambios de actitud, entonces me parece que se tiene que ver, pensarse en incentivos para cruzar el puente.

Yo te decía exagerando un poco, si en el puente encuentras siempre un regalo, probablemente todo el mundo cruce el puente, pero quizás hay otras fórmulas que se pueden imaginar que impliquen algún tipo de incentivo al cruzar por el puente o algo por el estilo, durante un tiempo por lo menos hasta que la gente se habitúe y eso significa no solamente en un puente sino en general el cruce de puentes, en la medida en que hay solo uno que otro puente por aquí por allá tampoco es que logras formar un hábito, porque no es que cada vez que tienes que cruzar una calle tienes que subir un puente.

¿Los que viven cerca de los puentes, esos son los que más se mueren? ¿ qué se puede hacer?

No se me ocurriría otra cosa, tampoco vas a reeducar a toda esa gente, les puedes mostrar cosas de gente atropellada, muerta y te van a decir a mi no me va a pasar eso, porque hay esta omnipotencia del pobre que considera que como es pobre tiene todos los derechos y no tiene que tomar precauciones porque si finalmente algo le pasa es culpa del otro, entonces es una cosa bien complicada.

Digamos un incentivo es que a 100 o 200 metros alrededor, no haya manera de cruzar la pista, como hay en otros lugares donde hay una especie de muritos salvo pues de que sea un atleta que salte 1.50 metros, para meterse al zanjón digamos, el común de la gente no tiene como cruzar la pista, no la cruza pues.

En Lima se han puesto estas vallas grandes y entonces caminan hasta donde termina la valla

Pero ya el incentivo de ir 200 metros hasta poder pasar, te separa . Ya no vale la pena pues y entonces se desalienta la conducta trasgresora. Ahora eso puede hacerse si son pocos puentes y en lugares muy específicos. Mayor razón para hacer esa inversión.

Es un problema general dependiendo del tipo de puente, ósea los puentes en la Brasil tiene una mallita en el medio, la gente con un alicate los corta, jala las mallas

Eso tiene que ser de un material mas sólido, que no lo puedan cruzar, que no lo puedan romper, un muro, lo decoras bonito a colores y todo, avisos luminosos, poner lo que quieras pero esas son las dos formas o pones algo seductor en el puente o impides el cruce por medios físicos, entonces no te queda mas remedio.

Claro si, lo que pasa es que pensar en la zanahoria y no en el garrote es complicado, porque que tendría que ser algo que la municipalidad este dispuesta a dar algún tipo de cupones que se rediman por algo, ósea, así le hemos dado vueltas, ¿Qué podrías dar por el cruce de puente que pueda ser un reconocimiento?



Claro, cada vez que cruzas el puente te dan un ticket y con 10 tickets te dan un vaso de leche, se podrían ir pensando algunas formulas, pero me parece que poner barreras físicas a veces, como a los niños pequeños pues, les pones un cerco y no puedes cruzar pues, porque esto es una conducta infantil.

Por otro lado tenemos el tema de los ancianos, de la gente que no puede subir escaleras y si no son amigables no pueden subir pues, entonces no se si van a poner ascensores, quizás rampas mas extensas.

Estas justo tienen rampas, entonces los que no son discapacitados que son la mayoría se quejan de que es muy largo el tramo.

Bueno que eleven la rampa, además también para cumplir la ley de los discapacitados, la ley exige dar facilidades físicas para el traslado de los discapacitados

Entonces para usted el tema de la educación, porque finalmente existe el problema hoy, pero también hay un tema de futuro, aunque fuera de largo plazo, usted no lo ve relacionado con la educación vial?

Claro, pero la educación vial, es como decir vamos a educar para prevenir el consumo de drogas y entonces vamos a agarrar a los 11 años a los chicos y los vamos a asustar para que no consuman drogas. Son tonterías, porque la educación en el consumo de drogas, previniendo, tiene que ver con fortalecer tu autoestima para que te sientas seguro contigo mismo y que puedas tolerar las presiones de los demás.

Cuando quieren torcer tu voluntad y eso no se educa a los 11 años, eso viene desde bebes, desde chiquitos, las personas que son capaces de decirle no a sus compañeros, que son capaces de discutir y argumentar porque no me parece bien y por lo tanto no lo voy hacer, personas que tienen seguridad en si mismos.

Entonces porque las personas que tienen autoestima muy débil, acomplejados, caen en la presión del grupo, entonces de qué te sirve hacer campañas de prevención de drogas si es que no tienes una persona fuerte. Agrégale a eso que las mismas características que hacen que prevengas el consumo de drogas, todas tienen que ver con la prevención de la sexualidad prematura, del alcohol y todo eso porque todas son situaciones en las que aunque tengas información la presión del grupo te tuerce, te jala, te arrastra, te empuja y para vencer la presión del grupo eso se educa desde que tu hijo tiene 2 años, 3 años, cuando se convierte en una persona autónoma, independiente, que piensa por si sola, que tiene autoestima fuerte, que discrepa y argumenta, que es capaz de irse solo a un lado si es que los demás van a un lugar que no le parece, esa persona va poder mañana tolerar que le digan si no consumes drogas no estas con nosotros y les dirá cuando se droguen no me llamen.

Ellos están hablando de educación pero ya no es un tema nacional, es educación vial, es como decir vamos hacer educación para amar a la patria, educación para la defensa nacional, esas son tonterías.

Entonces no lo vas a llamar educación vial, sino que se tiene que entender que esta educación vial no es la mamá del cordero sino el hijito?.

Exactamente la misma actitud que tiene una persona que en lugar de hacer colas se zampa, ósea es lo mismo, son personas que no respetan reglas, que no respetan convenciones, que no respetan normas, entonces es una educación en el sentido mas amplio y no solamente para el tema vial. En otros países la gente no cruza la luz roja porque ha aprendido que te para un policía y te pone una multaza y hay un momento en que ya no necesitas al policía porque ya incorporaste el temor a la sanción y en algunos casos entendiste la necesidad ordenadora que tiene que hayan luces y que

todos la respetan, pero tuviste que pasar primero por el proceso que primero te castigan, si trasgredes y tu ves que a ti y a otros los han castigado y ha sido un problema, les han quitado el carro, el breveté y la multa es muy cara y solamente después de que incorporaste un cierto temor también puedes desarrollar una cierta racionalidad para justificar actuar no por temor sino por un sentido convencional.

Y en este sentido: ¿Cómo le pones una multa a un peatón?

Bueno, en otros países se hace porque el policía te pide un documento y si no se lo entregas te detiene.

¿Ósea el policía te pide tu DNI y te da una multa? Claro y si no lo tiene, lo tienes que acompañar a la comisaría y si quieres fugarte o lo que fuera te persiguen y te detienen. Y te multa y va a tu cuenta bancaria o llega como una deuda tributaria del estado, como cualquier multa. Cuando te piden tu breveté te ponen la multa a tu nombre que lo sacan del breveté. Llega un momento en que te quitan el breveté pero tienes una deuda, el día que quieres hacer alguna operación o lo que fuera, aparece tu deuda, eres un deudor al estado porque le debes la multa al estado, en INFOCORP sale tu nombre.

Claro, apareces en INFOCORP y no te pueden dar un crédito, claro que esas poblaciones son las más excluidas, igual no tiene acceso a créditos no?

Claro pero tu vas empezando por los que si les interesa, ósea no puedes agarrar a todos, quizás por aquellos que si están interesados y eso se convierte en un modelo de conducta después para los demás porque en la medida que tu veas que todos cruzan por el puente empiezas a indicarlos

Y en cuanto a de las comunicaciones, medios masivos ¿Qué se puede hacer?

Por ejemplo en las novelas. Meter esos temas en las novelas. En Colombia hicieron eso en algunos temas pedagógicos, hicieron una novela de un maestro de matemáticas con su alumna y a través de distintos episodios iban sembrando un conjunto de conductas que se convierten en “roll model” de todos los que ven y se identifican ya sea con el maestro o con la alumna. Ese tipo de cosas tienen mucho efecto, a veces también las campañas de radio si son bien, había una que era muy interesante que hicieron para la gente que fuma, que un niño le decía a su papá no quiero que mueras o algo así, que la pasaban así, y al final la voz de un niño diciéndole a su papá no quiero que me mates o no quiero que nos muramos, crucemos por el puente o algo así, que ponga en juego los valores mas primarios

Es mas como educación para el entretenimiento. Es lo que se llama no formal. Que no sea sentido como un mensaje educativo convencional, a través de cosas que se dicen la gente aprende cosas, no tiene que ser necesariamente digamos un propósito educativo, ósea un contenido, un fraseo educativo.

Ha habido acá, me parece con las Manuelas y hubo toda una serie de radionovelas, por eso dije radionovelas porque tengo la experiencia, tres radionovelas que enfocaban el tema de género, control de natalidad y violencia familiar. Los ví por capítulos, podría ser algo así, pero hay que ver que auspiciador, quien lo quiere hacer, alguien que se compre el tango.

En el Perú a la gente no le interesa la educación, yo creo que eso si le interesaría al gobierno, si el gobierno de verdad pusiera interés particular en algunos temas, tiene la fuerza, los recursos, la convocatoria, mira las empresas en el Perú hacen 3 mil proyectos chiquititos de apoyo social, si hubiera un orden de prioridad establecido por

el gobierno, una convocatoria a cinco cosas o diez cosas funcionaría mucho mejor, pero para eso tendrían que estar claras las cosas

Entonces en su opinión si enfocamos el actor gobierno la propuesta podría ser priorizar un número pequeño de temas.

Claro una cosa son campañas, va a ser nutrición, va a ser transporte, va a ser infórmate antes de postular, va a ser tu salud, el sida, los controles, ósea tienes que decidir a que le vas a meter durante un año un fuerte empuje y vas poder obtener resultados, de lo contrario se diluye totalmente, fíjate que el tema de cinturón de seguridad ya se diluyó, a pesar que tuvo éxito, pero mira hoy en día la gente ya no lo usa o lo ha dejado de usarlos. Cada vez hay menos exigencias, yo nunca he visto un policía parando a alguien por no ponerse cinturón. Ósea nunca se cumplió la finalidad. Yo creo que comenzó bien, al principio había intervención policial, igual va a ser con eso de la tolerancia cero de los ómnibus que ha empezado muy bien, están deteniendo a todos lo buses que no tienen licencia, que no están en orden, a ver fíjate dentro de tres meses.

En el Perú no hay nada que se sostenga en el tiempo, todo se acaba en el corto plazo, incluso ese también es el modelo de gobierno que tenemos, si tu analizas como ha gobernado Toledo, como ha gobernado Fujimori, como gobierna García. Cada vez se va a ofrecer otros discursos, con otros temas que nadie se va a acordar de los anteriores. Yo soy de los que creen en vanguardias, que tener algunas instituciones líderes, personas líderes, acciones líderes ejercen un enorme impacto en el conjunto que puede cambiar todo y a todos a la vez, uno tiene que escoger y de lo que escoge meter fierro a fondo y el efecto de impacto que eso tiene, que eso puede tener es lo que produce los cambios.

¿Qué ejemplo le parece que ha funcionado?

Bueno en el caso del tránsito lo del cinturón por lo menos a diferencia de todo lo otro que han hecho

¿Si pero igual si me dice que le parece que ya se diluyó?

Se está diluyendo digamos, pero todavía es un hábito que está ahí, se puede rescatar, se puede reforzar.

¿Y quién habría sido el que lo lideró?

Pienso que tal vez el ministerio de transportes, la verdad que no me acuerdo bien. En el caso de la época del cólera y decían tienes que lavarte las manos y todo eso, eso también funcionó y paró el cólera, porque otra vez está el problema del miedo, te vas a morir, te vas a deshidratar, ósea en ese tipo de situaciones tan tangibles y que repiten medidas muy concretas como lavarse las manos, como que ahí si funcionan.

¿Bueno pero que medida más concreta aquí que cruzar por el puente?

Es que no es percibido como un..., no logran hacer todavía el clic entre su seguridad personal, su vida y cruzar el puente, ese clic no ocurre

¿Qué podemos hacer para que ocurra?

Por eso te digo al principio tenemos que hacer conductas obligadas, ya sea por penalidad si fuera posible o con barreras físicas que hacen imposible esa alternativa y poco a poco podrá, hay gente que ha aprendido a cruzar un puente, lo cruza todos los días, el día que vaya a otro lugar donde haya un puente obviamente también lo cruza, pero al principio tienen que ser situaciones obligatorias, mucho mas compulsivo, y a nosotros mismos, además en la vía expresa el puente peatonal esta a nivel de piso no es que subes salvo dos excepciones, mas bien la vía expresa esta abajo

Claro, es muy importante hacer que el diseño sea funcional. Muchas gracias algo más que quisiera agregar? Creo que si funciona a veces es, pensando un poco en la campaña que le dicen los niños a los padres lo que tienen que hacer, quizás si hubieran cosas a nivel de niños bien pensadas, mas que educarlos a ellos, porque ellos no van a cruzar la pista solos, niños pequeños no, quizá a través de juegos o cosas hacer que los niños sean mas bien los que hagan que sus padres vayan a los puentes, ósea que los niños sean el medio. En el colegio se ha hecho varias veces una pista, digamos se ponen todos los símbolos de tránsito, los chicos vienen con su bicicleta, entonces tienes que parar donde dice pare, esperar que cambie la luz roja, no pueden dar la vuelta hacia la izquierda tienes que dar la vuelta a la derecha, les hacen hacer los ejercicios de siempre.

Se hace con primer y segundo grado, y los chicos fascinados con su aprendizaje de las reglas de tránsito, quizás se podría hacer algo diferente para que también aprendan, por lo menos un sector de los niño intentará inducir a sus padres y decirles oye hay que cruzar por lo puentes.



## APÉNDICE 5.11. ENTREVISTA AL INGENIERO JOSÉ JUSTINIANO DEL ÁREA TÉCNICA DE EMAPE

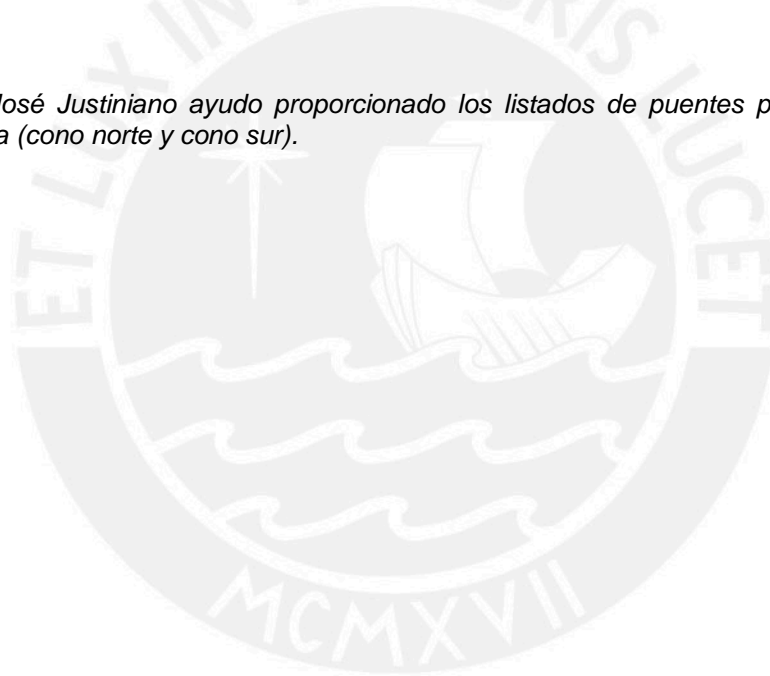
Fecha: Diciembre 2007  
Lugar: EMAPE  
Entrevistadoras: Sonia Kuperstein A.  
Entrevistado: José Justiniano  
Cargo Entrevistado: Viabilidad de proyectos, especialista en puentes peatonales.  
Profesión: Ingeniero  
E mail: [jjustiniano@EMAPE.gob.pe](mailto:jjustiniano@EMAPE.gob.pe)

### Preguntas Orientadoras - Entrevista abierta

- Impresiones sobre la seguridad vial
- Relación del uso de puentes peatonales con la educación
- Relación del uso de puentes peatonales y teorías del comportamiento
- Sistema Educativo y su relación a la seguridad vial

Entrevista:

*El Ingeniero José Justiniano ayudo proporcionado los listados de puentes peatonales de la ciudad de Lima (cono norte y cono sur).*





## APÉNDICE No. 6 METODOLOGÍA DE LOS GRUPOS DE ENFOQUE (\*)

La investigación cualitativa en las ciencias sociales explora sobre la condición humana y eso significa que construye conocimiento mientras recoge – y al mismo tiempo que evita caer en reduccionismos – la complejidad, la ambigüedad, la flexibilidad, la singularidad y la pluralidad, lo histórico, lo contradictorio y sobre todo lo afectivo, entre otras condiciones propias de la subjetividad del ser humano y su carácter social.

Tales condiciones son características del objeto de estudio a la luz del enfoque cualitativo, al mismo tiempo que son también valores cultivados durante la investigación.

La investigación cualitativa no puede ignorar que es un proceso de comunicación entre investigador e investigado, un diálogo que toma diferentes formas, aceptando que el objeto de la investigación es un sujeto interactivo. No hay reglas definidas para estudiar esas condiciones en todos los casos. Cada estudio particular debe explorarlas para el caso concreto.

Los grupos de discusión a diferencia de las entrevistas en grupo se caracterizan por la búsqueda de discurso grupal donde el grupo debe ser activado y articulado para generar discurso en situación de interacción social.

Un grupo de enfoque es una dinámica grupal realizada con un grupo entre 7 y 10 personas, bajo la conducción de un moderador. Durante la cual se genera una dinámica de interacción entre los participantes que permite producir y/o transferir información para uso de un decisor. Más que una técnica es una práctica de investigación.

Para esta investigación se propone el uso de la técnica de Grupos de Enfoque que se caracteriza por la manera flexible como se recoge la información y la profundidad en que puede interrogarse.

Esta técnica, si bien no permite generalizaciones con significación estadística, resulta de mucha utilidad para apreciar la conducta, las prácticas, la emocionalidad y las reacciones de los participantes en torno a un determinado tema, en tanto que da lugar a una participación más espontánea y franca, la que obviamente no puede esperarse de una entrevista con cuestionarios estandarizados.

Las características fundamentales de la técnica son las siguientes:

- *Los grupos deben ser homogéneos socialmente, integrados por 7 a 10 personas del mismo sexo, reclutadas al azar y en rangos de edades no muy amplios.*
- *Generación de una dinámica grupal conducida por un especialista durante 90 minutos aproximadamente, alrededor de una relación de temas ordenados secuencialmente en una guía de pautas conocida por el conductor.*
- *Los participantes invitados desconocen inicialmente el tema a tratar y se les transporta al lugar donde se llevará a cabo la reunión.*
- *Las sesiones pueden ser observadas por las tesisistas y el asesor de tesis a través del espejo (sala de Gesell) de una sola vista.*



- *El audio de cada una de las sesiones será grabado para efectuar el análisis respectivo, al que concurrirán también las notas de las tesis y las observaciones de la conducción de las dinámicas.*

(\*) Investigadores y consultores en Mercadeo ICOM (2007) Manual de Metodología de Grupos de Enfoque



## APÉNDICE No. 7

### GUIA DE PAUTAS DE GRUPO DE ENFOQUE

1. Presentación del conductor, presentación de los invitados e introducción al tema de la reunión. (establecer rapport, breve historia de cada uno de los invitados. “Importancia de sus opiniones para un estudio social, donde sus opiniones son muy valiosas”.)
2. ¿Cuéntenme cómo es un día común y corriente entre semana?, ¿a qué hora salen de casa?, ¿cuáles son las vías por las que transita frecuentemente?, ¿sale de casa con anticipación o suele salir apurado?, ¿a qué hora del día se le hace más complicado movilizarse?, ¿qué medios de transporte usa?, (moto-taxi, combi, micro, bus, etc.), ¿qué cantidad de tiempo suele esperar si no logra subir al medio de transporte?, ¿cambian sus hábitos cuándo sale tarde hacia algún lugar donde debe llegar a tiempo?, ¿qué hace?.
3. Si les digo la palabra “puente peatonal”, ¿qué es lo primero que les viene a la cabeza?, ¿con qué otras ideas o sensaciones asocian este término? ¿el hecho de que estén apurado, cansado influye en que no uses el puente?
4. ¿Cuándo fue la última vez que usaron un puente peatonal?, ¿cómo son los puentes por los que transita o que tiene cerca de su casa o trabajo?, ¿qué puentes conoce?, ¿quiénes suelen usarlo?, ¿cuándo suelen usarlo?
5. Alguna vez ha subido ha un puente peatonal ¿porqué si o no?, ¿cuáles son la razones por las cuales no usa el puente peatonal?, ¿si ustedes tuvieran que ordenar las razones por las que no usa el puente?, ¿cómo las ordenaría? (Si no apareciera espontáneamente preguntar por: “me da flojera, sólo lo uso cuando estoy con mi hija, para no darle un mal ejemplo; siempre estoy muy apurado; sólo los tontos lo usan, ni hablar hay ladrones”, otras...)
6. Cuando está muy lejos del puente del puente peatonal. ¿A qué distancia se encuentra como para considerar no usarlo?, ¿cómo son las personas que en su opinión si usan el puente?
7. ¿Por qué razones usan las avenidas sin usar los puentes peatonales? (apuro, compras, trabajo), ¿con que frecuencia lo hacen?, ¿a qué distancia del puente peatonal suelen cruzar la Panamericana? (a 1 cuadra, a 2 cuadras, etc.),
8. ¿Conocen a alguna persona cercana que haya sido atropellada en las inmediaciones a los puentes peatonales?, ¿qué paso?, ¿qué creen que ocurrió con esa persona?, ¿con qué frecuencia ocurren estos accidentes en su barrio? ¿cómo son aquellos a los que les pasa un accidente? ¿son iguales o diferentes a ustedes?
9. ¿Siempre hubo puente peatonal por su barrio? Si es que no había ¿cómo cruzaba las pistas o vía rápidas?, ¿cruzaba por las pistas antes que no hubieran puentes?, ¿cómo lo percibían? (peligroso, cotidiano), ¿de qué depende que no uses el puente peatonal?

10. ¿Se ha puesto a pensar en los choferes que manejan los vehículos que pasan por estos sitios?, ¿a qué velocidad creen que van?, ¿qué siente cuándo cruza la vía rápida?, ¿tiene algún temor cuando la cruza?, ¿alguna vez se ha puesto a pensar que le puede pasar algún accidente si cruza la pista sin usar el puente peatonal?
11. Si usted tuviera la posibilidad de poder crear un espacio para cruzar las vías rápidas?, ¿cómo le gustaría cruzar la avenida? (Vg. Creación de un sótano), ¿sobre quien cae la responsabilidad del uso del puente peatonal? (nosotros, policía, alcalde, otros)
12. Si quisiéramos promover el uso de los puentes peatonales. ¿Qué les parece?, ¿por qué si o no? Para aquellos que creen es una buena idea: ¿quiénes deberían participar? ¿tu participarías?, ¿por qué?, ¿quiénes crees deberían estar involucrados?, cómo podríamos promover el uso de los puentes peatonales?
13. Agradecimiento y despedida.

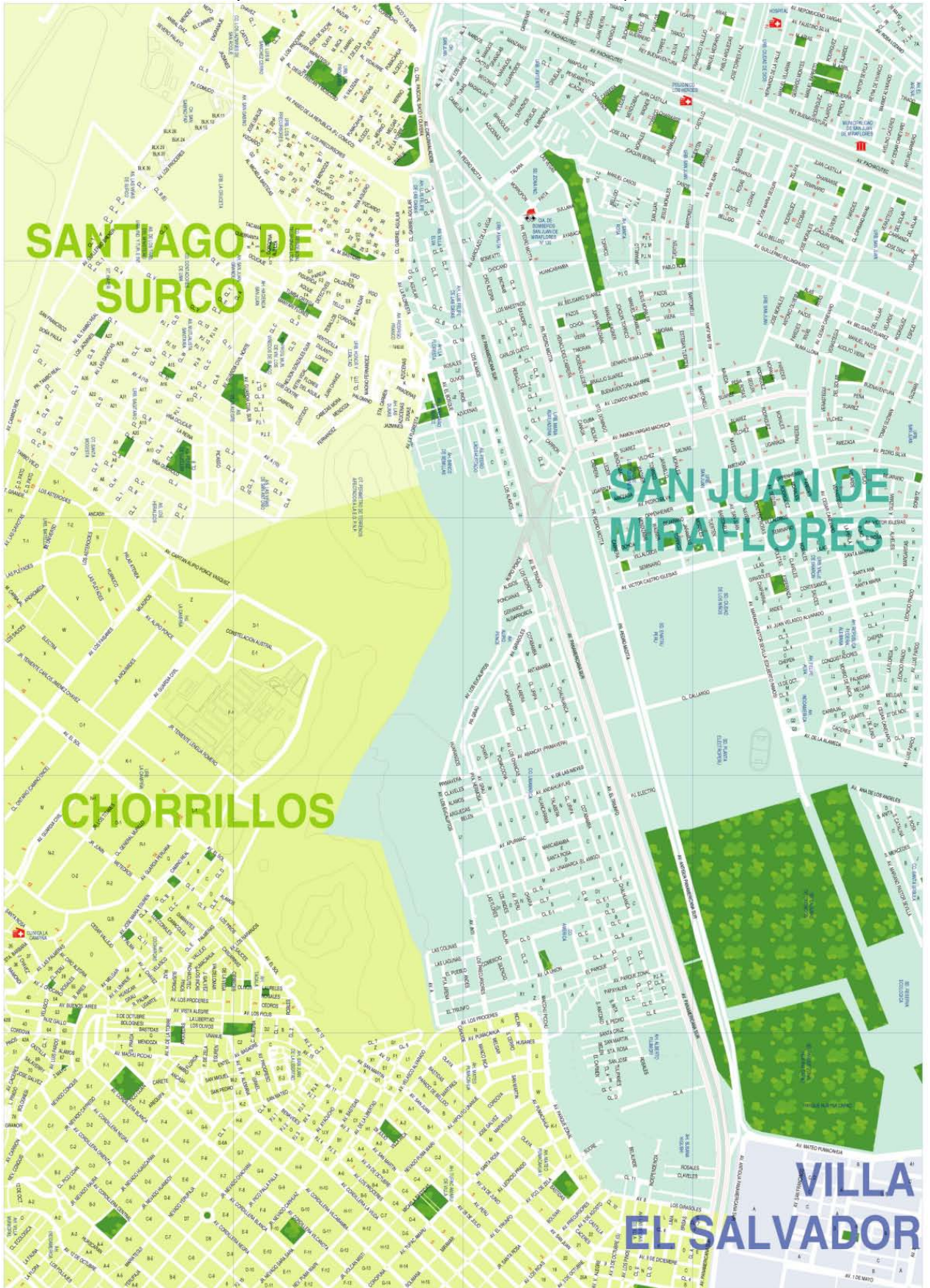


**APÉNDICE no. 8**  
**LISTADO DE ONG'S VINCULADAS A TRÁNSITO**

1. **EDUTRANS-ONG**  
Responsable a cargo: Contacto: Elizabeth V. La Cotera Telf.: 2754494 / 7918672  
e-mail: [presidente@edutrans-ong.org](mailto:presidente@edutrans-ong.org)  
[www.edutrans-ong.org](http://www.edutrans-ong.org)  
Convenios: Problemáticas abordadas: La mezcla fatal de alcohol y conducción causa en el Perú como en el resto de América, una fuerte preocupación y alarma social. EDUTRANS-ong ha querido, desde su creación, enfrentarse con este problema constituyéndolo como una de sus áreas de trabajo prioritario. Proyectos: "Accidentes de tránsito un problema para resolver"
2. **ASPEC Asociación Peruana de Consumidores.**  
Gral. Varela 420-424 Miraflores Lima - Perú Telf: 511-2429624  
Telefax: 511-2429622/ E-mail: [aspec@speedy.com.pe](mailto:aspec@speedy.com.pe)
3. **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**  
Verónica Zavala
4. **INSTITUTO DE DEFENSA LEGAL (IDL)**  
Adrián Revilla (investigador del IDL)
5. **SUCEDE Support Center for sustainable Development (Centro de apoyo para el Desarrollo Sustentable). Project: Civic Alliance for Improving Public Transportation**  
Social Field: Citizen Participation. Investment needed: US\$ 50,000  
Project beneficiaries: Public and private transportation users and pedestrians of the cities of Lima and Trujillo.
6. **CIDATT**  
Directorio: Presidente: Juan Tapia Grillo . [www.cidatt.com.pe](http://www.cidatt.com.pe)  
[jtapia@cidatt.com.pe](mailto:jtapia@cidatt.com.pe) Vicepresidente: Lino de la Barrera Laca  
Directora: Liz Vargas Bustos  
Representantes Internacionales: EEUU: Rodolfo Elmore Holtig  
MÉXICO: Miguel Ángel Portocarrero Arangoitia. El CIDATT se especializa en la Consultoría y Asesoría del Transporte Terrestre, que incluye la realización de Estudios e Investigaciones sobre las distintas modalidades de transporte terrestre.
7. **FUNDACIÓN AVINA**  
<http://www.avina.net>. Es una asociación con líderes de la sociedad civil y del empresariado en sus iniciativas para el desarrollo sostenible en América Latina. ORIGEN AVINA fue fundada en 1994 por el empresario suizo Stephan Schmidheiny quien inspira los valores y la misión que orientan la organización. Más información. Representante de Perú – Bartolomé Ríos. E-mail: [bartolome.rios@avina.net](mailto:bartolome.rios@avina.net). VALORES La plena realización del ser humano, en un contexto de armonía individual, social y ambiental, como centro primordial del desarrollo sostenible.  
Av. Camino Real 1236, Piso 6 San Isidro, Lima, Perú . Tel: +[51] (1) 221 5070  
+[51] (1) 440 6438. [info.lima@avina.net](mailto:info.lima@avina.net)
8. **ONG HABITAT Gustavo Riofrío**



**APÉNDICE No. 9**  
Mapa de la zona de San Juan de Miraflores)



APÉNDICE 10

CUESTIONARIO ESTANDARIZADO PUENTES PEATONALES

ICOM SAC  
Investigadores y Consultores en Mercadeo SAC  
Juan de La Fuente 563 – San Antonio – Miraflores  
Teléfono: 447 3361 / 446 7613 / 445 6399

N° Entrevista: \_\_\_\_\_  
N° Ruta: \_\_\_\_\_

Buenos días (tardes, noches), soy \_\_\_\_\_ entrevistador de ICOM (*Investigadores y Consultores en Mercadeo*), estamos efectuando una investigación relacionada con el tránsito; quisiera molestarle unos minutos para solicitarle sus opiniones sobre el tema. Agradecemos anticipadamente el tiempo que nos dispense así como su valiosa información, la que será tratada en forma anónima.  
**Gracias.**

- TABLA DE SELECCIÓN DE KISH
- ¿Cuántas personas entre 18 y 65 años viven en su hogar? \_\_\_\_\_ (E: Si es NINGUNO Terminar y anotar en la Hoja de Ruta)

Integrantes		N° Personas	ÚLTIMO DÍGITO DEL NÚMERO DEL CUESTIONARIO									
Edad	Sexo		1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
	M F											
	1 2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	1 2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1
	1 2	3	3	2	3	3	3	2	1	1	1	2
	1 2	4	4	2	3	1	1	2	3	2	4	2
	1 2	5	4	2	5	1	1	3	4	2	3	1
	1 2	6	5	4	2	1	6	3	2	1	4	5
	1 2	7	2	6	1	3	5	7	3	2	4	1
	1 2	8	8	6	7	2	1	3	1	5	2	1
	1 2	9	8	4	9	8	3	5	5	5	4	6
	1 2	10	3	10	6	8	3	10	5	9	8	6

	Completa	Incompleta
1. Sin Estudios		
2. Primaria	1	Anotar grado alcanzado _____
3. Secundaria	1	Anotar grado alcanzado _____
4. C.E.O. Centro Educativo Ocupacional	1	2
5. Superior no universitaria	1	2
6. Universidad	1	2
7. Post Grado	1	2
. Otro	1	2
(E: Especificar)		

SUSTITUCIÓN

Datos de la persona seleccionada:

- Sexo
  1. Masculino
  2. Femenino
- Rango de edad
  1. 18-25
  2. 26-35
  3. 36-45
  4. 46-55
  5. 56-65

Dirección

\_\_\_\_\_

Motivo de la sustitución:

\_\_\_\_\_

Nombre del informante:

\_\_\_\_\_

- ¿Qué grado de instrucción ha alcanzado usted? (E: No leer alternativas, sólo marcar en Tabla 1)

Tabla N° 1

	P.6 Grado
--	-----------

1. ¿Vive usted permanentemente en la ciudad de Lima? (E: No leer alternativas y marcar UNA sola respuesta)
  1. SI
  2. NO (E: Terminar)
2. ¿Hace cuanto tiempo vive en Lima? (E: No leer alternativas y marcar UNA sola respuesta)
  1. Entre 30 y 45 años
  2. Entre 20 y 29 años
  3. Entre 10 y 19 años
  4. Entre 5 y 9 años
  5. Entre 2 y 5 años
  6. De 46 a más.
  - Menos de 2 años (E: Terminar)
3. ¿Hace cuánto tiempo que vive usted en San Juan de Miraflores? (E: No leer alternativas y marcas Una sola respuesta)
  1. Más de 30 años
  2. Entre 20 y 29 años
  3. Entre 10 y 19 años
  4. Entre 5 y 9 años
  5. Entre 2 y 5 años
  6. De 46 a más
  - Menos de 2 años (E: Terminar)
4. ¿Tiene Ud. que cruzar la carretera Panamericana Sur?
  1. Si
  2. No (E: Terminar)
5. ¿Por qué razones tiene que cruzar la carretera Panamericana?
  1. Para tomar mi movilidad
  2. Para ir al Parque zonal
  3. Para llevar a mis niños al colegio



4. Para ir a mi trabajo
- Otros \_\_\_\_\_

**TABLA N° 2 (E: Anotar las respuestas a las preguntas 6, 7, 8 y 9. Si sólo utiliza auto propio terminar la entrevista)**

Pregunta 6 Medio de transporte	Pregunta 7 FRECUENCIA	Pregunta 8 TIEMPO	Pregunta 9 PARADERO
1. Mototaxi			
2. Combi			
3. Micro			
4. Ómnibus			
5. Colectivo			
Otro:.....			

6. ¿Qué medio de transporte utiliza con mayor frecuencia?  
(Espontánea E: Anotar en Tabla N° 2 para respuestas 6, 7, 8 y 9)

- |              |                                      |
|--------------|--------------------------------------|
| 1. Moto taxi | 4. Ómnibus                           |
| 2. Combi     | 5. Colectivo                         |
| 3. Micro     | 6. Carro propio o moto (E: Terminar) |
- Otros (E: Especificar)

7. ¿Con qué frecuencia utiliza Ud.....como medio de transporte? (E:Mostrar tarjeta N° 1 e indagar por cada medio de transporte)

- |                                  |                         |
|----------------------------------|-------------------------|
| 1. Diario                        | 6. Una vez al mes       |
| 2. Interdiario                   | 7. Con menos frecuencia |
| 3. Dos veces a la semana         | 8. Casi nunca           |
| 4. Una vez a la semana           | 9. Nunca                |
| 5. Entre 2 y 3 veces a la semana |                         |
- Otros \_\_\_\_\_

8. ¿Generalmente cuánto tiempo pasa en ... (moto, combi, microbús, bus.....) hasta llegar a su destino

- |                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 1. Menos de 30 minutos         | 3. Entre una hora y dos horas |
| 2. Entre 30 minutos y una hora | 4. Más de 2 horas             |

9. Cuando Ud. toma un vehículo de transporte público ¿dónde suele tomarlo?

- En el paradero oficial
  - En un paradero informal
  - En la carretera
  - En la vía auxiliar de la carretera
  - En cualquier lugar donde me encuentre
  - En cualquier esquina
- Otros \_\_\_\_\_

10. ¿Cuándo fue la última vez que cruzó la carretera Panamericana?

- |                    |                    |
|--------------------|--------------------|
| 1. Hoy día         | 2. Ayer            |
| 3. Hace 2 a 4 días | 4. Hace 5 a 7 días |

- |                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| 6. Hace 8 a 15 días   | 6. Hace 16 a 30 días    |
| 7. Hace más de un mes | 8. No acostumbro cruzar |

11. ¿Cruza la Panamericana durante el día?

- |       |       |
|-------|-------|
| 1. Si | 2. No |
|-------|-------|
- ¿Por qué?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

12. ¿Cruza la Panamericana por la noche?

- |       |       |
|-------|-------|
| 2. Si | 2. No |
|-------|-------|
- ¿Por qué?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

13. ¿Cuándo cruza la Panamericana, cómo la cruza?, ¿por qué?

Día:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

De noche:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

¿Cuántas veces al día tiene que cruzar la carretera?

- 1 vez al día
- 2 veces al día
- De 3 a 4 veces al día
- Más de 4 veces

15. ¿Existe un puente peatonal que Ud. podría usar para trasladarse al otro lado de la carretera?

- |       |       |
|-------|-------|
| 1. Si | 2. No |
|-------|-------|

16. ¿Lo usa?

- |       |                          |
|-------|--------------------------|
| 1. Si | 2. No (E: Pasar a P. 20) |
|-------|--------------------------|

17. ¿Qué tipo de puente peatonal usa? (E: Mostrar tarjetas n° 2 con fotos)

- |                       |                          |
|-----------------------|--------------------------|
| 1. Bypass/ Tipo rampa | 2. Puentes con escaleras |
|-----------------------|--------------------------|

18. ¿Cuántas cuadras tiene que caminar para poder usar el puente peatonal?

- 1 cuadra
- 2 cuadras
- 3 cuadras
- Más cuadras de 4 cuadras (E: Especificar.....)

19. ¿Con qué frecuencia utiliza los puentes peatonales?

- Siempre
- La mayoría de veces
- La mitad de las veces
- Casi nunca

5. Nunca

20. ¿Cuándo fue la última vez que uso el puente peatonal?

1. Hoy día
2. Ayer
3. Esta semana
4. La semana pasada
5. Hace un mes
6. Hace más de un mes

• Otras \_\_\_\_\_

21. ¿En qué ocasiones usa el puente peatonal? (E: **No leer alternativas sólo marcar**)

1. Cuando estoy con mi hijo/a
2. Para dar un buen ejemplo.
3. Cuando no estoy cansado
4. Si dispongo de suficiente tiempo
5. Cuando hay mucho tráfico
6. Lo uso de día
7. Lo uso de noche

Otros \_\_\_\_\_

22. ¿Por qué razones no usa Ud. El puente peatonal? (E: **No leer alternativas solo marcar**)

1. Por flojera
  2. Está lejos
  3. Porque llevo mucho peso
  4. Estoy apurado
  5. Hay poco tráfico
  6. Estoy solo
  7. De noche/ está muy oscuro
  8. Por el tiempo que demora cruzarlo
  9. Es peligroso por la delincuencia
  10. Es peligroso porque el puente está en mal estado
  11. Porque soy discapacitado
  12. Porque el puente está en mantenimiento está cerrado
- Otros \_\_\_\_\_

23. ¿Ocurren accidentes/ atropellos cerca al puente peatonal?

1. Si
2. No

24. ¿Cuál cree Ud. que es la causa más común de atropellos? (E: **Mostrar tarjeta n° 3 anotar una sola respuesta**)

1. Exceso de velocidad de los conductores de vehículos
  2. Escasez de puentes peatonales
  3. Imprudencia del peatón
  4. Los peatones no usan el puente peatonal
  5. Peatones en estado de ebriedad
  6. Choferes en estado de ebriedad
- Otros \_\_\_\_\_

25. ¿Con qué frecuencia cree usted que ocurren accidentes o atropellos?

1. Una vez a la semana
2. Más de una vez por semana
3. Una vez al mes

4. Una vez al año

5. Otras (E: \_\_\_\_\_)

6. Nunca

26. ¿Existen suficientes puentes peatonales por su zona?

1. Si (E: pasar a P. 27)
2. No

27. Si no existen suficientes puentes peatonales, ¿Cómo hace para cruzar La Panamericana?

1. Cruzo la pista
  2. Tomo otra ruta
  3. Camino hasta encontrar un puente peatonal
- Otras \_\_\_\_\_ (E: Especifica)

28. Si cruza la vía rápida sin usar el puente peatonal, cómo se siente? (E: **Mostrar tarjeta n° 4 y anotar hasta 2 respuestas**)

1. Es algo cotidiano, estoy acostumbrado
2. Es emocionante, me gusta la adrenalina.
3. Es fácil
4. A mi no me va a pasar nada
5. Cuando te toca te toca
6. Es la forma más rápida
7. Siento temor por la velocidad en la que van los vehículos, pero me arriesgo.

29. Quisiera que me indique si Ud. está de acuerdo o desacuerdo con una serie de afirmaciones relacionadas con el tema de los puentes peatonales, para cual usaremos el siguiente escala: (E: **Mostrar tarjeta n° 6 y anotar respuesta**)

1. Totalmente en Desacuerdo. (T.D.)
2. Parcialmente en Desacuerdo. (P.D.)
3. Parcialmente de Acuerdo. (P.A.)
4. Totalmente de Acuerdo (T.A.)

FRASES	TD	PD	PA	TA
a. A veces siento duda entre cruzar la carretera directamente o cruzar la carretera por el puente peatonal	1	2	3	4
b. Los atropellos son culpa de los choferes que manejan a altas velocidades.	1	2	3	4
c. La policía no sabe dirigir el tráfico es por ello que ocurren tantos accidentes.	1	2	3	4
d. Las municipalidades han construido puentes peatonales para evitar accidentes	1	2	3	4
e. No cruzo usando el puente peatonal porque demora mucho	1	2	3	4
f. Los delincuentes siempre se encuentran cerca de los puentes peatonales.	1	2	3	4
g. Creo que a mí nunca me van a atropellar, por eso no me preocupan los puentes peatonales.	1	2	3	4
h. Creo que los accidentes de tránsito siempre van a ocurrir.	1	2	3	4

FRASES	TD	PD	PA	TA
i. Quisiera usar los puentes peatonales pero siempre estoy apurado.	1	2	3	4
j. Deberían construirse más puentes peatonales para que no hayan accidentes.	1	2	3	4
k. Es más peligroso cruzar el puente peatonal que cruzar la carretera.	1	2	3	4
l. Los puentes peatonales se han hecho para la gente mayor.	1	2	3	4
m. La solución al problema de los accidentes es poner límites de velocidad.	1	2	3	4
n. Cruzar el puente cansa mucho.	1	2	3	4
o. Creo que los puentes peatonales son realmente inútiles	1	2	3	4

30. ¿Existe alguna norma que obliga al peatón a usar los puentes peatonales para cruzar vías de alto tránsito?

1. Si      2. No      3. No sé

31. De esta relación de personas o instituciones dígame sobre quien podría recaer la responsabilidad del NO uso del puente peatonal (E: *mostrar tarjeta circular N° 5 y colocar en los cuadros el orden de respuesta*)

Personas o instituciones responsables	Orden de mención
1. El alcalde/ municipio	
2. El peatón	
3. En los padres de familia	
4. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones.	
5. En las escuelas	
6. En la policía	
Otras respuestas: _____	

32. ¿Qué podría hacerse para fomentar el uso de los puentes peatonales y así evitar los accidentes de tránsito por esta razón? (E: *Espontánea y marcar hasta 3 respuestas*)

1. Vigilancia policial cercana
2. Sancionar con multas al peatón que no cruce los puentes peatonales
3. Que construyan mejor los puentes
4. Campañas de difusión/ comunicación
5. Educación vial
6. Poner letreros
7. Enseñar en los colegios desde pequeños.
8. Construir puentes más cerca de donde vivo.
9. Construir puentes menos largos
10. Construir puentes peatonales pensando en inválidos y viejitos

11. Meter a la cárcel a los que cruzan la carretera
12. No deben existir puentes, sino bajadas a desnivel para los carros y el peatón cruza normal.
13. Colocar una valla metálica o un muro, así nadie cruza la pista.

• Otros

\_\_\_\_\_ (E: Especificar)

33. ¿En qué medios sería conveniente difundir información sobre el uso de puentes peatonales? (E: *Mostrar tarjeta n° 7. y marcar hasta 2 respuestas*)

1. Televisión	2. Megáfonos
3. Internet	4. Eventos
4. Radio	5. Club de madres/ comedor popular
6. Volantes casa por casa	7. Afiches
Otros:	

34. ¿Qué organización en su barrio podría estar preparada para fomentar el uso de los puentes peatonales?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

35. Deberían existir sanciones o multas para los que no cumplen las reglas

1. Si      2. No

36. Para la respuesta anterior, preguntar ¿Por qué? y ¿cuál?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### DATOS DE CONTROL

#### A. SEXO

- (1) Masculino      (2) Femenino

#### B. EDAD

- ( 1 ) 18-25 años \_\_\_\_\_ ( 3 ) 36-45 años \_\_\_\_\_  
 ( 2 ) 26-35 años \_\_\_\_\_ ( 4 ) 46-55 años \_\_\_\_\_  
 ( 5 ) 56-65 años \_\_\_\_\_

#### C. LUGAR DE NACIMIENTO

¿En qué lugar nació usted? (E: *Indagar por las categorías indicadas en la siguiente tabla*)

1. Distrito	
2. Provincia	
3. Departamento	

Usted considera que el lugar dónde nació era rural o urbano

1. Rural (campo)	2. Urbano (ciudad)
------------------	--------------------

**D. ESTUDIOS ALCANZADOS**

**Instrucción del Jefe de Familia**

◆ Hasta secundaria incompleta	1
◆ Primaria	2
◆ Secundaria Completa	3
◆ Superior no universitaria/ Universidad Incompleta	4
◆ Universitaria completa	5
◆ Post grado	6

**E. MATERIAL PREDOMINANTE DE LA VIVIENDA**

<b>Paredes</b>	
1. Estera	5. Madera
2. Adobe / quincha	6. Prefabricado
3. Triplay/ madera prensada	7. Ladrillo sin revestir
4. Calamina	8. Ladrillo revestido

<b>Pisos</b>	
1. Tierra	5. Mayólica/ loseta/ mosaico
2. Cemento	6. Tapizón
3. Vinílico	7. Parquet/ alfombra
4. Madera	

<b>Techos</b>	
1. Estera/cartón/plástico/triplay	4. Madera
2. Adobe/ quincha	5. Ladrillo sin revestir
3. Calamina/ Eternit	6. Ladrillo revestido

**F. COMODIDADES DEL HOGAR**

◆ Servicio domestico	Nº de comodidades:.....
◆ Lavadora	
◆ Teléfono fijo	
◆ Refrigeradora	
◆ Cocina	

**G. SALUD: HOSPITALIZACIÓN**

◆ Hospital del Ministerio de Salud	1
◆ Seguro Social	2
◆ Posta médica	3
◆ Hospital de la Solidaridad	4
◆ Consultorio privado	5
◆ Clínica privada	6

**H. DISCAPACIDAD. Alguno de los miembros de la familia tiene alguna discapacidad que le impida subir escaleras, caminar largos trechos.**

◆ Discapacidad física	1
◆ Discapacidad visual	2
◆ Discapacidad auditiva	3

◆ Discapacidad múltiple	4
◆ Discapacidad total	5
◆ Ningún miembro de la familia es discapacitado	6

**I. OCUPACIÓN DEL JEFE DE FAMILIA**

<b>Ocupación</b>	
1	Actualmente busca empleo
1	<b>Recibe dinero de familiares</b> Ambulantes, jardineros, empleados domésticos, albañiles, vigilantes, estibadores, obreros de limpieza pública, cobradores, pescador artesanal, peón de campo, otros
2	Choferes, municipales, Sub-oficiales (guardia o sargento), obreros calificados, taxistas, mototaxista. ebanistas, electricistas, comerciantes, contratistas, capataz, empleados del sector público, agentes de seguridad, artesanos, gasfiteros, pequeño agricultor, pequeño ganadero, Otros a) Sector público b) Sector privado
3	Empleados de oficina (privado), Administradores, Capitanes, Profesores, Alférez, Jefes de sección, Tenientes, profesionales independientes, pequeños comerciantes, técnicos, Contadores, representantes de ventas, Profesores de institutos, otros
3	Es pensionista o jubilado
3	<b>Vive de sus rentas</b> Mandos medios, jefes de área, gerentes de área y profesionales liberales (dependientes o independientes), Abogados, Ingenieros, Arquitectos, Sociólogos, Psicólogos, Administradores de Empresa, Médicos, Economistas, Químicos, Biólogos, Farmacéuticos, Coroneles, Contadores, Catedráticos, empresarios con no más de 20 trabajadores
5	<b>Altos cargos de la empresa, industria, comercio, militares, Iglesia, Empresarios, Diplomáticos, Directores, Gerentes, dueños de empresas con más de 20 trabajadores</b>

Nombre del entrevistado: \_\_\_\_\_

Nivel de la Zona: \_\_\_\_\_

1. Medio Típico 2. Bajo Superior 3. Bajo Inferior

Dirección: \_\_\_\_\_

Urb./Zona/ Sector: \_\_\_\_\_

Distrito: \_\_\_\_\_

Provincia: \_\_\_\_\_

Teléfonos: \_\_\_\_\_

Entrevistador:

Fecha de Entrevista:

E-mail:

Supervisor:

27 de Noviembre 2007

Noviembre 2007



**APÉNDICE no. 11**  
**FICHA TÉCNICA DE LA INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA**  
**SOBRE PUENTES PEATONALES EN SAN JUAN DE MIRAFLORES**

**I. INSTRUMENTO**

El cuestionario estandarizado fue elaborado por las tesisistas. Este contuvo 36 preguntas, de las cuales 30 fueron abiertas, 5 cerradas y 1 pregunta con medición de escala de Likert.

**II. GRUPO OBJETIVO**

Se decidió trabajar con hombres y mujeres del nivel socioeconómico Bajo Superior y Bajo Inferior (C2/D) del distrito de San Juan de Miraflores, que residían en la ciudad de Lima y/o en San Juan de Miraflores por más de 2 años y que fueran peatones que cruzaran la carretera Panamericana Sur para trasladarse.

**III. ZONA DE INFLUENCIA SAN JUAN DE MIRAFLORES**

Primero de Mayo	María Auxiliadora
América	Montoya
Avitental	Olaya
Conjunto habitacional José	Ponce
Inclán	San Juan zona A
Conjunto habitacional San	
Juan	
De las Casas	San Juan zona B
El Amauta	Umamarca
Familias Unidas	Vila Elva
Floresta	Ramos
Fujimori	16 de Mayo
Higushi	Tamayo
Laois	Valle de Sharon

**IV. TAMAÑO DE LA MUESTRA**

400 entrevistas. La muestra estuvo conformada por hombres y mujeres que cumplían las características de la población universo de este estudio, seleccionados al azar según el método probabilístico Polietápico.



V. MARGEN DE ERROR

El margen de error estadístico sería de  $\pm 5.77\%$ , para la probabilidad de  $p = 50$ , y  $q = 50$ . Y límites de confianza de  $95.5\%$ . Trabajando con un valor de  $Z=2$ , fórmula utilizada para el cálculo en poblaciones que pueden ser consideradas estadísticamente infinitas.

VI. METODOLOGÍA DEL TRABAJO DE CAMPO

Se realizó una muestra poliética con selección aleatoria de puntos de muestreo, así como la selección de calles, edificios y viviendas por el método aleatorio "Random Route" y selección de persona por el método de Kish (procedimiento aleatorio de selección de personas en un hogar, el cual consiste en que una vez que el entrevistador se ha presentado, solicita a la persona que abre la puerta, que enumere a los individuos en el hogar que satisfagan el criterio)

VII. FECHA DE APLICACIÓN Y TIEMPO

La investigación cuantitativa sobre puentes peatonales se aplicó entre los días 1 y 15 de Diciembre de 2007.

VIII. SUPERVISIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO

Se supervisó el  $30\%$  de la totalidad de las entrevistas efectivas.

**APÉNDICE 12**  
**PRINCIPALES NOTICIAS EN EL DIARIO EL COMERCIO Y PERÚ 21 DURANTE**  
**LOS AÑOS 2009/2010**

#	TITULAR	PAGINA	FECHA
1	¿MARCHA ATRÁS EN EL MTC?	A 8	02.07.09
2	APRUEBAN CREACION DE JUZGADOS QUE VERAN ACCIDENTES DE TRANSITO	A 10	03.07.09
3	LA SEGURIDAD NO SE NEGOCIA	A 1	03.07.09
4	LA FALTA DE EDUCACION VIAL SE VE EN CADA CALLE DE LA CIUDAD	A 14	07.02.09
5	HASTA LA POLICIA INCUMPLE NORMA VIAL	A 1	07.02.09
6	COLISION DE PODERES POR LA LEY DE TRANSITO	A 1	08.05.09
7	CONGRESO Y MTC CHOCAN ENTRE SI POR REGULAR INFRACCIONES DE TRANSITO	A 2	08.05.09
8	PAPELETAS EDUCATIVAS DAN RISA	A 10	11.03.09
9	CULPABLES DE A PIE Y SIN CASTIGO	A 16	12.08.09
10	PEATONES TAMBIEN SON UN PELIGRO	A 1	12.08.09
11	RAZONES DE FUERZA Y DE CONCIENCIA PARA EVITAR ACCIDENTES	A 4	15.10.09
12	SEGURIDAD VIAL TENDRA PREMIO	A 8	15.10.09
13	NO ELIGIERON A NINGUN AMIGO	A 2	17.10.09
14	US \$ 1,000 MILLONES AL AÑO CUESTAN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO	A 1	22.08.09
15	EL DESARROLLO MUERE EN LAS PISTAS	A 2	22.08.09
16	CON CAMPAÑA EL AMIGO ELEGIDO QUIEN MANEJE NO BEBERA LICOR.	A 10	22.09.09
17	TALLER INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	A 10	22.09.09
18	SANCIONES SERAN MAS DURAS PARA TODAS LAS INFRACCIONES DE TRANSITO	A 10	23.04.09
19	EL PEATON SE LIBRA DE MULTAS PESE A CAUSAR EL 27% DE ACCIDENTES FATALES	A 8	24.04.09
20	RUTAS DE LA MUERTE EN LIMA	A 10	24.10.09
21	CAOS EN EL TRANSITO NOS CUESTA US \$ 6,000 MILLONES	A 1	27.02.09
22	EMPRESAS PRIVADAS AGARRAN EL TIMON	A 2	27.02.09
23	117,900 DISCAPACITADOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO	A 1	27.04.09
24	MAS DE S/. 460 MILLONES ANUALES CUESTA ATENCION DE LESIONADOS POR ACCIDENTES	A 10	27.04.09
25	LA AUTORIDAD CENTRALIZADA Y FIRME QUE RECLAMA EL TRANSITO	A 6	28.02.09
26	LA MUNICIPALIDAD DE LIMA DESESTIMA PROPUESTA CIUDADANA	A 14	28.02.09
27	LA LETRA, CON HUMOR, ¿SI ENTRA?	A16	15.08.10
28	SE SANCIONARÁ A PEATONES HASTA CON S/ 108	A9	17.08.10
29	PEATONES QUE NO PAGUEN MULTA IRÁN A INFOCORP	A1	17.08.10
30	PERÚ 21: HACEN FALTA MÁS POLICIAS PARA MULTAR A PEATONES	17	18.08.10
31	MULTAR A PEATONES REDUCIRÁ ACCIDENTES SEGÚN LIMEÑOS	A13	18.08.10
32	RADIOGRAFÍA DEL MAL PEATÓN	A18	22.08.10
33	MI HOGAR: EDUCAR ANTES QUE LAMENTAR	16	22.08.10
34	SANCIÓN A PEATONES DEBE SER PARTE DE POLÍTICA INTEGRAL	A4	18.10.10

APÉNDICE 13

NUEVA LEY QUE MODIFICA LA LEY 27181

<p>El Peruano Lima, viernes 16 de julio de 2010</p> <p style="text-align: center;"><b>NORMAS LEGALES</b></p> <p style="text-align: right;"><b>422265</b></p> <p style="text-align: center;"><b>LEY Nº 29559</b></p> <p>EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA</p> <p>POR CUANTO:</p> <p>El Congreso de la República Ha dado la Ley siguiente:</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;</p> <p>Ha dado la Ley siguiente:</p> <p style="text-align: center;"><b>LEY QUE MODIFICA LA LEY NÚM. 27181, LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE</b></p> <p><b>Artículo Único.- Objeto de la Ley</b> Modifícanse el párrafo 24.2 del artículo 24° y el párrafo 26.1 del artículo 26° de la Ley núm. 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, cuyos textos quedan redactados en los términos siguientes:</p> <p><b>*Artículo 24°.- De la responsabilidad administrativa por las infracciones</b></p> <p>(...)</p> <p>24.2 El propietario del vehículo y, en su caso, el prestador del servicio de transporte son solidariamente responsables ante la autoridad administrativa de las infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo, incluidas las infracciones a las normas relativas a las condiciones de operación del servicio de transporte, a la protección del ambiente y a la seguridad, según lo que establece esta Ley y los reglamentos nacionales.</p> <p>(...)</p> <p><b>Artículo 26°.- De las sanciones y medidas preventivas respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre</b></p> <p>26.1 Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Amonestación a la empresa.</li> <li>b) Multa a la empresa y/o al conductor y/o al peatón.</li> <li>c) Suspensión de la licencia de conducir.</li> <li>d) Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda.</li> <li>e) Inhabilitación para brindar el servicio de transporte o realizar las actividades vinculadas al transporte y tránsito terrestre.</li> <li>f) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.</li> <li>g) Cancelación definitiva de la concesión, autorización o permiso, según corresponda."</li> </ol> <p style="text-align: center;"><b>DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA</b></p> <p><b>ÚNICA.- Plazo para la modificación de los reglamentos nacionales</b> El Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, aprueba las modificaciones del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo núm. 016-2009-MTC, para adecuarlo a las disposiciones contenidas en la presente Ley, en un plazo no mayor de treinta (30) días naturales, contados a partir de la vigencia de la presente Ley.</p> <p>Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.</p>	<p>En Lima, a los seis días del mes de julio de dos mil diez.</p> <p>LUIS ALVA CASTRO Presidente del Congreso de la República</p> <p>ANTONIO LEÓN ZAPATA Tercer Vicepresidente del Congreso de la República</p> <p>AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA</p> <p>POR TANTO:</p> <p>Mando se publique y cumpla.</p> <p>Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los quince días del mes de julio del año dos mil diez.</p> <p>ALAN GARCÍA PÉREZ Presidente Constitucional de la República</p> <p>JAVIER VELASQUEZ QUESQUÉN Presidente del Consejo de Ministros</p> <p style="text-align: center;"><b>519982-2</b></p> <p style="text-align: center;"><b>LEY Nº 29560</b></p> <p>EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA</p> <p>POR CUANTO:</p> <p>El Congreso de la República</p> <p>Ha dado la Ley siguiente:</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;</p> <p>Ha dado la Ley siguiente:</p> <p style="text-align: center;"><b>LEY QUE AMPLÍA LA LEY NÚM. 26662, LEY DE COMPETENCIA NOTARIAL EN ASUNTOS NO CONTENCIOSOS, Y LA LEY NÚM. 26887, LEY GENERAL DE SOCIEDADES</b></p> <p><b>Artículo 1°.- Modificación del artículo 1° de la Ley núm. 26662, Ley de Competencia Notarial en Asuntos No Contenciosos</b> Modifícase el artículo 1° de la Ley núm. 26662, Ley de Competencia Notarial en Asuntos No Contenciosos, el cual queda redactado de la siguiente forma:</p> <p><b>*Artículo 1°.- Asuntos No Contenciosos.-</b> Los interesados pueden recurrir indistintamente ante el Poder Judicial o ante el notario para tramitar según corresponda los siguientes asuntos:</p> <p>(...)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. Reconocimiento de unión de hecho.</li> <li>9. Convocatoria a junta obligatoria anual.</li> <li>10. Convocatoria a junta general."</li> </ol> <p><b>Artículo 2°.- Incorporación de los títulos VIII y IX a la Ley núm. 26662, Ley de Competencia Notarial en Asuntos No Contenciosos</b> Incorpóranse el título VIII, Declaración de unión de hecho, y el título IX, Convocatoria a junta obligatoria anual y a junta general de accionistas, a la Ley núm. 26662, Ley de Competencia Notarial en Asuntos No Contenciosos, los cuales quedan redactados de la siguiente forma:</p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO VIII DECLARACIÓN DE UNIÓN DE HECHO</b></p> <p><b>Artículo 45°.- Procedencia.-</b> Procede el reconocimiento de la unión de hecho existente entre el varón y la mujer que voluntariamente cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 326° del Código Civil.</p>
--	--



## APÉNDICE 14

### LISTADO DE PUENTES PEATONALES

PUENTES PEATONALES CA. PANAMERICANA SUR			
N°	NOMBRE	DESCRIPCION	CARACTERISTICA
1	SAN FRANCISCO (SANTA ROSA)	KM 00+625, ACERO, LONGITUD 48.55, ALTURA 5.14, AZUL	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
2	LAS PALMERAS	KM 01+816, ACERO, LONGITUD 47.84, ALTURA 5.38, AMARILLO C/FRANJA AZUL	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.38, CON MALLA, CON ILUMINACION
3	LOS DIEZHUAS	KM 02+007, ACERO, LONGITUD 43.00, ALTURA 6.53, VERDE LIMON C/FRANJA AMARILLA	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO 1.45, CON MALLA, CON ILUMINACION
4	PARADERO 11	KM 03+110, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, VERDE CON AMARILLO	RAMPA RECTA, DER-NORTE Y SUR, RAMPA CARACOL IZO-SUR, ANCHO, CON BARANDA, CON ILUMINACION
5	HIPOCROMO MONTERRICO	KM 04+165, ACERO, LONGITUD 45.13, ALTURA 5.55, VERDE LIMON	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 2.00, CON MALLA, CON ILUMINACION
6	EL DERBY	KM 04+940, ACERO, LONGITUD 67.15, ALTURA 5.35, ROJO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE Y OESTE E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
7	MINISTERIO DE GUERRA	KM 05+330, CONCRETO, LONGITUD 48.80, ALTURA 5.51, ANARANJADO C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO 1.60, CON BARANDA, CON ILUMINACION
8	VIVANCO	KM 07+120, CONCRETO, LONGITUD 41.23, ALTURA 5.65, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 1.50, CON BARANDA, CON ILUMINACION
9	PEDAGOGICO	KM 07+470, CONCRETO, LONGITUD 44.52, ALTURA 5.50, ROJO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 2.70, CON BARANDA, CON ILUMINACION
10	LAS GARDENIAS	KM 08+060, CONCRETO, LONGITUD 41.05, ALTURA 6.00, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.53, CON BARANDA, CON ILUMINACION
11	UNIVERSIDAD RICARDO PALMA	KM 08+945, CONCRETO, LONGITUD 38.28, ALTURA 5.35, ANARANJADO C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA CARACOL, DER-NORTE E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
12	MONTERRICO SUR METALICO	KM 09+120, ACERO, LONGITUD 37.70, ALTURA 5.39, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-SUR, ANCHO 1.50, CON BARANDA, CON ILUMINACION
13	MONTERRICO SUR CONCRETO	KM 10+000, CONCRETO, LONGITUD 37.75, ALTURA 5.25, AMARILLO	ESCALERA CARACOL, DER-NORTE E IZO-SUR, ANCHO 2.45, CON BARANDA, CON ILUMINACION
14	LOS PROCERES	KM 10+890, ACERO, LONGITUD 53.60, ALTURA 6.26, VERDE OSCURO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO, CON BARANDA, CON ILUMINACION
15	SEDAPAL	KM 11+690, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, ROJO C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.39, CON MALLA, CON ILUMINACION
16	AMAUTA	KM 12+040, ACERO, LONGITUD 36.58, ALTURA 5.31, AZUL	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO 1.50, CON BARANDA, CON ILUMINACION
17	PEDRO LAOS HURTADO	KM 12+495, CONCRETO, LONGITUD 38.23, ALTURA 5.30, VERDE LIMON C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
18	LINAMARCA	KM 13+550, ACERO, LONGITUD 36.27, ALTURA 5.39, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 1.35, CON MALLA, CON ILUMINACION
19	ELECTROFERU	KM 14+123, ACERO, LONGITUD 36.30, ALTURA 5.39, AZUL	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 1.37, CON BARANDA, CON ILUMINACION
20	COOPERATIVA AMERICA	KM 14+555, ACERO, LONGITUD 37.35, ALTURA 5.35, ANARANJADO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
21	HUAYNA CAPAZ (MECANICA)	KM 14+992, ACERO, LONGITUD 35.40, ALTURA 5.35, VERDE OSCURO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
22	SAN HUMBERTO	KM 15+305, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, AMARILLO	RAMPA EN U, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO, CON BARANDA, CON ILUMINACION
23	BRISAS DE VILLA	KM 15+075, ACERO, LONGITUD 36.40, ALTURA 5.40, AZUL	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.80, CON MALLA, CON ILUMINACION
24	TOYOTA	KM 16+680, CONCRETO, LONGITUD 35.80, ALTURA 5.30, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO 1.50, CON BARANDA, CON ILUMINACION
25	CACERES	KM 17+045, CONCRETO, LONGITUD 35.90, ALTURA, ROJO C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO, CON BARANDA, CON ILUMINACION
26	PALMERAS DE VILLA	KM 17+650, ACERO, LONGITUD 36.30, ALTURA 5.40, VERDE OSCURO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
27	LAS VERTIENTES (SILPROS)	KM 18+941, CONCRETO, LONGITUD 47.83, ALTURA 5.40, AZUL C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
28	VENEZIA (PEAJE VILLA)	KM 19+430, ACERO, LONGITUD 45.10, ALTURA 5.41, ANARANJADO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
29	TOURING CLUB	KM 20+392, ACERO, LONGITUD 34.56, ALTURA 5.53, VERDE OSCURO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO, CON BARANDA, CON ILUMINACION
30	EL MILAGRO (2 DE OCTUBRE)	KM 21+800, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 1.40, CON MALLA, SIN ILUMINACION
31	LANAVILLA	KM 23+389, ACERO, LONGITUD 36.70, ALTURA 5.25, AZUL OSCURO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.40, CON MALLA, SIN ILUMINACION
32	BRISAS DE LURIN	KM 24+011, ACERO, LONGITUD 36.70, ALTURA 5.25, ROJO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.37, CON MALLA, CON ILUMINACION
33	SAN PEDRO DE LURIN	KM 24+750, ACERO, LONGITUD 32.18, ALTURA 5.12, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.40, CON MALLA, SIN ILUMINACION
34	CENTSE	KM 26+935, ACERO, LONGITUD 37.80, ALTURA 5.35, VERDE	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.40, CON MALLA, SIN ILUMINACION
35	VILLA DEPORTIVA DE LA U	KM 29+750, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, ANARANJADO C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO, CON BARANDA, CON ILUMINACION
36	CLUB MARINA DE GUERRA DEL PERU	KM 33+455, CONCRETO, LONGITUD 38.80, ALTURA 5.28, AZUL C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 1.50, CON BARANDA, SIN ILUMINACION
37	LOS CLAVELAS	KM 33+912, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, ANARANJADO C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO, CON BARANDA, SIN ILUMINACION
38	ARICA METALICO	KM 34+940, ACERO, LONGITUD 37.06, ALTURA 5.43, VERDE OSCURO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.80, CON MALLA, SIN ILUMINACION
39	MUNICIPAL	KM 34+913, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA 5.20, AMARILLO	ESCALERA CARACOL, DER-NORTE E IZO-SUR, ANCHO, CON BARANDA, SIN ILUMINACION
40	ARICA CONCRETO	KM 35+218, CONCRETO, LONGITUD 40.20, ALTURA 4.66, VERDE CLARO C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-SUR, ANCHO 2.19, CON BARANDA, SIN ILUMINACION
41	PUNTA ROCAS	KM 42+148, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, AZUL C/FRANJA AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO, CON BARANDA, SIN ILUMINACION
42	PUNTA NEGRA	KM 44+750, ACERO, LONGITUD 34.07, ALTURA 5.36, ANARANJADO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.39, CON MALLA, CON ILUMINACION
43	SAN BARTOLO	KM 48+130, ACERO, LONGITUD 30.55, ALTURA 5.35, VERDE OSCURO	ESCALERA RECTA, DER-NORTE E IZO-NORTE, ANCHO 1.40, CON MALLA, CON ILUMINACION
44	PUCUSANA	KM 47+230, CONCRETO, LONGITUD, ALTURA, AMARILLO	ESCALERA RECTA, DER-SUR E IZO-NORTE, ANCHO, CON BARANDA, CON ILUMINACION