

**LA CULTURA VIAL DE LOS CONDUCTORES Y
PEATONES DEL CENTRO DE ASUNCIÓN**

CRISTIAN DAVID MACEN ROJAS

TUTOR: Dr. Estanislao Barrientos Giménez

**Tesis presentada al Decanato de Postgrado de la Universidad Tecnológica
Intercontinental para su aprobación como requisito para la obtención del Título
de Doctor en Ciencias de la Educación**

Asunción, 2018

Constancia de aprobación del tutor

Quien suscribe, Estanislao Barrientos Giménez, con documento de Identidad N° 502.883, Tutor del trabajo de investigación titulado “La cultura vial de los conductores y peatones del centro de Asunción”, elaborado por el alumno, Cristian David Macen Rojas, para obtener el título de Doctor en Ciencias de la Educación, se hace constar que dicho trabajo reúne los requisitos exigidos por Decanato de Postgrado de la UTIC y puede ser sometido a evaluación y presentarse ante los docentes que fueren designados para integrar la Mesa Examinadora.

En la ciudad de Asunción, a los 21 días del mes de junio de 2018.

(Firma del tutor)

Dedicatoria

A mi esposa por acompañarme en todas las etapas de la elaboración de tesis.

A mis padres que gracias a su sabiduría influyeron en mí la madurez para lograr todos los objetivos en la vida, y por todo el amor brindado.

Agradecimientos

A Dios, por acompañarme todos los días.

A mi esposa, Rutdely Riveros, por ser mi fortaleza y por el cariño, paciencia y esfuerzo brindado.

A mi padre, Prof. Dr. Juan Macen, por el aliento a estudiar.

A mi madre, Isabel de Macen por la compañía y apoyo.

A mi tutor el Prof. Dr. Estanislao Barrientos por sus asesorías y direcciones en el trabajo de investigación y a todos los que participaron en esta investigación por su apoyo incondicional.

Tabla de contenido

Constancia de aprobación del tutor	i
Dedicatoria.....	iii
Agradecimientos.....	iv
Lista de tabla	vi
Lista de gráficos	vii
Resumen.....	2
Abstract & Keywords	3
El Análisis De Las Informaciones: Resultado De La Entrevista E Integración Con La Observación Participante.....	16
Descripción De Los Informantes.....	16
Descripción De Ambientes De Desarrollo De Las Entrevistas.....	17
Informantes: Conductores	17
Informantes: Peatones	21
Procedimiento Para El Análisis De Los Datos Cualitativos De La Entrevista	24
Esquema De Categorización	26
Definiciones De La Subcategorías	29
Reducción De Las Informaciones En Las Categorías Y Sus Interpretaciones	42
Representación Gráfica De La Intensidad De Participación.....	96
Conclusión	99
Recomendaciones	101
Intervención sobre el hallazgo	103
Referencias.....	104

Lista de tabla

Tabla 1. Caracterización de los entrevistados.....	17
Tabla 2. Categorías y subcategorías.....	28
Tabla 3. Participación de los entrevistados.....	95

Definiciones de la subcategoría

Tabla 4. Seguridad activa	29
Tabla 5. Seguridad pasiva	30
Tabla 6. Seguridad preventiva.....	30
Tabla 7. Normas de conducir	30
Tabla 8. Condiciones psicofísicas del conductor.....	34
Tabla 9. Mantenimiento del vehículo	36
Tabla 10. Señales viales	36
Tabla 11. Régimen de sanciones	37
Tabla 12. Documentaciones para conducir.....	38
Tabla 13. Educación Vial	38
Tabla 14. Sugerencias.....	39
Tabla 15. Cultura vial y percepciones de los participantes _ _ _ _ _	91

Lista de gráficos

Figura 1. Porcentaje de automotores.....	7
Figura 2. Accidentes de tránsito.....	8
Figura 3. Morbilidad por accidentes de tránsito según sexo y mes.....	9
Figura 4. Área perimetral de más tráfico del centro de Asunción	14
Figura 5. Esquema de categorización.....	27
Figura 6. Esquema de análisis con las redes semántica	43
Figura 7. Intensidad de participación.....	96

Redes semánticas

Figura 8. Seguridad Activa.....	44
Figura 9. Seguridad pasiva.....	47
Figura 10. Seguridad preventiva.....	50
Figura 11. Normas de conducir.....	52
Figura 12. Condiciones psicofísicas del conductor.....	67
Figura 13. Mantenimiento del vehículo.....	72
Figura 14. Señales viales.....	74
Figura 15. Régimen de sanciones.....	77
Figura 16. Documentaciones para conducir.....	79
Figura 17. Educación vial	81
Figura 18. Sugerencias.....	83

La cultura vial de los conductores y peatones del centro de Asunción

Cristian David Macen Rojas

Universidad Tecnológica Intercontinental

Asunción, Paraguay

Carrera de Doctorado en Ciencias de la Educación,

Sede de Empresariales

davidmacenrojas@gmail.com

Resumen

Los conductores y los peatones se relacionan en la vía pública, formando la cultura vial. En este sentido la investigación se basa sobre la cultura vial de los informantes claves del Centro de Asunción. Por ello se propone comprender la cultura vial de los peatones y conductores. Se entrevista a 5(cinco) conductores, a 7(siete) peatones. Esta investigación es con un enfoque cualitativo, con perspectiva fenomenológica, se utiliza el muestreo intencional siendo el tipo de muestra la estratificada. La técnica utilizada es la observación participante. El resultado de la construcción de 11(once) categorías principales con 39(treinta y nueve) subcategorías exterioriza la inaplicación de las normativas viales comprendiendo como una praxis normal de ellos. La recomendación se realiza en base a las 8(ocho) sugerencias expresadas por los participantes. Para intervenir en el hallazgo se toma la recomendación y se elabora un plan para la elaboración del termino de referencia para la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial del 2013-2018.

Palabras clave: plan de seguridad vial, cultura vial, conductores, peatones.

Abstract & Keywords

Drivers and pedestrians are related on public roads, forming the road culture. In this sense, the research is based on the road culture of the key informants of the Asunción Center. Therefore it is proposed to understand the road culture of pedestrians and drivers. We interview 5 (five) drivers, 7 (seven) pedestrians. This research is with a qualitative approach, with a phenomenological perspective, intentional sampling is used, with the sample type being stratified. The technique used is participant observation. The result of the construction of 11 (eleven) main categories with 39 (thirty-nine) subcategories that are extracted from the narrations and phrases of the interviewees and subsequent analysis, externalizes the inapplication of the road regulations comprising as a normal praxis of them. The recommendation is made based on the 8 (eight) suggestions expressed by the participants. To intervene in the finding, the recommendation is taken and a plan is drawn up for the preparation of the reference term for updating the National Road Safety Plan for 2013-2018.

Keywords: road safety plan, road culture, drivers, pedestrians.

Introducción

El presente trabajo de investigación científico posee como tema “La cultura vial de los peatones y conductores del Centro de Asunción”. Para la RAE (2017) la cultura es “Conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo” (párr.3).

En cuanto al significado de “cultura vial” Dávila (2015) menciona que: Es la manera en la que las personas se relacionan en las vías, es decir, la interacción de sus pensamientos, sentimientos y acciones cuando transitan en calles o aceras, como conductores o peatones.

Cada sociedad tiene una cultura vial particular, la diferencia de cómo se transita en cada país depende principalmente del desarrollo de la cultura de sus ciudadanos, donde lo básico es que exista cierta estabilidad y control al momento de desplazarse por los espacios de movilización. Un factor determinante en la cultura vial de cada comunidad, es que existan leyes y normas que la ciudadanía conozca, comprenda y respete. Una vía para la ejecución de este factor determinante, es la educación vial, la cual se refiere la adquisición de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública. La educación vial debe impartirse tanto a conductores como a peatones, pues ambos roles deben interactuar en las calles y dar cumplimiento de las normas viales frente a distintas situaciones (p.5).

En cuantos, a los antecedentes de las calles asfaltadas y avenidas de Asunción, con una simple observación se constata la proliferación de carteles de señales de tránsito que hace varios años están descoloridos, presentando un aspecto de abandono. También se encuentran las señales que no se visualizan con rapidez por estar mal ubicadas o tapadas.

En algunos sectores del centro y avenidas se renovaron varias de las cartelerías de tránsito, pero falta mucho aún por realizar para mejorar los letreros en zonas con mucho tráfico automotor.

En calles del área céntrica y diversas avenidas se nota la instalación reciente de nuevas cartelerías de tránsito, principalmente las de prohibición de estacionar y las que indican el nombre de la arteria, así como el sentido de circulación.

En contrapartida, gran parte de las calles del centro tienen aún carteles descoloridos que ya pasan desapercibidos.

Las calles Tte. Fariña, Colón, Rca. de Colombia, y las avenidas Próceres de Mayo, Fernando de la Mora, Artigas son algunas de las vías donde se notan las cartelerías antiguas y sin color, que están opacas. Hay zonas donde, en medio de las nuevas cartelerías ubicadas en la acera izquierda del sentido de circulación de los rodados, se tiene hacia el lado derecho a viejos carteles que aún no fueron renovados.

Por varios sectores de la capital, entre los nuevos carteles de señalización se observa algunos que ya fueron dañados, como el “Pare” situado en la esquina de Rca. Argentina y Osvaldo Kallsen, que estaba doblado.

Otro punto negativo que se ve por la ciudad son los carteles que no son percibidos porque están tapados por ramas de árboles. Además de las señalizaciones mal ubicadas, que no se perciben desde un vehículo en movimiento por estar obstruidas, por ejemplo, por columnas.

En cuanto a los aparatos semafóricos, sobre la calle Tacuary, tanto en la esquina con Cerro Corá como con Azara, los cabezales que corresponden a la señalización peatonal están sin funcionar desde hace varios años, en dos esquinas de intenso movimiento vehicular.

En el cruce de Tte. Fariña y Nuestra Señora de la Asunción, el poste que sostiene un cabezal del semáforo está inclinado, posiblemente por efecto de algún choque, y, por lo tanto, la señalización va hacia la acera y ya no apunta a la calzada vehicular (Ultimahora,2017, párr.1-10).

En cuanto a la franja peatonal en Asunción, muchos peatones se quejan de los conductores que ignoran la franja peatonal o paso de cebra, pintadas y señalizadas en las principales avenidas y calles. Dicen que algunas veces por desconocimiento y otras por irrespeto, tanto vehículos como unidades del transporte público bloquean las circulaciones en estos espacios. Sin embargo el Reglamento General de Tránsito de la capital, en su artículo 114 establece: “El peatón tiene prioridad sobre los vehículos para atravesar la calzada por la franja peatonal o, en ausencia de ésta, de esquina a esquina en la prolongación de la acera. Al aproximarse a esta franja, el conductor debe reducir la velocidad a paso de peatón. En las esquinas sin semáforos, cuando sea necesario, deberá detener por completo su vehículo para ceder espontáneamente el paso a los peatones. En todo accidente producido en dicha franja peatonal, salvo que hubiera tenido preferencia el conductor por expresas señales de tránsito o indicaciones de un agente, se presume la culpabilidad del conductor. (Su inobservancia constituye falta gravísima)” (Paraguay.com,2017, párr.1-3).

Es importante destacar que actualmente el parque automotor del país ha aumentado en forma considerable. La gran cantidad de vehículos particulares (automóviles y motocicletas), camioncitos, camiones, camionetas y vehículos de transporte público que circulan por el centro asunceno y ciudades del Área Metropolitana, al igual que en las principales ciudades del interior, nos muestra cómo ha evolucionado la motorización nacional. Según datos de la Dirección de Registro del Automotor, actualizados al 31 de mayo de 2017, el parque automotor de nuestro país creció alrededor de 87,7% en cinco años. En la capital 111.237 autos, 51.818 camionetas, 391 Jeeps,14.298 camiones,491 carretas, 1.758 ómnibus, 535 acoplados, 2.070 tractores, 1.665 minibuses, 34 maquinarias y 59.143 motos. Teniendo en cuenta que toda la red asfaltada nacional suma 5.960 kilómetros, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) estima que hay 327 automotores por cada kilómetro de pavimento. A continuación, se muestra un gráfico porcentual:

Figura 1. Porcentaje de automotores. **Fuente:** Dirección del Registro de Automotores. División de Procesamiento de Datos y Soporte a Usuarios.



De acuerdo al relevamiento del TACPy en función de los datos provistos por la Dirección de Estadística de la Policía Nacional, en los primeros seis meses de 2017, en Paraguay 58 niños perdieron la vida en siniestros viales: 24 de 0 a 13 años de edad, y 34 de 14 a 17 años. Además, 220 niños de 0 a 13 años de edad sufrieron heridas de diferente gravedad y también se registraron 336 lesionados de 14 a 17 años. En relación a años anteriores, el promedio es de 128 muertes y 845 lesionados cada doce meses. En toda América Latina y el Caribe, la tasa de mortalidad a causa de los traumatismos por accidentes de tránsito es una de las más altas en todo el mundo: 26 muertes por cada 100.000 habitantes. En el caso de Paraguay, se estima que anualmente perecen 1.100 personas y que aproximadamente 40.000 resultan heridas. Esto conlleva asimismo cuantiosas pérdidas materiales.

La siniestralidad vial en Paraguay presenta un fenómeno de variabilidad importante a partir del año 2006, relacionado con el crecimiento del número de motocicletas y ciclomotores en circulación, con el consecuente aumento de siniestros viales producidos por los mismos. Se puede decir que existe un antes y después del dicho periodo pues a partir del año 2007 se dispararon las estadísticas para arriba. En el año 2008, por primera vez nuestro país cuenta con un documento guía para las intervenciones de seguridad vial, cual es el primer Plan Nacional de Seguridad Vial 2008 – 2013 (revisado y actualizado para el periodo 2013- 2018). Con la promulgación

de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 5016/14 se crea la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad vial (ANTSV), como ente coordinador y administrador de las políticas de seguridad vial, con el objetivo de reducir los índices del importante número de víctimas de los siniestros viales y atacar las causas que la producen (ANTSV, 2015, p.2).

El Plan de seguridad vial de Ministerio de Educación y Cultura menciona que:

El crecimiento demográfico, junto con el desarrollo económico del país, visible sobre todo en los centros urbanos más importantes, trae consigo varias cuestiones que se deberán atender, algunas de ellas con suma urgencia. Ese es el caso de la seguridad en las vías públicas. En nuestro país (igual que en muchos otros países), la seguridad en las vías públicas se ha visto afectada por la gran cantidad de accidentes de tránsito que ocurren a diario (p.1).

Esto se puede observar en los datos provisto por la Dirección Nacional de la Patrulla Caminera que se presenta a continuación del periodo de enero a octubre del 2017:

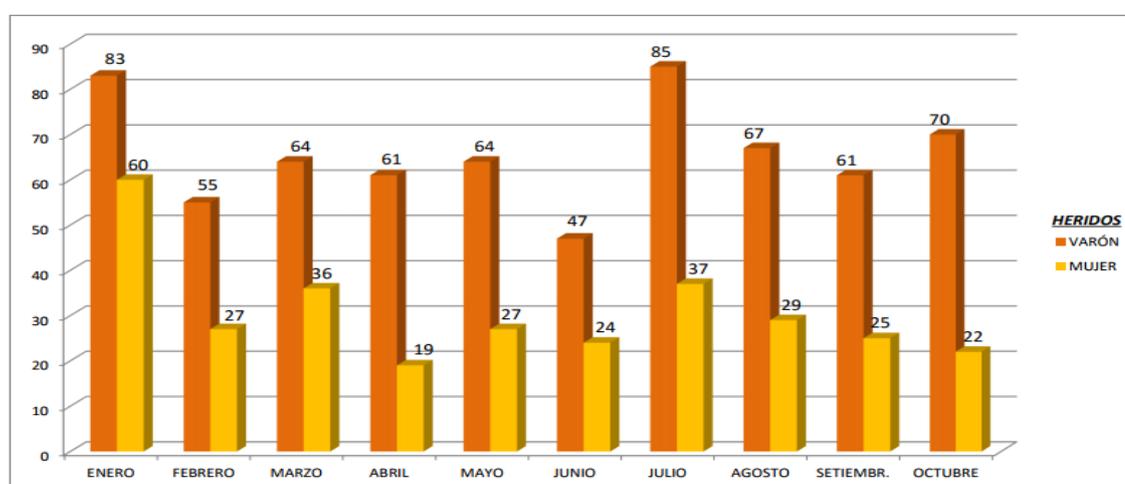
Figura 2. Accidentes de tránsito. **Fuente:** Base de datos del Área Estadística del Dpto. de Tecnología y Sistemas Informáticos de la Patrulla Caminera.

Acc. de Tránsito			Tot.	Heridos			Muertos		
s/d	c/d	c/d/f		Varón	Mujer	Total	Varón	Mujer	Total
104	61	27	192	83	60	143	24	5	29
107	53	26	186	55	27	82	28	2	30
143	44	18	205	64	36	100	25	5	30
92	48	25	165	61	19	80	20	9	29
99	58	19	176	64	27	91	17	3	20
111	34	14	159	47	24	71	15	0	15
132	58	17	207	85	37	122	21	1	22
117	50	31	198	67	29	96	28	6	34
66	42	12	120	61	25	86	13	1	14
77	53	17	147	70	22	92	16	2	18
1048	501	206	1755	657	306	963	207	34	241

Según los datos los accidentes, el número sin derivación es 1048 eso significa que fueron atendidos en el lugar del accidente sin ser trasladado a un centro médico, aquellos casos que fueron derivados a un centro asistencial haciende a 501, los que tuvieron derivación fatal 206, la sumatoria da un total de 1755.

También se observa la morbilidad por accidentes de tránsito según sexo y mes – 2017:

Figura 3. Morbilidad por accidentes de tránsito según sexo y mes – 2017. **Fuente:** Base de datos del Área Estadística del Dpto. de Tecnología y Sistemas Informáticos de la Patrulla Caminera



Según el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social:

Del total de fallecidos por siniestros viales a nivel país, el 47% es protagonizado por motociclistas. En tanto que, en el área Capital, el 60% de los percances se halla involucrado una moto.

La Dra. Mercedes Maldonado, directora del Programa Nacional de Accidentes y Lesiones de Causas Externas considera que existen diversos factores que contribuyen a que la accidentabilidad se incremente, entre los que menciona: el fácil acceso para la adquisición de motocicletas, la falta de educación vial y rutas en mal estado. A esto se suma, el exceso de velocidad, el alcohol, la imprudencia del peatón al momento de cruzar la calle, el empleo de distractores (celulares), y el no usar protectores al momento de conducir, como el caso o el cinturón de seguridad, son las causales más frecuentes para el desarrollo de percances en el tránsito.

Uno de los Objetivos del Milenio es reducir la tasa de mortalidad de accidentados en el tránsito a 14%.

De acuerdo a estadísticas, Unicef refiere que en Paraguay el mayor índice de mortalidad se concentra en la franja adolescente, de entre 15 y 19 años de edad, en su mayoría, debido a accidentes de tránsito (MSPBS,2015, párr.4-6).

En cuanto a la estructura legal que rige para peatones y conductores el Congreso de la Nación Paraguaya sanciona la Ley N° 5016/2014 que menciona lo siguiente:

Capítulo Único Disposiciones generales

Artículo 1°.- Alcance de la Ley. Las disposiciones de la presente Ley serán aplicables en toda la República. Las normas departamentales y municipales deberán ajustarse a lo que ella dispone sobre la materia.

Artículo 2°.- Objeto de la Ley. La presente Ley tiene por objeto: a) Proteger la vida humana y la integridad física de las personas en el tránsito terrestre; b) Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo, y el medio ambiente circundante; y, c) Contribuir a la preservación del orden y la seguridad pública.

Artículo 3°.- Materia Legislada. La presente Ley regula el tránsito vehicular y peatonal; así como la seguridad vial. Sus disposiciones abarcan: a) Las normas generales de circulación. b) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación. c) Los sistemas e instrumentos de seguridad y las condiciones técnicas indispensables para los vehículos. d) E régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos. e) Las acciones consideradas como infracción a la misma y las sanciones aplicables en dichos casos.

Artículo 4°.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente Ley y sus normas reglamentarias son aplicables a los peatones y conductores de cualquier clase de vehículos que transiten por las autopistas, rutas, caminos, avenidas y calles públicas de todo el territorio de la República, ya sea de naturaleza rural, urbana o suburbana. Las

disposiciones de esta Ley se aplicarán también a los discapacitados, los propietarios de animales sueltos y a los locales de estacionamiento vehicular de acceso público, sean estos gratuitos o no.

Artículo 5°.- Autoridades en materia de tránsito. Son autoridades de reglamentación, aplicación y ejecución de la presente Ley, la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y supletoriamente los organismos nacionales y municipales involucrados en la temática vial, citados en el Artículo 7° de la presente "Ley atendiendo a las circunstancias de cada caso.

Artículo 6°.- Atribuciones reglamentarias de las Municipalidades. Las Municipalidades podrán dictar normas complementarias para la calificación y sanción de las infracciones establecidas por la presente Ley (ANTSV, pp.1-2)

Si bien el Reglamento General de Tránsito de Asunción establece obligaciones y multas tanto para peatones como para conductores, sin embargo, estas no se están cumpliendo, según lo que reflejan los datos de accidentes de tránsito. Entre las normas más conocidas, aunque no por eso más cumplidas, se establece el uso obligatorio de cascos y chaleco reflectivo homologado y certificado, según las normas de seguridad vigentes.

En cuanto a los **conductores de vehículos** el director del Hospital del Trauma, Aníbal Filártiga insistió en que la mayoría de los percances viales son prevenibles y se producen por irresponsabilidad de los conductores. Para Filártiga “un accidente es que se te caiga un techo por una falla estructural, pero tomarte una media botella de Whisky, salir a manejar es una irresponsabilidad, no usar casco es una irresponsabilidad, llevar niños sobre la moto es una irresponsabilidad” (AIP,2017, párr.1-2).

Generalmente los peatones de Asunción no caminan por la vereda sino por las calles. No utilizan la franja peatonal para cruzar, cruzan en medio de los automóviles ocasionando peligro a su vida como también de los conductores (Rodriguez,2017, párr.5).

En cuanto a los choferes del transporte público realizan un trabajo muy loable debido a la tremenda responsabilidad que significa estar a cargo del traslado de centenares de personas diariamente, a esto se le suma el hecho de que deben cobrar y manejar a la vez. A pesar de lo mencionado, muchos son los casos de conductores que ponen en riesgo la vida de sus pasajeros al utilizar el teléfono celular mientras manejan(Paraguay.com,2016, párr.2-3).

La presencia de motocicletas en las calles y rutas de todo el país gana terreno durante los últimos años. Sin embargo, el irrespeto a las normas de tránsito y la circulación imprudente de los conductores de bicis posicionó al Paraguay entre los países que registran mayor cantidad de accidentes de tránsito que involucran a este tipo de vehículos en la región. Generalmente se observa que transitan en medio de dos carriles, por las aceras, no utilizan cascos ni chalecos reflectivos, más de dos ocupantes, sin las luces encendidas (Ultimahora, 2016, párr.1-6).

Desde estas situaciones, nace un foco de interés que conlleva a la siguiente interrogante: **¿Cuál es la cultura vial de los peatones y conductores del Centro de Asunción?**

La investigación se basa sobre la cultura vial, teniendo un objetivo que es el de **comprender la cultura vial de los peatones y conductores del Centro de Asunción**. La elaboración de un solo objetivo es en base a la recomendación de Martínez (2011) que menciona lo siguiente:

Es preferible fijar sólo objetivos generales, y determinar los específicos durante la marcha, para no buscar metas que quizá resulten triviales o imposibles. El objetivo puede ser muy preciso, por ejemplo, clarificar tal o cual fenómeno o área problemática, aun cuando sus problemas específicos o dificultades propias estén todavía muy enredados y sólo se puedan plantear o formular expresamente cuando la investigación esté más adelantada (p.71).

De lo descrito en el contexto del problema se denota la necesidad de obtener las características principales de la cultura vial desde la perspectiva de los conductores y peatones del Centro de Asunción. En este sentido los resultados de esta investigación

son de suma relevancia a nivel nacional, ya que no se ha realizado ninguna investigación sobre el tema, generalmente las investigaciones realizadas son sobre los hechos ocurridos cuantificándoles para estadísticas de cantidad de accidentados, lesionados o muertos, también revelará nuevas interrogantes que podrán ser objetos de futuras investigaciones.

El paradigma elegido para esta investigación es el cualitativo por ser la adecuada ya que “puede tratarse de investigaciones sobre la vida de la gente, las experiencias vividas, los comportamientos, emociones y sentimientos, así como el funcionamiento organizacional” (Corbin y Strauss, 2002, p. 82).

El enfoque cualitativo facilita la comprensión sobre la cultura vial que vivencia la gente.

La fenomenología “es el estudio del mundo de vida tal como se nos presenta en y a través de la conciencia” (Barrientos, 2013, p.84), por lo tanto, esta perspectiva facilita el conocimiento sobre las distintas intuiciones que poseen los porteros claves para comprender su cultura vial.

El diseño aplicado a esta investigación es la que Galeano (2004) señala:

El diseño de investigación cualitativa, se construye a lo largo del proceso investigativo siguiendo lineamientos generales, pero no reglas fijas (p.23).

Para Martínez (2011) la **muestra** “nos ofrecerá la información necesaria para realizar la investigación. Pero en general, la opción ontológica asumida por todos ellos (que es estructural-sistémica), constituido por “un todo” sistemático con vida propia, como es una persona, una institución, una etnia, un grupo social, etc.” (p.83). Por ello se selecciona el **muestreo intencional** en la cual “los sujetos de la muestra no son elegidos siguiendo las leyes del azar” (Olabuénaga, p. 64). Según Tolley “son idealmente adecuadas para la investigación cualitativa” (Tolley, 2006, p.52). La elección del muestreo intencional permitirá seleccionar los informantes con conocimiento general y que hayan vivido la experiencia, como menciona Sehk(2005) “el investigador determina configurar una muestra inicial de informantes que posean un

conocimiento general amplio sobre el topito a indagar, o informantes que hayan vivido la experiencia sobre la cual se quiere ahondar” (p.138). El tipo de muestra intencional es la **muestra estratificada** de la cual Martínez (2011) menciona que “ilustra la característica de un subgrupo de interés y facilita, así, las comparaciones” (p.87). Para esta investigación el subgrupo está compuesto de conductores (personas encargada de conducir un vehículo de motor) y peatones (personas que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas), del Centro de Asunción, considerados porteros claves personas que transitan a pie por las calles de Asunción, como así los conductores de autobuses, vehículos con remolques, vehículo familiar, y las motocicletas. No se tendrá en cuenta el sexo, si las personas mayores de edad que según Ley N° 2169 (2003) “Mayor de edad: toda persona humana desde los dieciocho años de edad”.

Los participantes son orientados y protegidos puestos que la investigación estará regida por absoluta confidencialidad de la información obtenida. Se pone al tanto a los porteros claves de su derecho de no responder y la opción de solicitar el resultado de investigación. No se ofrecerá incentivos ni beneficios.

También serán elegidos del área perimetral de más tráfico del centro de Asunción que se describe a continuación en la infografía basado en un informe pericial:

Figura 4. Área perimetral de más tráfico del centro de Asunción. Infografía: Informe pericial. Profesional del MOPC: Fernando A. Frai. N° Mat. Profesional 433. Lic. Ciencias Geográficas



Informe Pericial del polígono descrito en el mapa, correspondiente al área de mayor tráfico de la Ciudad de Asunción:

El perímetro está delimitado por siguientes líneas:

Línea 1-2: Intersección de la Avenida Estados Unidos con la Calle Eligio Ayala, con rumbo N 58°36' O y una distancia de 1120m hasta el vértice 2.

Línea 2-3: Calle Pte. Franco con rumbo N 55°42' O con una distancia de 680m hasta la intersección con la Avenida Colón, vértice 3.

Línea 3-4: Avenida Colón con Rumbo S 32°08' O y una distancia de 1155m hasta la intersección con la Avenida Ygatimí, vértice 4.

Línea 4-5: Avenida Ygatimí con Rumbo S 57°53' E y una distancia de 1820m hasta la intersección con la Avenida Estados Unidos, vértice 5.

Línea 5-1: Avenida Estados Unidos con Rumbo N 31°39' E y con una distancia de 1140 m hasta la intersección de la Avenida Estados Unidos con la Calle Eligio Ayala, fin de la descripción del perímetro, vértice 6.

La técnica a utilizar para las recogidas de datos es la **entrevista en profundidad** que “es principalmente individual, holístico y no directivo. Lo que mantiene como criterio básico es la conversación individualizada, y no con grupo” (Olabuénaga, p. 168). En primer lugar, esto permite una descripción subjetiva y narrativa de los puntos de vista de los peatones y conductores respecto a su cultura vial.

En segundo lugar, se capta las experiencias vividas como menciona Blanco (2008)” la entrevista centrada en la persona, en que el estudio se centra en las experiencias vividas por el individuo” (p.179).

Para efectos de la entrevista en profundidad se utiliza la grabación, para obtener información fidedigna.

Para el análisis de los datos la información es extraída de la grabación. Luego se revisa, y organiza para su análisis e interpretación. También se organiza todas las anotaciones recabadas a través de la entrevista.

Se construye una categorización a posteriori que “emergen a medida que se examina la información, siguiendo un procedimiento inductivo” (Latorre, 2007, p. 86). Esto sirve para la reducción de las informaciones y agrupación en las categorías que emergen de la lectura de las frases representativas para sugerir aspectos comunes a todas las descripciones dadas por las entrevistas.

El análisis de las informaciones, se realiza por medio del programa Microsoft Office Word 2016. Como repositorio principal se utiliza Atlas.ti. 5.0.

Ver **Apéndice N° 1-** Procedimiento de la investigación

El Análisis De Las Informaciones: Resultado De La Entrevista E Integración Con La Observación Participante

Descripción De Los Informantes

Con el fin de obtener la información necesaria para cumplir con el objetivo de la investigación, se entrevista a doce (12) informantes, con los criterios mencionados en la muestra.

A los doce entrevistado se aplica la entrevista en profundidad que permite comprender la cultura vial de los conductores y peatones, completado con las manifestaciones externas de los mismos.

A continuación, se describe algunas características de los entrevistados preservando la identidad de los mismos. Estas características que se describen son tomadas de acuerdo a la información brindada por los entrevistados.

Para cada entrevistado se le asigna un identificador definido:

C1 a C5: representa los entrevistados que son conductores (personas encargada de conducir un vehículo de motor).

P1 a P7: representa los entrevistados que son peatones (personas que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas).

La descripción de los entrevistados y **Tabla 1** de caracterización de cada participante ver (**Apéndice N° 2**).

Descripción De Ambientes De Desarrollo De Las Entrevistas

Toda entrevista va acompañada con la observación para la descripción del ambiente de desarrollo de la entrevista y la descripción de los gestos de los participantes.

Informantes: Conductores

Entrevista al informante C1

La entrevista se realiza en un solo momento, en la fecha 13/02/2018 aproximadamente a las nueve de la mañana. A continuación, se describe el desarrollo de la sesión de la entrevista:

Caminando por la Avenida Ayolas Frente de la Secretaria Nacional de la Juventud, identifico a una persona que baja de un Toyota IST. Me acerco y pregunto si podría realizarle una entrevista explicándole que estaba elaborando mi tesis. Me escucha y fija su mirada hacia mi persona y luego saluda y responde que sí, menciona que estaba viniendo a realizar unas gestiones en un estudio jurídico y me invita a acceder a la misma para realizarle la entrevista.

A continuación, la entrevista se desarrolla en el Estudio Jurídico, en una sala de espera, que tiene una dimensión aproximada de dos metros por dos metros y medio, posee una silla y una pequeña mesa, había otras personas esperando ser atendidas, existe ruido en cuanto a las personas que están conversando. El entrevistado me pregunta en que realmente consiste la entrevista. Le vuelvo a explicar el motivo de la investigación. Luego de detallar el objetivo de la investigación, observo que el entrevistado se acomoda en la silla, y percibo una confianza y tranquilidad para iniciar la entrevista. Se inicia con una pregunta y luego va naciendo nuevas interrogantes del relato de la entrevistado. Durante la entrevista el entrevistado en momentos queda en silencio como pensando para seguir su relato y también realizando gestos corporales (levanta la cabeza y cruza los brazos) en ocasiones. Luego observo que la entrevistado

se fija en la persona que queda para ser atendido y siento que se desconcentra ya que el siguiente turno le pertenece, considero conveniente cortar con la entrevista con una última consulta y luego de culminar sus respuestas agradezco por su participación, el entrevistado responde positivamente con una sonrisa y luego me retiro del lugar.

Entrevista al informante C2

El día 13 de febrero del 2018 a las 10:15 hs, me dirijo a Oliva Esquina Alberdi y observo que se estaciona una furgoneta de color blanca y se baja el chofer y se dirige a un puesto de venta de remedios yuyos, me acerco a él y le saludo, luego explico la intención de realizarle una entrevista. Me pregunta si va a ser en ese momento. Percibo que no está tan interesado para participar de la entrevista por tal motivo consulto si disponía de tiempo. Me pareció oportuna realizarle esa pregunta para no interrumpir en su tiempo. El informante **C2** menciona que no hay problema si no va a ser muy largo porque solo posee un tiempo de descanso mientras su compañero descarga los productos a un local gastronómico y luego debe de seguir entregando su producto, a continuación, menciona no hay problema “Cuate” y emite una sonrisa, esto me da cierta tranquilidad y noto que me estaba dando apertura para la entrevista. Sin más pérdida de tiempo nos sentamos en una banca disponible en la vereda donde existe una parada de taxi. Existía mucho ruido por las personas que transitaban y los vehículos. A medida que seguía la conversación fue tomando confianza, inclusive me pasa mate de terere para compartir, eso ayudó bastante para obtener información ya que es una persona que transita todo el día por el centro de Asunción. Luego de unos minutos su compañero le realiza una seña que ya descargó todos los productos, en ese momento me menciona que debe continuar con su trabajo pero que puede quedarse cinco minutos más. Creo conveniente cortar con la entrevista realizándole una última consulta. A continuación, me despido y agradezco su por su tiempo brindado, en ese momento me menciona que suele pasar los días jueves en ese mismo horario y que puedo volver a conversar con él.

Entrevista al informante C3

El 22 de febrero del 2018 recorriendo con mi vehículo sobre la Avenida Félix Azara, observo que un Bus de transporte público se encuentra descompuesto y su chofer parado frente al mismo, aprovecho y me estaciono, luego me dirijo al chofer le saludo y

explico mi intención de realizarle una entrevista. El menciona que no hay problema y que tiene tiempo porque tiene que esperar al vehículo de auxilio de la empresa, me comenta que tuvo un desperfecto en los frenos y gracias a Dios no pasó a mayores.

A continuación, me menciona que podemos subir a su colectivo para sentarnos, el colectivo no se veía que pertenecía a la flota nueva que están incluyendo las empresas, pero se sentía cómodo para empezar la entrevista, el chofer era una persona muy amable y empezamos una conversación sobre temas de su persona para ir tomando confianza, en un momento percibo que es el momento oportuno para empezar con la entrevista, le pregunto hace cuanto años se dedica como chofer, **C3** fija la mirada hacia arriba, y cruza los brazos y después de un instante responde. La entrevista permite interactuar constantemente con nuevas interrogantes que nacen del relato de **C3**, en este sentido las repuestas de **C3** son claras y sin dar mucho rodeo para expresarse. Después de algunos minutos llega el bus de auxilio y menciona que hasta ahí me puede ayudar, me pasa su contacto telefónico si necesito consultarle otros temas, porque menciona que admira a los jóvenes que quieren estudiar ya que tiene dos hijos que ya son profesionales y que están empezando a trabajar. Luego que culmina conversación le agradezco por su tiempo y nos despedimos.

Entrevista al informante C4

El 24 de febrero del 2018 a las diez de la mañana me dirijo a la plaza de la democracia y observo una persona con un casco en una de las bancas tomando terere, le saludo y explico que querría realizarle una entrevista para mi tesis, **C4** me responde que no tiene problema emitiendo una leve sonrisa pero que solo tiene 20 minutos aproximadamente de descanso y que luego debe recorrer para realizar cobro de las facturas a créditos por productos panificados entregado en la zona. El lugar es muy tranquilo no existe mucha distracción de personas y ruidos que puedan interferir en la entrevista. A continuación, me invita su terere y me comenta que siempre se queda a desayunar y que luego consume el terere para luego proseguir con su trabajo, percibo que está dispuesto a colaborar con la entrevista sin sentirse incomodo, por la misma realizo una pregunta sobre desde hacía cuanto que conducía una motocicleta y me menciona que desde los quince años. Observo que en todo momento muestra interés de seguir relatando, su experiencia con la motocicleta, de las cuales van saliendo nuevas

interrogantes sobre las señales de tránsito, el tráfico y otros temas que se van enlazando durante la conversación. Llega un momento que mira su reloj y menciona que ya debe de continuar su trabajo de cobranza pero que no habría problema de continuar en otra ocasión ya que siempre suele estar por la zona. En ese instante creo conveniente cortar con la entrevista y le agradezco por su tiempo y colaboración con la entrevista. Me pasa la mano y nos despedimos.

Entrevista al informante C5

El 26 de febrero me dirijo a la institución pública donde me desarrollo como profesional y encuentro a una persona conocida que trabaja como secretaria administrativa, le menciono que estaba realizando mi tesis de Doctorado en Ciencias de la Educación y que quería realizarle una entrevista si tenía tiempo, responde que no tenía problema. A continuación nos subimos al tercer piso del edificio, accedimos a su oficina que tendría una dimensión aproximada de dos metros y medio por dos, me ofrece una silla y la misma se sienta en su escritorio, el ambiente es agradable y sin ruidos, le consulto desde hace cuánto tiempo maneja un vehículo, menciona que desde los 18 años, me comenta que también le gusta manejar motocicleta pero que ahora tiene una camioneta de la marca Hyundai Tucson, constantemente suspira profundamente y comienza a responder las interrogantes que van naciendo durante la interacción que se va dando en el transcurso de la entrevista. Se nota la predisposición para expresar sus respuestas con detalles y eso permite que pudieran nacer nuevas preguntas para aclarar puntos fundamentales para la investigación. En ciertas expresiones acentúa la voz y realiza gestos que serán descritos en el análisis de la entrevista. Después unos minutos recibe una llamada telefónica y me menciona que es de su jefe que solicita su presencia, pero que podríamos continuar en otra ocasión. Agradezco su participación y nos despedimos.

Informantes: Peatones

Entrevista al informante P1

El 15 de febrero del 2018 a las ocho de la mañana sobre la Avenida Fulgencio Yegros observo a una persona trajeada que está parado en la vereda, me dirijo a él y le explico la intención de realizarle una entrevista y si está de acuerdo de colaborar, me menciona que si no va a ser largo mientras espera su colectivo que no hay problemas. A continuación, me consulta sobre qué tema y menciono que es para mi tesis de Doctorado en Ciencias de la Educación, luego con una sonrisa y entusiasmo menciona “Excelente, felicitaciones no es fácil llegar a una tesis de doctorado, para que soy bueno”, me estrecha la mano y eso me da una tranquilidad. El ambiente era ruidoso por el tráfico vehículos y personas alrededor, de igual manera se inicia la conversación con una interrogante, A medida que relata su experiencia con fluidez nacen nuevas interrogantes. Percibo que tiene interés de dar respuestas correctas a las interrogantes. Se notaba tranquilo durante la entrevista. En un momento noto que se acerca un colectivo y me dice que parece que es su transporte, en ese instante creo conveniente cortar con la entrevista agradeciendo por su participación.

Entrevista al informante P2

El 15 de febrero del 2018 a las diez de la mañana sobre Estrella frente a la Galería Central observo un vendedor y me acerco a él, para empezar la conversación compro un cargador de celular y como veo la amabilidad del vendedor le consulto si le puedo realizar unas preguntas, me mira con un poco de desconfianza por la misma le explico que es para una tesis, un trabajo que estoy realizando para culminar mi Doctorado en Ciencias de la Educación, acepta que le entreviste, parecía que tenía poco interés por la entrevista. Luego menciona si podíamos seguir caminando ya que él debe seguir su camino con sus productos, en ese instante creo conveniente comenzar con la entrevista, iniciando con una pregunta sobre su trabajo y recorrido por las calles de Asunción. **P2** comienza a relatar su experiencia, en todo momento es necesario realizar preguntas para avanzar, porque las respuestas son bastante cortas y constantemente queda en

silencio. Llega un momento en que se corta la fluidez en la entrevista, por la misma creo conveniente terminar con la entrevista agradeciendo a **P2** por su tiempo, la misma asiente con la cabeza emitiendo una breve sonrisa y continua su venta.

Entrevista al informante P3

El día 16 de febrero del 2018 a las 09:30 sobre la Avenida Dr. Manuel Domínguez observo a un policía nacional, me acerco y le pregunto si puedo realizarle una entrevista, el uniformado, **P3** responde que no hay problema, pero me dice que prefiere que sea confidencial que no anote su nombre y apellido porque estaba realizando su trabajo de recorrido, le menciono que es confidencial. Existía mucho ruido por el tráfico vehicular. A continuación, le explico que estoy realizando mi tesis de Doctorado en Ciencias de la Educación y empiezo a conversar sobre el tema de la investigación, **P3** comienza a relatar su experiencia que tiene en su recorrido como uniformado, constantemente mira su celular mientras va haciendo nuevas interrogantes, al transcurrir algunos minutos me menciona que debe retirarse porque va a pasar la patrullera para recogerlo y llevarlo a otro lugar. A continuación, le agradezco por su tiempo, **P3** responde que no hay problema cuando guste.

Entrevista al informante P4

El día 16 de febrero del 2018 a las 11:30 me dirijo en la cercanía de la Catedral Metropolitana de Nuestra Señora de la Asunción y observo a una persona con carpetas en manos esperando el microbús, me acerco y consulto si tendría un poco de tiempo para realizarle algunas preguntas, explicándole que es para mi tesis de Doctorado en Ciencias de la Educación. **P4** me mira fijamente y dubitativamente responde que no hay problema. A continuación, realizo constantemente preguntas a la que responde manera sencilla y corta esto hace más difícil la entrevista. Constantemente mira su hora a los diez minutos aproximadamente noto una incomodidad por parte de **P4** y me disculpo por la molestia que podría ocasionar, el levanta la mirada y menciona que no es molestia. En un determinado tiempo de la entrevista noto **P4** mira para el frente y menciona que ya se debe de subir en el colectivo que esta por acercarse, percibo cierto apuro, por la misma creo conveniente cortar con la entrevista. Le agradezco a **P4** por su tiempo y nos despedimos.

Entrevista al informante P5

El 19 de febrero del 2018 a las 10:30 me dirijo a Juan E. O'Leary caminando por la vereda observo a una señora vendiendo comida rápida, me acerco y empiezo a conversar con ella, se notaba muy amable, le consulto si puedo realizarle algunas consultas para mi tesis de Doctorado en Ciencias de la Educación, ella menciona que no sabe nada que es una simple vendedora, en ese instante insisto que nada más quiero saber su experiencia por su recorrido por las calles de Asunción, **P5** me dice que si es así no hay problema. El ambiente ruidoso, pero de igual manera comienzo con una pregunta, ella empieza a relatar en algunos casos trato de direccionar porque la conversación va saliendo del tema de investigación. Posee una toallita de tela y constantemente se seca el sudor de la cara y sigue hablando. Luego noto que va repitiendo mucho las frases y creo conveniente cortar con la entrevista. Agradezco por su tiempo y nos despedimos, **P5** emite una sonrisa y se retira continuando con su venta.

Entrevista al informante P6

El 20 de febrero del 2018 a las 11:30 accedo a Galería Central, me dirijo a un local para consultar sobre un equipo informático y aprovecho la amabilidad de la vendedora y como no había mucho movimiento de personas, le consulto si le puedo realizar una entrevista, **P6** me consulta de que se trata y le explico que es para mi tesis de Doctorado en Ciencias de la Educación, **P6** menciona que le va a pedir permiso a su jefe que se encontraba en el lugar, se retira por un momento y luego me dice que no hay problema. A continuación, nos sentamos uno frente al otro, el negocio poseía de buena iluminación, no existía ningún ruido que pudiera interrumpir la entrevista, luego empiezo la pregunta con una interrogante. **P6** cruza los brazos y empieza a responder las interrogantes con fluidez, a medida que va relatando va naciendo nuevas preguntas de interés para la investigación, también percibí que **P6** toma interés sobre el tema que se está conversando. Después de algunos minutos aproximadamente se va acortando las respuestas y levanta la mirada hacia donde está su jefe, por la misma creo conveniente culminar con la entrevista. Cuando **P6** queda en silencio le agradezco por su tiempo, me levanto y me retiro del lugar.

Entrevista al informante P7

El 21 de febrero del 2018 a las 11:30 me dirijo a la Plaza pública Juan E. O’Leary, observo a una persona sentada con una maleta con el celular en la mano, me acerco y le saludo y pregunto si disponía de tiempo para una entrevista, **P7** con una sonrisa me saluda y responde que, si tenía tiempo, se notaba predispuesto para la entrevista, eso crea un ambiente de confianza y me siento animado para realizar la entrevista. A continuación, le explico que es para mi tesis de Doctorado en Ciencias de la Educación, **P7** me comenta que él es profesional contador y que está recorriendo los negocios de sus clientes y que tomo un momento de descanso ya que estaciona su vehículo en lugar y empieza a recorrer a pie por la falta de estacionamiento. El ambiente se veía tranquilo, por la misma considero importante abordar el tema de la investigación con una interrogante. **P7** responde y de esa manera se genera una dinámica importante en la entrevista ya que aporta bastante con sus expresiones, en lo necesario trato de no interrumpir dejando la posibilidad de captar cada detalle de lo expuesto por **D7**. Se notaba que estaba muy seguro en sus sugerencias con una voz firme y una mirada fijamente hacia mi persona. Luego de algunos minutos aparentemente recibe un mensaje en su teléfono y luego de revisar me menciona que ya debe pasar por el negocio de su cliente, por lo tanto, creo conveniente cortar la entrevista realizando una última pregunta. Luego agradezco por su tiempo y nos despedimos.

Procedimiento Para El Análisis De Los Datos Cualitativos De La Entrevista

Para el análisis de los datos cualitativos se tuvo en cuenta los pasos presentados por Navarrete (2006):

1. El primer paso, que podría llamarse previo, es el registro o grabación de los datos. Los datos cualitativos se recogen durante el trabajo de campo, de diversas maneras, grabando las entrevistas, tomando notas detalladas de las entrevistas y observaciones.
2. El segundo paso consiste en transformar los datos en material escrito; por tanto, se escuchan y transcriben las grabaciones. La transcripción del material recogido se hará textual, es decir, palabra por palabra, tal como

expresaron los entrevistados. Esta transcripción será aún más minuciosa para el análisis del discurso, en el que se recogerán los silencios, risas y todos los elementos de la interacción de interés para el análisis del discurso. A cada entrevista se le asigna un código, de manera que se mantenga la confidencialidad y, además, en todo momento se pueda identificar la procedencia de los datos.

3. La primera fase propiamente dicha del análisis consiste en leer y organizar los datos. Las primeras lecturas de nuestros documentos nos han de servir para identificar los distintos contenidos y su posición en el texto. En general, se realiza una combinación; en primer lugar, se suele segmentar por áreas de estudio o contexto y por grupos de informantes, o informantes, para los estudios de caso, según los criterios establecidos en el diseño del estudio. En un segundo momento, los datos de cada informante o fuente se segmentarán por temas, recogidos en frases o párrafos. En estadios posteriores, y ante la falta de diferencias entre los grupos analizados, los resultados podrían presentarse de manera conjunta.

4. Analizar los contenidos. Tras las primeras lecturas de los datos y una vez identificadas las distintas temáticas que aparecen en los textos, se analizarán éstos mediante la creación de categorías. A partir de las primeras lecturas de los textos, se intentarán identificar patrones, datos que se relacionan entre sí, es decir, que corresponden a un tema o categoría. Las categorías se pueden crear de forma exclusivamente inductiva a partir de la información en los textos; a partir de las guías de entrevista u observación. La creación de las categorías es un proceso dinámico de ida y vuelta, entre las categorías propuestas y los datos, hasta estar seguros de que tienen sentido y son adecuados para la posterior clasificación de todos los datos. Una vez creadas las categorías, buscaremos la información relativa a cada categoría que aparece en las entrevistas. Esto supone una relectura y clasificación de la información, primero de cada entrevista y luego de toda la información. Cuando separemos la información de su contexto, utilizaremos un código identificativo que nos permita en todo momento volver a su procedencia, es decir, a la entrevista y el párrafo. Al agrupar la información sobre las distintas categorías, se analizará estableciendo comparaciones constantes, que nos permitirán identificar diferentes aspectos relativos a

cada categoría, es lo que denominamos subcategorías. Ello requiere una aproximación coherente y sistemática. Las subcategorías se crean para proporcionar mayor significado a los datos.

Llegamos a la altura del análisis, procederemos a lo que se denomina reducción de los datos, es decir, escribir resúmenes que describan las informaciones relativas a cada categoría. En ese momento, aun no estamos haciendo una interpretación de los datos. Es importante recoger ejemplos, a manera de citas textuales, que muestren a través del habla de los informantes aquellas informaciones que se indican. Se puede buscar citas de aspectos comunes y frecuentes en las entrevistas y también excepcionales, siempre indicando si es una opinión generalizada o bien poco frecuente, pero a la que se le encuentre un valor adicional.

5. Descripción de los resultados. Una vez acabada la clasificación de los datos e identificadas las informaciones emergentes de los datos, se procede a las descripciones de los mismos, a la cual se puede realizar buscando semejanzas o diferencias, o contradicciones en las informaciones emergentes de nuestras entrevistas. Estas comparaciones nos pueden llevar a rechazar posibles supuestas diferencias entre los distintos grupos de análisis.

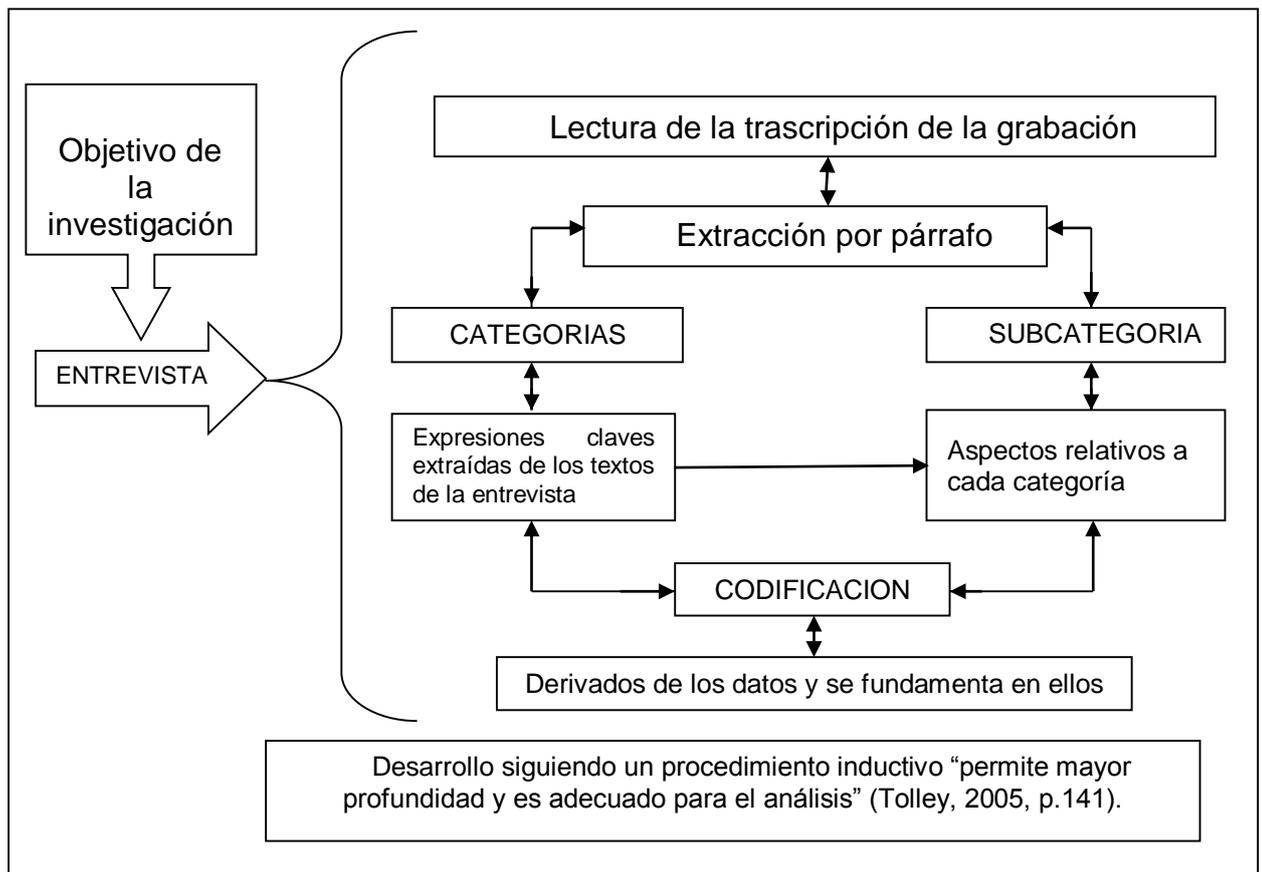
6. La fase final del análisis es la interpretación. En esta fase se trata de establecer relaciones y desarrollar explicaciones que constituyan un marco que nos permita dar un sentido a los hallazgos. (Navarrete, 2006. pp. 102-105).

Esquema De Categorización

En el siguiente gráfico se representa el esquema de categorización buscando cumplir con el objetivo de la investigación a través de la entrevista a los principales informantes, luego una transcripción de las grabaciones para su posterior extracción de las categorías y subcategorías, codificando las mismas y su posterior definición conceptual.

En todo momento el esquema fue dinámico ya que las categorías se extraían de cada resultado de la entrevista que permitió elaborar una tabla que constantemente era cargado con nuevas categorías y subcategorías.

Figura 5. Esquema de categorización. *Fuente:* construcción propia



Es importante destacar que categorizar según Galeano (2004):

Es poner juntas las cosas que van juntas. Es agrupar datos que comportan significados similares. Es clasificar la información por categorías de acuerdo a criterios temáticos referidos a la búsqueda de significados. Es conceptualizar y codificar, con un término o expresión que sea claro e inequívoco, el contenido de cada unidad temática con el fin de clasificar, contrastar, interpretar, analizar y teorizar. (p.38)

A continuación, se presenta la tabla con las categorías, subcategorías y su respectiva codificación.

Tabla 2. *Categorías y subcategorías*

CATEGORIA	CODIGO	SUBCATEGORIA
Seguridad activa	SA	1. Objetivos
		2. Dispositivos que comprenden
Seguridad pasiva	SP	1. Objetivos
		2. Dispositivos que comprenden
Seguridad preventiva	SPV	1. Objetivos
		2. Dispositivo que comprende
Normas para conducir	NC	1. Velocidad
		2. Circulación Giratoria
		3. Circulación vehicular
		4. Formas de circulación
		5. Adelantamientos
		6. Distancias
		7. Preferencias de cruce y paso
		8. Giros, detenciones y desplazamientos
		9. Estacionamiento
		10. Obstaculizaciones al tránsito
		11. Uso de luces
Condiciones psicofísicas del conductor	CPC	1. Vista
		2. Oído
		3. Estado psicofísico
		4. Factores que afectan las condiciones físicas
Mantenimiento del vehículo	MV	1. Revisión técnica
		2. Certificado de revisión
Señales viales	SV	1. Tipos de señales
		2. Utilización
Régimen de sanciones	RS	1. Amonestaciones
		2. Multas
	DC	1. Licencia de conducir

Documentaciones para conducir		2. Habilitación del vehículo
Educación vial	EV	1. Concepto
		2. Objetivos
Sugerencias	SG	1. Función de los agentes de tránsito
		2. Cumplimiento de las señales de tránsito
		3. Política de seguridad vial.
		4. Campañas de concienciación
		5. Mantener el respeto entre conductores.
		6. Evitar las coimas
		7. Mantenimiento de pasos peatonales
		8. Mantenimiento de los transporte públicos

Definiciones De La Subcategorías

Para una mejor comprensión nace la necesidad de definir las subcategorías a través de teorías de diferentes autores que permitan una mejor comprensión de las mismas. A continuación, se presenta la tabla de definiciones de las subcategorías:

Tabla 4. Seguridad Activa - SA

SA 1. Objetivos de la seguridad activa	Se entiende por seguridad activa todas aquellas condiciones, sistemas, elementos y factores que tienen por objetivo evitar que ocurran los accidentes de tráfico. Tiene como objetivos evitar que se produzca el accidente y proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha (Rodríguez y Mántaras, 2007, p.4).
--	---

SA 2. Dispositivos que comprenden	Los dispositivos que comprende la seguridad activa son por ejemplo: sistema de suspensión, sistema de frenos, sistema de dirección y neumáticos (Parera,2000, p.16).
-----------------------------------	--

Tabla 5. Seguridad Pasiva - SP

SP 1. Objetivo de la seguridad pasiva	El objetivo de la seguridad pasiva es evitar las lesiones de los pasajeros ante un impacto o colisión, disminuir al máximo la gravedad de las lesiones (Jiménez, Casado, Navarro y Morales, 2016,p.148).
SP 2. Dispositivos que comprenden	Los dispositivos que comprenden la seguridad pasiva son: los cinturones de seguridad, airbags, reposacabezas y sistema de seguridad para bebés(López, p.30).

Tabla 6. Seguridad Preventiva- SPV

SPV 1. Objetivos de la seguridad	Forman parte de los sistemas de seguridad preventiva todos aquellos mecanismos que influyen en el conductor para evitar que se produzca un accidente y generar alertas tempranas (i-Neumaticos.es,2001,párr.5).
SPV 2. Dispositivos que comprenden	Comprenden una correcta climatización, unos asientos que recojan bien el cuerpo, un diseño que permita una buena visibilidad, o sistemas como el avisador de cambio de carril involuntario (LKAS, Line Keep Assitance) mejoran la seguridad preventiva del vehículo(i-Neumaticos.es,2001,párr.5).

Tabla 7. Normas de conducir - NC

NC 1. Velocidad	En las vías públicas existe limitación de velocidad, puesto que está prohibido circular a velocidad superior o inferior a la
-----------------	--

	establecida, ya sea de carácter general o con carácter específico(ETRASA,2009,p.153).
NC 2. Circulación giratoria	La circulación se realiza girando alrededor de un elemento situado en el centro de la misma, dejándolo constantemente a la izquierda del conductor, salvo que exista señalización que indique lo contrario(ETRASA,2009,p.184).
NC 3. Circulación vehicular	La circulación, por lo tanto, es el tránsito o tráfico de vehículos. Este flujo vehicular determina la vida cotidiana en las grandes ciudades ya que, de acuerdo a las condiciones de circulación, pueden generarse congestionamientos que causan la pérdida de un número variable de horas al día a quienes deben desplazarse por este medio. Cuando los atascos son considerables, la circulación se detiene, los vehículos no pueden avanzar(Definicion.de,2014,párr.2).
NC 4. Formas de circulación.	Según el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) las formas de conducir son: <ul style="list-style-type: none">• Circular únicamente en el sentido indicado• Vías de sentido único• Prohibido adelantar varios vehículos a la vez• Maniobra de retroceso solo en presencia de obstáculos• Vías con dos o más carriles de sentido único• El conductor cuidará que ésta no moje a los peatones o a otros vehículos

	<ul style="list-style-type: none"> • En los baches o deterioro, los conductores tomarán las debidas precauciones a fin de evitar accidentes (pp.40-41).
NC 5. Adelantamientos	<p>Un adelantamiento es una maniobra que consiste en sobrepasar a otro vehículo que circula en el mismo sentido que nosotros, pero con velocidad inferior y delante de nosotros. Los adelantamientos se pueden realizar utilizando carriles de sentido contrario al nuestro, pero, existen vías en las que hay habilitado un carril adicional para realizar esta maniobra. La maniobra de adelantamiento es una de las más peligrosas por lo que debe extremar las medidas de seguridad antes de realizarla para evitar accidentes y multas (CEA, párr.1-2).</p>
NC 6. Distancias	<p>La distancia es que el conductor promedio de un vehículo puede ver con claridad hacia adelante en una carretera. Con el concepto de distancia de visibilidad surgen, con el objetivo de hacer un diseño seguro de la carretera: la distancia de visibilidad de parada, la distancia de visibilidad de adelantamiento y la distancia de seguridad entre dos vehículos que viajan por el mismo carril de circulación(Jalca, Pintado, Contento y Mera,2017,p.101).</p>
NC 7. Preferencias de cruce y paso	<p>Son normas generales de prioridad que, en las intersecciones, la preferencia de paso se verificará siempre ateniéndose a la señalización que la regule, es decir, tendremos que comprobar qué dicen las señales al respecto, si estamos circulando o</p>

	no por vía preferente, si tenemos un ceda el paso(MAPFRE,2015,párr.1).
NC 8. Giros	En el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) se presentan las normas que permiten definir como se debe de realizar los giros (p.26).
NC 9. Estacionamiento	Una etapa natural en la circulación de los vehículos es el estacionamiento. En efecto, una vez alcanzado el destino o cumplida la necesidad de realizar un viaje, los vehículos deben dar término a su movimiento. Así, se define el estacionamiento como el proceso de suspensión del movimiento de un vehículo y su colocación en lugares y posiciones determinados, generalmente con su motor detenido, durante un período dado(Álvarez,1976,p.173).
NC 10. Obstaculizaciones al tránsito	Un obstáculo visual es un elemento físico que impide a conductores, ciclistas y peatones la correcta visión de las condiciones de la vía y/o del tránsito. Entre estos elementos se cuentan, por ejemplo, letreros, quioscos, vehículos mal estacionados, líneas de construcción, vegetación, etc. Además es necesario destacar que se ha demostrado que no es necesario que el obstáculo tape completamente a otros vehículos o a peatones, sino que basta que sea un obstáculo parcial para que algunos de los miles de conductores o peatones que circulan por allí no perciban el riesgo(CONASET,párr.1).

NC 11. Uso de luces	<p>La importancia de ser vistos, es vital para los vehículos. La debilidad de su luz, o la ausencia de esta, en la parte posterior, es causante de numerosos accidentes, y cuando no, de frecuentes sustos por parte de los conductores de otros vehículos que, durante la noche, solo se percatan de la presencia de un ciclomotor o una bicicleta cuando ya están encima de ellos, ya que le alcance de la visión de los faros de un automóvil es limitado, sobre todo cuando circula con luces de cruce (obligados por la presencia de otros vehículos en sentido contrario), y si una bicicleta carece de alumbrado trasero o éste es deficiente, el conductor de dicho automóvil verá a la bicicleta demasiado tarde (Ángele y Alonso, 1981, p.123).</p>
---------------------	---

Tabla 8. *Condiciones psicofísicas del conductor – CPC*

CPC 1. Vista	<p>Es necesario ver bien. El conductor tan pronto note deficiencias en la vista debe acudir al médico. La parte del organismo afectada por la fatiga serán los órganos visuales, especialmente en conducción nocturna o en condiciones desfavorables. Para poder conducir con seguridad es necesario ver no solo lo que está al frente, sino también lo que se tiene a los costados y por detrás (Gil, 2011, p.132).</p>
CPC 2. Oído	<p>El oído participa en la conducción, como complemento importante para la visión, ayudándola a situar los estímulos en el tiempo y en el espacio, y con el</p>

	<p>mantenimiento del equilibrio. Las alteraciones de la audición generan pérdida de audición y disminuye la captación de estímulos pudiendo alterar la percepción. Dentro de las alteraciones del equilibrio se encuentran principalmente el vértigo la inestabilidad(ATCAL,2016,p.3).</p>
CPC 3. Estado psicofísico	<p>El conductor debe mantener siempre un adecuado estado psicofísico, que le permita una capacidad de respuesta rápida y precisa. Nunca debe de conducir si se carece de las condiciones idóneas para hacerlo(ETRASA,1997,p.24).</p>
CPC 4. Factores que afectan las condiciones físicas	<p>La ingestión de bebidas alcohólicas durante un viaje actúa de manera negativa sobre el conductor. No hace falta estar completamente bebido, tan siquiera un poco alegre, para que los efectos del alcohol sean peligrosos si se decide conducir un automóvil (Parera,1992, p.25). No solo el alcohol altera gravemente las capacidades para conducir un vehículo. Algunos fármacos y la mayor parte de las drogas también afectan a la conducción porque producen embriaguez, trastornos de atención y concentración y disminución de la capacidad de reacción del conductor, si además mezclan con alcohol el riesgo de accidente es mucho mayor que consumiéndolas por separado(ETRASA,1997,p.36).</p>

Tabla 9. *Mantenimiento del vehículo - MV*

MV 1. Revisión técnica	Su importancia radica en el reconocimiento del derecho del propietario de conocer el estado de funcionamiento y seguridad de su vehículo, así como del derecho del peatón y el pasajero de conocer las condiciones de los vehículos circulantes y de los que los transportan(López,2008,p.343).
MV 2. Certificado de revisión	En el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) menciona que todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques, destinados a circular por la vía pública, están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y la emisión de contaminantes(p.13).

Tabla 10. *Señales viales - SV*

SV 1. Tipos de señales	En el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) menciona que serán consideradas señales de tránsito: a. Todo signo de tránsito contenido en un cartel situado en un plano vertical en relación a la calzada. b. Toda señalización pintada o adherida a la calzada, acera o cordón realizada por la Municipalidad. c. Toda señal luminosa o sonora que oriente la circulación de vehículos, animales y peatones. d. Toda señalización de peligro que se utilice para indicar obras en construcción, accidentes u obstáculos en la calzada. e. Toda indicación realizada por autoridad competente(p.18).
SV 2. Utilización	Es importante la utilización de las señales de tránsito ya que según Nicaraocalli (2016):

	<p>Son signos y símbolos que sirven de guía para los conductores de los vehículos y los peatones en las vías y calles públicas. Las señales de tránsito garantizan que personas de diversas lenguas y culturas puedan interpretar los mensajes, por ello se usan símbolos en lugar de palabras, las cuales se han desarrollado principalmente en Europa y se han adoptado en la mayoría de los países del mundo(párr.1-3).</p>
--	--

Tabla 11. Régimen de sanciones - RS

RS 1.Amonestaciones	<p>Una amonestación es un aviso o advertencia dirigida a alguien con la intención de corregir una actuación que se realiza de forma irregular(DefinicionABC,párr.1).</p>
RS 2. Multas	<p>El término multa es el que se utiliza regularmente para hacer referencia a aquellas sanciones que se pueden aplicar en diferentes tipos de situaciones pero que normalmente se vinculan a errores cometidos en la vía pública, más específicamente a través del tránsito. Las multas varían de acuerdo al tipo de error cometido, así como también a las características del que lo cometió (es decir, si tiene antecedentes o no), de las circunstancias en las que se cometió ese acto y las posibles consecuencias, siempre y cuando las mismas sean observables. En cierto modo, la multa también puede ser entendida como un castigo que se aplica para generar conciencia sobre las personas y así evitar que los actos erróneos se vuelvan a cometer(DefinicionABC,párr.1).</p>

Tabla 12. *Documentaciones para conducir - DC*

DC 1. Licencia de conducir	La licencia de conducir es aquel documento que expide la autoridad administrativa que corresponde y el que permite que quien lo porta conduzca vehículos en la vía pública(Ucha,2011,párr.5).
DC 2. Habilitación del vehículo	En el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) menciona que toda motocicleta o vehículo similar deberá presentar condiciones técnicas, al procederse a su inspección, deberán ser comprobadas, independientemente de las establecidas en el manual de la entidad encargada de la verificación para su habilitación(p.13).

Tabla 13. *Educación Vial - EV*

EV 1. Concepto	Se entiende por educación vial a aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos que transitan por la vía pública(Bembibre,2010,párr.1).
DTI 2. Objetivos	<p>Para la Fundación MAPFRE los objetivos de la Educación Vial son los siguientes:</p> <p>Evitar los accidentes de tráfico tanto de peatones como de conductores.</p> <p>Crear actitudes de prevención, y conocer y emplear técnicas defensivas en relación al tráfico.</p> <p>Conocer las normas de Circulación Peatonal en carretera y tener un comportamiento adecuado como peatón en el uso de las vías públicas y fomentar actitudes de convivencia ciudadana.</p> <p>Utilizar adecuadamente y con sentido de responsabilidad los transportes particulares y colectivos como viajeros.</p>

	<p>Crear actitudes de respeto a las normas y hacia los agentes de circulación como servidores en la vigilancia y ordenación del tráfico.</p> <p>Interpretar situaciones y crear hábitos de prudencia en relación al tráfico.</p> <p>Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad en caso de accidente, así como las normas de socorrismo y primeros auxilios.</p> <p>Identificar los principales grupos de riesgo y analizar dónde, cómo y cuándo se producen los accidentes de tráfico.</p> <p>Comportarse de manera responsable en la conducción de bicicletas y ciclomotores teniendo conciencia de los peligros que pueda suponer y respetando las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos.</p> <p>Valorar las campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad del tráfico(párr.1-11).</p>
--	---

Tabla 14. *Sugerencias - SG*

SG 1. Función de los agentes de tránsito	Funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales (Ecured, párr.1).
SG 2. Cumplimiento de las señales de tránsito	Las medidas para asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito deben atacar a la vez las diferentes causas de su actual incumplimiento. Por eso es necesario combinar acciones para

	<p>fomentar el conocimiento de las normas de tránsito entre todos los ciudadanos, con la eliminación de la ambigüedad de las señales de tránsito, el mejoramiento de dichas señales y la aplicación rígida de controles y multas para los que violen las normas(Moller,2006,p.305).</p>
SG 3. Política de seguridad vial.	<p>Convendría asegurarse que la seguridad vial constituya un tema que se trate de manera integrada y que se tenga en cuenta los distintos usuarios de la vía pública cuando se coopere con otras autoridades y niveles políticos, con servicios jurídicos y policiales, con escuelas o con cualesquiera grupos de usuarios. La política de seguridad vial debe estar en línea con sus intereses sociales y con aquellos del entorno(Monclús,2007,p.486).</p>
SG 4. Campañas de concienciación	<p>Los peatones son unos de los usuarios más vulnerables de las vías urbanas por la nula protección que tienen frente a un impacto con un vehículo y la diferencia entre la inercia del peatón y del vehículo. Por ello, es necesario que los peatones circulen por los lugares habilitados al efecto y que lo hagan de la manera adecuada, de tal forma que se aumente su seguridad. Una solución consiste en el establecimiento de campañas publicitarias en los medios de comunicación masivos con el fin de llegar al mayor público posible. Dichas campañas deben ir</p>

	<p>dirigidas especialmente a aquella parte de la población afectada por la deficiencia, y ser conscientes de las actitudes y aptitudes de los mismos, para poder influir en mayor medida en ellos y que el impacto y repercusión de la campaña sea el mayor posible (Wikivia, párr.2).</p>
<p>SG 5. Mantener el respeto entre conductores.</p>	<p>El motociclista no podrá saber de antemano que tipo de superficie encontrará; por eso, conviene dejarle un campo de acción amplio y estar preparado a para rápidamente en caso de que el motociclista pierda su equilibrio. ...</p> <p>Giros a la Izquierda A menudo no es fácil ver a una motocicleta y a su motociclista, porque los conductores de automóviles están acostumbrados a observar vehículos de mayores dimensiones.</p> <p>El respeto mutuo ayudará en un flujo continuado de tráfico(Edgar,1984,p.46).</p>
<p>SG 6. Evitar las coimas</p>	<p>La noción de coima, se emplea como sinónimo de soborno: la dádiva que se otorga con el objetivo de obtener un favor de un funcionario o de una autoridad. Una coima, por lo tanto, es una suma de dinero o algún objeto de valor que se entrega de modo ilegal para acceder a algún tipo de beneficio. Supongamos que un policía le indica a un automovilista que detenga su marcha ya que se encuentra circulando sin cinturón de seguridad. Esta falta debe ser multada: sin embargo, para evitar la sanción, el</p>

	<p>automovilista le ofrece una coima al policía. Si el agente de la fuerza de seguridad es corrupto, aceptará el dinero y dejará marcharse al automovilista sin hacerle la multa correspondiente. En cambio, si se trata de un hombre honesto, rechazará el soborno y completará el procedimiento como corresponde (Porto y Gardey, 2016, párr. 1-4).</p>
SG 7. Mantenimiento de pasos peatonales	<p>Es importante el mantenimiento correcto de los pasos peatonales ya que se define como la zona de intersección entre la circulación rodada y el tránsito peatonal, es decir, la parte del itinerario peatonal que cruza la calzada de circulación de vehículos al mismo o a diferente nivel (EcuRed, párr. 1).</p>
SG 8. Mantenimiento de los transporte públicos	<p>Se define como mantenimiento a las acciones que tienen por objeto mantener un vehículo o restaurarlo a un estado normal de funcionamiento. El mantenimiento adecuado del vehículo permite que la vida útil del vehículo se prolongue y se disminuya el riesgo de averías (Ibañez y Ruiz, 2010, p.24).</p>

Reducción De Las Informaciones En Las Categorías Y Sus Interpretaciones

Para la organización de las categorías, subcategorías y códigos se utiliza la **red semántica** elaborada con Atlas ti. Una red semántica o conceptual (network) “Permiten la representación gráfica de los hallazgos o de la teoría que emerge en el análisis” (Contreras, 2012, p.12).

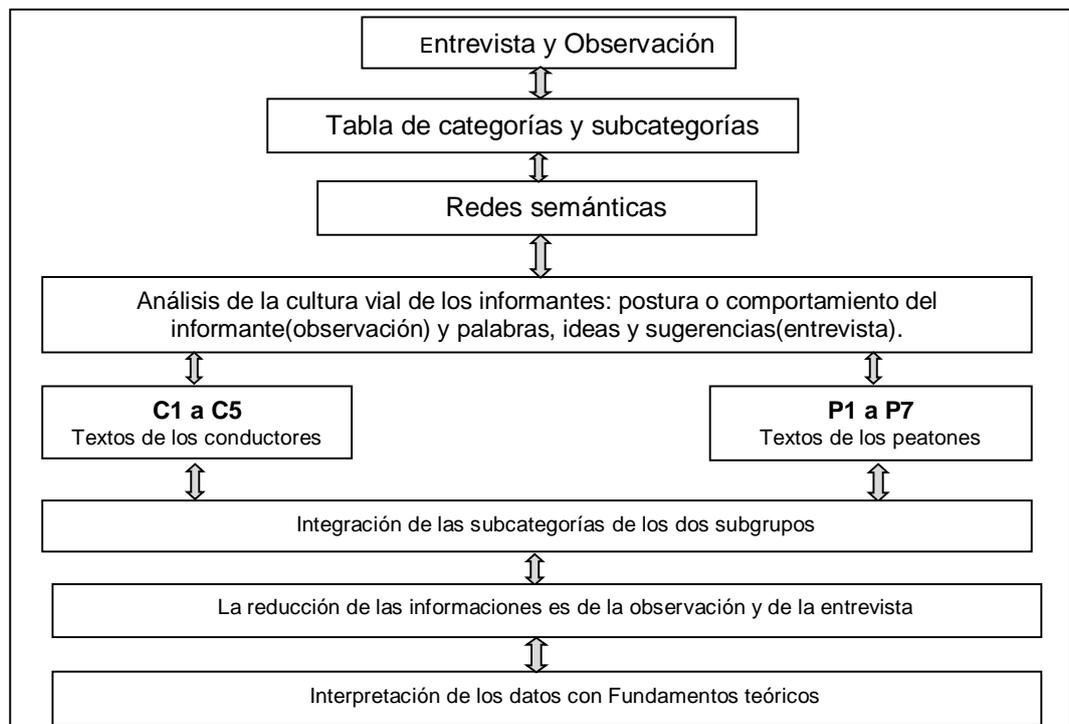
Para el análisis de las redes semánticas se utiliza el identificador asignado a cada entrevistado en la descripción de los entrevistados.

Para la identificación del resultado de la observación y comentario del entrevistador se utiliza la siguiente nomenclatura:

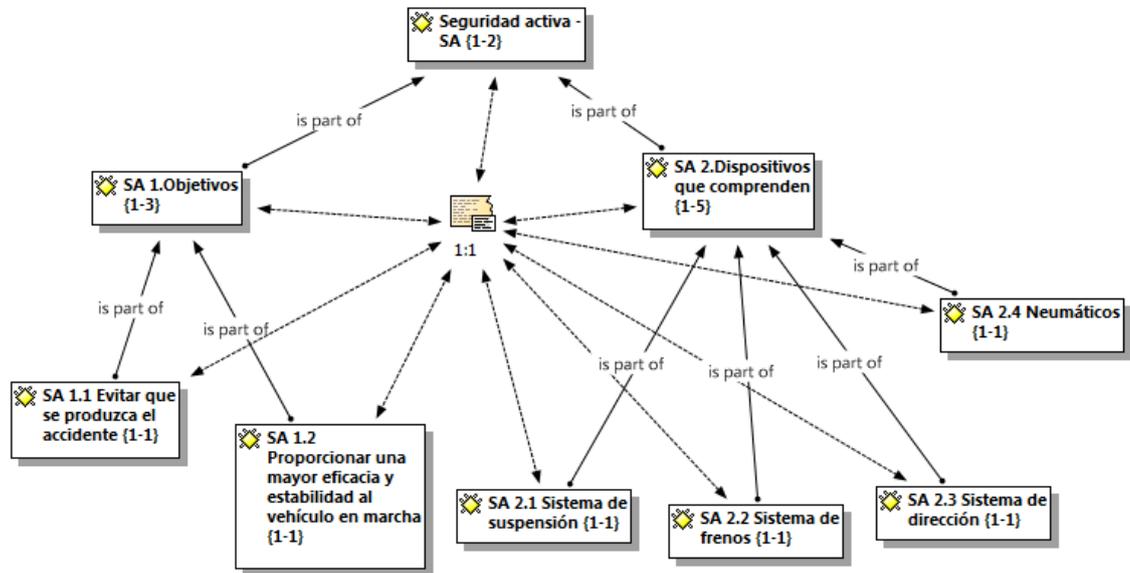
"CO." ("comentarios del observador").

El esquema de análisis con las redes semántica se muestra en la siguiente figura:

Figura 6. Esquema de análisis con las redes semántica **Fuente:** construcción propia



A continuación, se presenta la red semántica y luego se analiza con las opiniones de los informantes que apoyan la construcción de las subcategorías.

Figura 8. Categoría: Seguridad Activa**Código:** SA

En la figura 5 se observa la categoría **SA-SEGURIDAD ACTIVA {1-2}** que une en un centro 1:1 a todas las subcategorías que se relacionan entre sí.

Subcategoría: SA 1. Objetivos {1-1}

Esta subcategoría nace de las frases textuales que se expone a continuación:

C1: cruza los brazos, dirige su mirada hacia mi persona y menciona:

“Las personas ni siquiera piensan en evitar que pase un accidente, algunos manejan sin estudiar, yo nunca estudie (SA1:C1:1)”.

C2: cruza los brazos, dirige su mirada hacia mi persona y menciona:

“no reviso mi camión por más que algunas veces escucho ruidos raros, no hay tiempo (SA1:C2:1)”.

P2: Realiza unos pasos hacia atrás, mueve la cabeza hacia la derecha donde estoy ubicado y dice:

“generalmente en los micros que me subo siempre se escucha ruidos de imperfección (SA1:P2:1)”

CO: Se puede observar la relación entre las frases de **C1 (SA1:C1:1)** y **P2 (SA1:P2:1)**, en cuanto a que no se cumplen con los objetivos de la seguridad activa que

según Rodríguez y Mántara (2007) “objetivos evitar que se produzca el accidente y proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha” (p.4).

C1 se evidencia a través de su percepción una cultura de que las personas no toman conciencia a la hora de manejar y sin poseer la preparación adecuada conducen un vehículo (*SA1:C1:1*), esto se relaciona con **C2(SA1:C2:1)** que tampoco toma conciencia al conducir su vehículo con desperfecto. Sin embargo, en la frase de **P2(SA1:P2:1)** se puede identificar la cultura de los conductores que no dimensionan el peligro de llevar a personas en autobuses que no están en condiciones (*SA1:P2:1*). Por la misma pudiera estar relacionado con la subcategoría **SA 2. Dispositivos que comprenden {1-5}**.

Subcategoría: SA 2. Dispositivos que comprenden {1-5}

Dicha subcategoría fue extraída de las siguientes expresiones:

C3: mira hacia al frente y expresa:

“los vehículos que me da la empresa no están en condiciones muchas veces, yo suelo por la experiencia conocer los problemas de suspensión, frenos, y la dirección bastante dura (SA2:C3:1)”.

P4: cruza los brazos y dice:

“si te fijas en los neumáticos de los vehículos, están súper gastados (SA2:P4:1), algunas veces parece que se va a desarmar todo el vehículo, está inestable, desastre total, pero igual hay que viajar”.

C5: realiza un suspiro y acentuando la voz menciona:

“la verdad que cuestiones básicas como el neumático no se cambia en el tiempo que se debe cambiar porque los jefes dicen que es caro y que se utilicen hasta lo máximo(SA:C5:1)”.

CO: En la expresión de **C3(SA2:C3:1)** se evidencia una acción del empleador de no brindar al empleado el vehículo en condiciones que debería de estar para el trabajo. **P4(SA2:P4:1)** se refiere específicamente sobre los neumáticos de los vehículos que desde su observación se encuentran bastantes desgastados, esto tiene concordancia con lo que menciona **C5(SA:C5:1)** que se refiere a los neumáticos que no se cambian en el tiempo por causas de los jefes que tratan de utilizar hasta el máximo, que inclusive

puede pasar las recomendaciones técnicas. Por la misma es importante tener en cuenta lo que menciona Parera (2000):

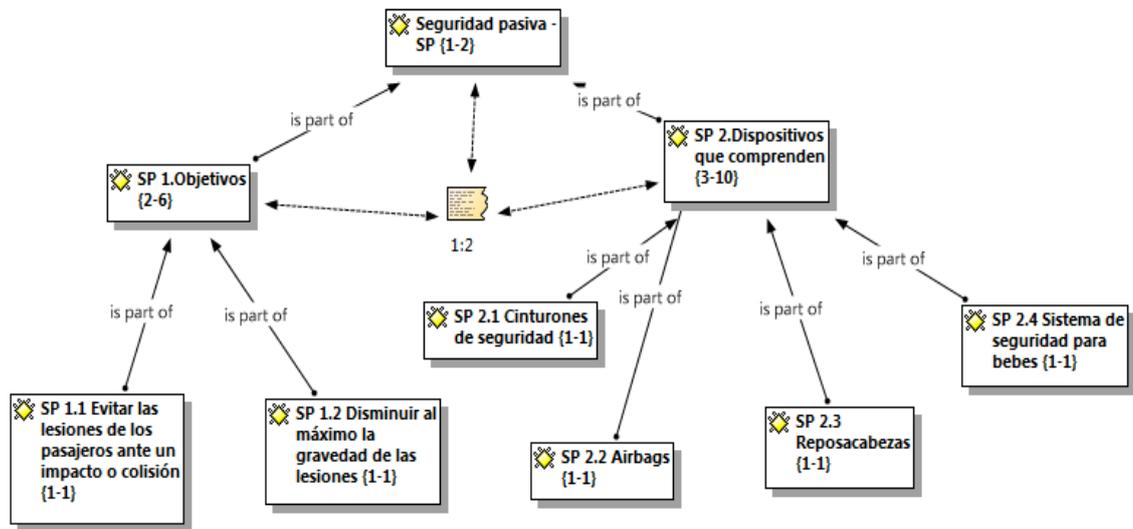
La seguridad activa se refiere a los sistemas, dispositivos, o mecanismos que, incorporados al automóvil, incrementan su seguridad en los desplazamientos; por ejemplo, los frenos ABS incrementan la eficacia del sistema de frenos o las suspensiones de dureza variable, que acoplan su acción al estado del firme, son elementos de seguridad activa. Con otra definición los podríamos denominar como aquellos sistemas que actúan siempre de acuerdo con el funcionamiento normal del vehículo (p.16).

Elementos fundamentales como los neumáticos, se debe respetar las especificaciones técnicas ya que según León:

Los neumáticos son una de las piezas fundamentales en cualquier vehículo. Sus funciones son proporcionar agarre, tracción, adherencia y ser un elemento de suspensión. A la hora de hablar de neumáticos surgen varias incógnitas, puesto que en general existe una falta de conocimiento en cuanto a las especificaciones técnicas de uno y de otro, a las medidas que deben tener para un uso apropiado, utilizar la presión de aire correcta conforme al uso que se le darán a los mismos, verificar los calados (dibujos de neumáticos) para apreciar si es de mejor o peor calidad, inclusive si están en buenas o malas condiciones como para recambiarlos(párr.1).

Figura 9. Categoría: Seguridad Pasiva

Código: SP

**Subcategoría: SP 1. Objetivos {1-2}**

Esta subcategoría nace de las frases textuales que se exponen a continuación:

C3: cruza las piernas y los brazos, y dice:

“realmente nuestros colectivos no están preparados para los impactos, acá vos frenas fuertes y ya se caen los pasajeros y algunos inclusive se lesionan, tendría que haber un mecanismo para evitar las lesiones en caso un choque (SP1:C1:2)”.

C5: Apoya la palma de la mano sobre su escritorio y dice:

“mi vehículo tiene especificaciones en cuanto a la seguridad, de ahí que sea seguro no sé, porque nunca tuve un choque, ni le hice la revisión técnica (SP1:C5:2)”.

P3: cruza los dedos de la mano, se detiene en su andar, eleva la mirada y responde seguidamente:

“periódicamente suelo ver accidente que muchas veces no son tan fuertes, pero causan lesiones muy graves porque las personas no tienen en cuenta la seguridad vial (SP1:P3:1)”.

CO: **C3(SP1:C1:2)** evidencia desde su percepción que los colectivos no están preparados para los impactos de accidentes de tránsito, explicando las consecuencias que tienen con respecto a los pasajeros. **C5(SP1:C5:2)** no está segura de las especificaciones técnicas de su vehículo cuando ocurra un accidente de tránsito.

P3(SP1:P3:1) afirma que periódicamente observa accidente que por no tenerse en cuenta la seguridad vial suele tener consecuencias graves. Por la misma es importante tener en cuenta los objetivos de la seguridad pasiva que es “evitar las lesiones de los pasajeros ante un impacto o colisión, disminuir al máximo la gravedad de las lesiones” (Jiménez, Casado, Navarro y Morales, 2016, p.148). Por la misma pudiera estar relacionado con la subcategoría **SP 2. Dispositivos que comprenden {3-10}**.

Subcategoría: SP 2. Dispositivos que comprenden {3-10}

Esta subcategoría tiene su origen en la siguiente expresión:

P3: Queda en silencio por un instante, eleva la mirada y dice:

“las personas no quieren utilizar cinturón de seguridad, y es de suma importancia (SP2:P3:2)”

C1: suspira levemente y dice:

“me olvido y no utilizo (SP2:C2:2)”

C2: cruza los brazos y expresa:

“algunas veces utilizo el cinturón de seguridad (SP2:C2:2)”

C5: acentúa la voz eleva la mirada y expresa:

“no utilizo el cinturón de seguridad porque es molesto, pero debería de utilizar porque salva vidas, también los vehículos no suelen tener el tema del Airbags, seguridad para los bebés, hasta para reposar la cabeza es importante ante cualquier impacto (SP2:C5:3)”

CO: Para **P3(SP2:P3:2)** emite su percepción con respecto a la no utilización del cinturón de seguridad, expresando que es suma importancia (**SP2:P3:2**). En la frase de **C1(SP2:C2:2)** se evidencia la cultura de no utilizar el cinturón de seguridad justificando con el olvido. **C2(SP2:C2:2)** también evidencia el mismo comportamiento de **C1(SP2:C2:2)** mencionando que en ocasiones utiliza el cinturón de seguridad. **C5(SP2:C5:3)** evidencia una cultura realmente preocupante ya que sabiendo la importancia de utilizar el cinturón de seguridad alega una excusa de molestia por la cual no utiliza, también cita otros componentes fundamentales que se pueden describir en lo siguiente “los dispositivos que comprenden la seguridad pasiva son: los cinturones de seguridad, airbags, reposacabezas y sistema de seguridad para bebés” (López, p.30).

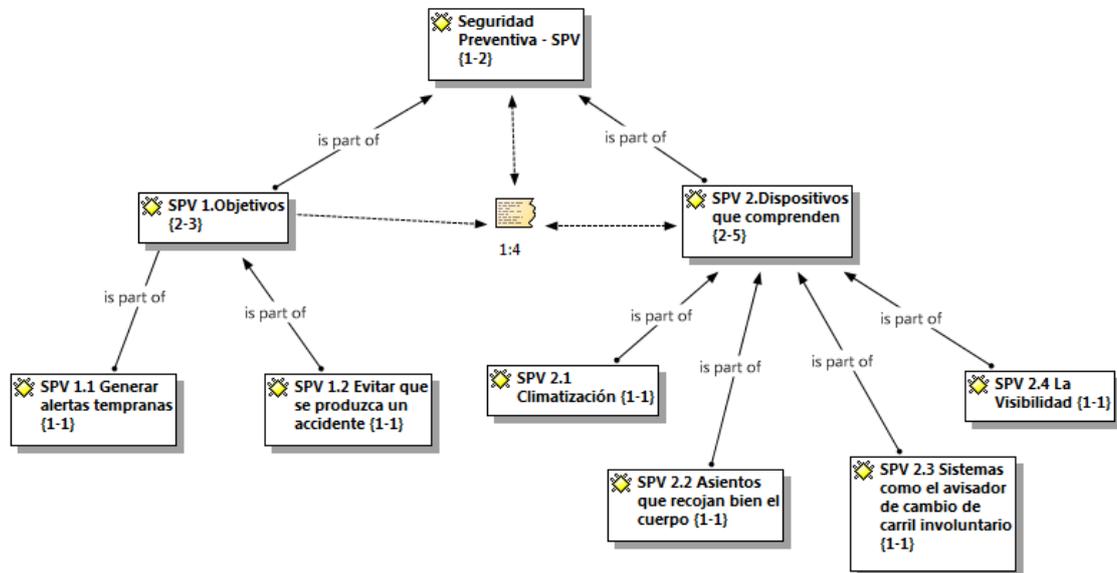
Se evidencia la cultura de las personas que conocen sobre la importancia de los componentes de la seguridad pasiva pero que no utilizan simplemente por comodidad sin dimensionar la consecuencia que podría acarrear si ocurre un siniestro vial como menciona MAPFRE(2016):

Las consecuencias pueden ir desde lesiones leves hasta lesiones calificadas como graves e incluso la muerte. Todo depende del tipo de accidente y de la velocidad a la que se vaya. El cinturón no sólo impide que nos lesionemos a nosotros mismos y que salgamos disparados del habitáculo sino también que podamos provocar heridas en otros. Evita así que choquemos contra otros pasajeros del vehículo. No utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros supone un gran riesgo, ya que, en un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos delanteros puede ser hasta 8 veces mayor. No podemos olvidar que en una colisión frontal de un vehículo que circula a 80 km/h si sus pasajeros no llevan abrochado el cinturón, el resultado suele ser la muerte o lesiones graves. Abrocharse el cinturón de seguridad puede reducir hasta un 80% la probabilidad de muerte en un accidente de tráfico. La plena eficacia del airbag va acompañada del uso correcto del cinturón de seguridad, evitando así abrasiones y consecuencias mayores. A pesar de todo, todavía algunos conductores y pasajeros no lo usan. No podemos olvidar que una colisión a 50 km/h contra un objeto rígido equivale a caer desde un tercer piso(párr.1-7).

Se destaca una cultura vial preocupante de los participantes al no utilizar un componente fundamental para minimizar las heridas y el riesgo de fallecimiento en el caso que ocurriera una colisión.

Figura 10. Categoría: Seguridad Preventiva

Código: SPV



Subcategoría: SPV 1. Objetivos {2-3}

Esta subcategoría tiene su origen en la siguiente expresión:

C1: eleva la mirada hacia mi persona y dice:

“realmente se debe pensar y generar alertas o prevención de accidentes de tránsito (SPV1:C1:3)”.

P6: se apoya sobre su mostrador y expresa:

“lo que pasa es que no se previene sobre los accidentes de tránsito para evitar, los conductores manejan muy fuerte (SPV1:P6:1)”.

CO: En la frase de **C1(SPVI:C1:3)** se denota una percepción de preocupación por las alertas o prevención de accidente de tránsito. Según la percepción **P6(SPVI:P6:1)** no se previene los accidentes de tránsito mencionando que los conductores manejan a alta velocidad. En las frases de los participantes se nota la preocupación por la prevención de los accidentes de tránsito que según Sancor Seguros:

La prevención de los accidentes de tránsito demanda de acciones pues los desafíos y peligros son diferentes. Así, reformar las pautas para circular por la vía pública, identificar los riesgos del tránsito moderno, mejorar los hábitos, costumbres y conductas que se tienen al conducir un

vehículo y convencer para la utilización de los elementos de seguridad, son sólo algunos de los fines que debe tener un programa que pretenda disminuir la accidentalidad vial y sus graves secuelas físicas y psicológicas(párr.9).

Subcategoría: SPV 2. Dispositivos que comprenden {2-5}

Esta subcategoría tiene su origen en la siguiente expresión:

P4: eleva su mirada hacia mi persona y dice:

“los conductores muchas veces no tienen la comodidad, el calor es impresionante por ahora con este gobierno van apareciendo los vehículos climatizados (SPV2:P4:2)”.

C2: acentúa la voz, cruza los varazos a la altura del pecho y menciona:

“legalmente los vehículos que nos dan es desastre el asiento del tapizado todo roto, sus parabrisas todo rayado, a los dueños no le importa eso (SPV2:C2:3)”.

C3: cruza las piernas y menciona:

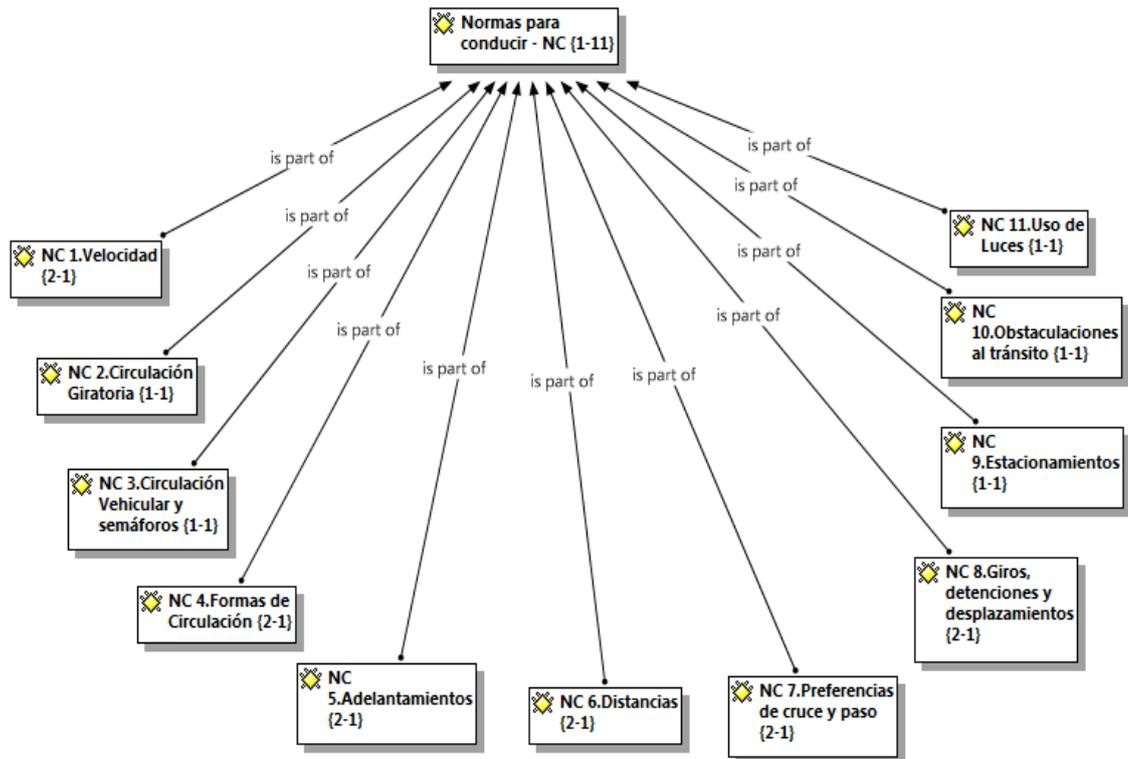
“como vez desastre son nuestro colectivo, fíjate en el asiento, su parabrisa tiene fisura y además descompuesto ahora, pierdo un día de trabajo, los empresarios ni caso te hacen (SPV2:C3:3)”.

CO: P4(SPV2:P4:2) se preocupa por la comodidad de los conductores y a la vez menciona los nuevos autobuses climatizados que fueron adquiridos en este periodo de gobierno. **C2(SPV2:C2:3)** evidencia una cultura de los empresarios de proveer vehículos en malas condiciones sin importar las consecuencias que podría ocasionar, esto en parte tiene concordancia con la frase de **C3(SPV2:C3:3)** a diferencia que el mismo trabaja en transporte público y la consecuencia es mayor si ocurre un accidente de tránsito ya que transporta pasajeros. Por lo mencionado se comprende la relación entre las frases de **P4**, **C2** y **C3** sobre los dispositivos que posee la seguridad preventiva, siendo la mismas fundamentales porque son:

Mecanismos que influyen en el conductor para evitar que se produzca un accidente. Una correcta climatización, unos asientos que recojan bien el cuerpo, un diseño que permita una buena visibilidad, o sistemas como el avisador de cambio de carril involuntario mejoran la seguridad preventiva del vehículo (i-neumaticos.es,2008, párr.5).

Figura 11. Categoría: Normas para conducir

Código: NC

**Subcategoría: NC 1. Velocidad {2-1}**

Esta subcategoría nace de las frases textuales que se expone a continuación:

C5: levanta la mirada, se detiene un momento y dice:

“no suelo respetar la velocidad (NC1:C5:4)”.

C2: Eleva la mirada, entrelaza los dedos y dice:

“el tráfico es pesado en algunas partes pasas la velocidad para compensar el horario de atraso (NC1:C2:4)”.

C3: cruza los brazos a la altura del pecho, acentúa la voz y dice:

“suelo sobrepasar la velocidad porque dependemos de cobrar por redondo (NC1:C3:4)”.

P2: mueve las dos manos, y dice:

“suelo viajar en colectivo y los choferes parece que juegan carrera, manejan fuerte (NC1:P2:2)”.

P5: aprieta la mano con la cabeza, se detiene un momento y dice:

“mi hijo como loco manejan los choferes, todo el día es así (NC1:P5:1)”.

CO: En la frase de **C5(NCI:C5:4)** se evidencia el riesgo de accidente de tránsito al manejar a alta velocidad esto concuerda con la frase de **C3(NCI:C3:4)** poniendo como excusa el cobro sin dimensionar las consecuencias que podría ocasionar ya que transporta pasajeros. **C2(NCI:C2:4)** también no respeta la velocidad excusándose del tráfico y a modo de compensar la pérdida de tiempo sobrepasa la velocidad permitida. En las frases de **P2(NCI:P2:2)** y **P5(NCI:P5:1)** se evidencia la cultura vial de los conductores que no se respetan la velocidad “considerada comúnmente como uno de los factores más determinantes en los accidentes con víctimas. En más de uno de cada tres accidentes, hay una velocidad inadecuada, lo que hace que el número de muertos aumente el 50 por 100” (CEA, párr.1). En este sentido es significativo tener en cuenta lo que menciona Hernández (2017):

Es importante tener en cuenta que los límites de velocidad están para proteger. Y es que la rapidez también afecta la seguridad incluso cuando se está manejando el límite o demasiado rápido para las condiciones del camino, como por mal tiempo, cuando una carretera está en reparación o en un área de noche que no está bien iluminada.

Asimismo, el exceso de velocidad no sólo pone en peligro la vida del que va manejando, sino también a todas las personas que lo rodean. Durante más de dos décadas, el exceso de velocidad ha estado involucrado en aproximadamente un tercio de todas las muertes en la que están involucrado un vehículo(párr.1-3).

Subcategoría: NC 2. Circulación Giratoria {1-1}

Esta subcategoría tiene su origen en la siguiente expresión:

C1: eleva su mirada, se detiene por un instante y dice:

“los conductores muchas veces no queremos respetar los giros, por apuro en cualquier lugar giro (NC2:C1:4)”.

C2: dirige su mirada hacia mi persona y expresa:

“legalmente amigo para girar hay que ir lejos y por eso giro por donde me queda más cerca (NC2:C2:5)”.

C4: emite una leve sonrisa y expresa:

“con la moto en cualquier parte suelo girar (NC2:C4:1)”.

C5: mueve las manos de izquierda a derecha y expresa:

“suelo girar de acuerdo a las señales de tránsito (NC2:C5:5)”.

CO: En la frase de **C5(NC2:C5:5)** se denota que respeta los giros de acuerdo las señales de tránsito en contraste con las expresiones de **C1(NC2:C1:4)**, **C2(NC2:C2:5)** y **C4(NC2:C4:1)** que no respetan los giros siguiendo sus propias conveniencias. En este sentido para Policía Local de Huévar del Aljarafe(2014) “Cuando se circula es muy común encontrarse con rotondas, pero muchos conductores desconocen cuál es la manera correcta de circular en ellas”(párr.1). En nuestro país se expresa claramente en el artículo 61 de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, lo siguiente:

Artículo 61.- Giros. Para realizar un giro, debe respetarse la señalización y observar las siguientes reglas:

- a) advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta completar el cruce.
- b) Circular desde 30 (treinta) metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada.
- d) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida, sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar, debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.
- e) Si por el costado derecho o carril especial circulan vehículos de tracción a sangre y conservan su dirección, los vehículos que giren, deben efectuar la maniobra por detrás de ellos (p.26).

Subcategoría: NC 3. Circulación vehicular y los semáforos {1-1}

C1: suspira levemente, dirige la mirada hacia mi persona y dice:

“no te puedo mentir suelo cruzar el semáforo en rojo (NC3:C1:5)”.

C4: levanta la mirada, se detiene un momento y dice:

“a la noche cuando ya es tarde y circulo veo que no viene nadie suelo pasar en rojo (NC3:C4:2)”.

P1: mueve la cabeza de izquierda a derecha y menciona:

“yo suelo ver que los autos pasan luz roja y es peligroso (NC3:P1:1)”.

P2: fija su mirada hacia mi persona y menciona:

“yo miro igual si esta en rojo para cruzar porque pasan los autos en rojo (NC3:P2:3)”.

P3: mueve la mano de izquierda a derecha y menciona:

“en mi recorrido suelo observar cómo la gente no toma conciencia al pasar los semáforos en rojo (NC3:P3:3)”.

CO: En las frases de **C1(NC3:C1:5)** y **C4(NC3:C4:2)** se evidencia una cultura vial de no respetar las señales semaforicas, esto concuerda con lo que observa **P3(NC3:P3:3)** mencionando que las personas son inconscientes al no respetar las señales semaforicas. En cuanto a la frase de **P2(NC3:P2:3)** no tiene confianza en el respeto de los conductores por los semáforos, por la misma toma precaución al cruzar la vía pública. En este sentido se comprende que no se tiene en cuenta lo que expresa el artículo 62 de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

Artículo 62.- Vías semaforizadas. En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

1. Con luz verde, avanzar.
2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o del cruce peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer el cruce antes de la roja.
4. Con luz amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuarlo con precaución.
5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y solo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno.
6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

1. Tengan enfrente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante.
2. Solo exista semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.

3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con luz roja o amarilla enfrente.
- c) No rigen las normas comunes sobre el cruce o intersección de dos calles.
- d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía.
- e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio, ni con luz verde, si del otro lado del cruce no hay espacio suficiente.
- f) En vías de doble mano, no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita (pp.26-27).

Las consecuencias podrían ser grave como se menciona en CABROWORLD(2017):

Saltarse un semáforo en rojo conlleva un gran riesgo de sufrir un accidente con graves secuelas además de la consecuente multa y retirada de puntos. Sin embargo, esto no parece ser suficiente para que los conductores dejen de hacerlo y lamentablemente hay personas que siguen cometiendo esta infracción que se puede acabar pagando muy caro(párr.1).

Subcategoría: NC 4. Formas de circulación {2-1}

Esta subcategoría nace de la frase textual que se expone a continuación:

C3: emite una leve sonrisa y expresa:

“realice algunos adelantos indebidos (NC4:C3:5)”.

C4: cruza los brazos a la altura del pecho, acentúa la voz y dice:

“muchas veces por apuro donde no hay trafico ya entré en contramano (NC4:C4:3)”.

P1: fija su mirada hacia mi persona y expresa:

“cuando llueve no respetan, pasan con velocidad y te mojan todo (NC4: P1:2)”.

P4: mueve la cabeza de izquierda a derecha y expresa:

“varias veces me mojaron cuando llueve, parece que hacen a propósito (NC4: P4:3)”.

CO: En la frase de **C3(NC4:C3:5)** se evidencia una cultura vial incorrecta al realizar adelantamiento indebido, pudiendo ocasionar accidentes de tránsito con derivaciones fatales. **C4(NC4:C4:3)** realiza una acción peligrosa al conducir en contramano, poniendo en peligro su vida y la de los demás conductores que transitan en sentido correcto. En las frases de **P1(NC4: P1:2)** y **P4(NC4: P4:3)** se denota la molestia que ocasionan los conductores a la hora de conducir en tiempo lluviosos no respetando a los peatones. Estas frases delatan el incumplimiento del Reglamento General de Tránsito de la Ciudad de Asunción (2010) de las formas de conducir son:

- Circular únicamente en el sentido indicado
- Vías de sentido único
- Prohibido adelantar varios vehículos a la vez
- Maniobra de retroceso solo en presencia de obstáculos
- Vías con dos o más carriles de sentido único
- El conductor cuidará que ésta no moje a los peatones o a otros vehículos
- En los baches o deterioro, los conductores tomarán las debidas precauciones a fin de evitar accidentes (pp.40-41).

Subcategoría: NC 5. Adelantamientos {2-1}

Esta subcategoría tiene su origen en la siguiente expresión:

C2: dirige su mirada hacia mi persona y expresa:

“algunos demasiado lento manejan y no tengo opción que adelantarme en doble raya (NC5:C2:6)”.

C3: realiza una mueca con la boca y expresa:

“me adelante doble raya y casi choque (NC5:C3:6)”.

C4: eleva su mirada, se detiene por un instante y dice:

“no me doy cuenta y me adelanto donde no debe ser (NC5:C4:4)”.

P1: mueve las manos de izquierda a derecha y expresa:

“la gente se adelanta donde no se permite sin prever las consecuencias (NC5:P1:3)”.

P2: levanta la mano hacia la altura del pecho y expresa:

“hacia ruta 1, la gente se adelanta y es muy peligroso porque hay lugares que no está permitido (NC5:P2:4)”.

CO: En las frases de **C2(NC5:C2:6)**, **C3(NC5:C3:6)** y **C4(NC5:C4:4)** se denota una cultura vial de realizar los adelantamientos de acuerdo a sus necesidades sin medir las consecuencias que podría ocasionar. **P1(NC5:P1:3)** y **P2(NC5:P1:4)** evidencia el accionar por parte de los conductores que realiza los adelantamientos indebidos. En este sentido para la Fundación CEA de Seguridad Vial:

La maniobra de adelantamiento es una de las más peligrosas por lo que debe extremar las medidas de seguridad antes de realizarla para evitar accidentes y multas. Aunque cada vez son más las vías con varios carriles de circulación en un mismo sentido, se tienen que mantener las mismas precauciones. La maniobra en sí habrá de realizarse con rapidez, pero sin brusquedad y con suficiente reserva de aceleración, adaptando el régimen de marchas a la misma. Siempre habrá de efectuarse en los tramos permitidos y con visibilidad suficiente(párr.2).

Subcategoría: NC 6. Distancias {2-1}

C1: fija la mirada hacia mi persona y expresa:

“creo que hay una ley que establece la distancia entre autos, pero no se respeta (NC6:C1:6)”.

C2: realiza un breve suspiro y expresa:

“siempre la gente te tuquea porque se acerca mucho a tu auto, yo también me suelo pegar mucho a los vehículos (NC6:C2:7)”.

C4: entrelaza los dedos de las manos y expresa:

“yo me suelo acercar mucho a los autos en los semáforos, mala costumbre (NC6:C4:5)”.

P1: cruza los brazos, realiza un breve suspiro y expresa:

“los colectivos se pegan por los autos (NC6:P1:4)”.

CO: En la frase de **C1(NC6:C1:6)** se denota el desconocimiento de la ley de tránsito, mencionando que no se respeta. **C2(NC6:C2:7)** se siente molesto porque las

personas no respetan la distancia, pero al mismo tiempo se evidencia que realiza la misma acción con otras personas de la misma manera. **C4(NC6:C4:5)** no respeta la distancia en los semáforos sabiendo que es incorrecto y alegando que es de costumbre. **P1(NC6:P1:4)** expresa que los colectivos no respetan la distancia entre los vehículos. En estas frases se comprende que no se tiene en cuenta la distancia entre vehículos. Según el artículo 66: Prohibiciones de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL “f) Conducir a una distancia del vehículo que lo antecede, menor de la prudente, de acuerdo con la velocidad de marcha”(p.29). Para Arboleda y Vanegas(2014):

Mantener la distancia de frenado es fundamental a la hora de conducir un vehículo. Muchos de los accidentes de tránsito que se presentan cada día en las carreteras ocurren porque muchos conductores no tienen en cuenta un importante factor a la hora de conducir: la distancia de frenado. Y es que el exceso de velocidad y de confianza en el estilo de manejo hacen que una persona no tome la suficiente distancia con los vehículos a su alrededor, ocasionando accidentes que se hubieran podido evitar con un poco más de precaución.

Al no mantener una distancia de frenado adecuada, podemos también atropellar a un peatón o sufrir un accidente con graves consecuencias que van desde lesiones hasta la muerte(párr.2-3).

Subcategoría: NC 7. Preferencias de cruce y paso {2-1}

P5: se balancea hacia adelante y expresa:

“las personas no utilizan la franja peatonal (NC7:P5:2)”.

P6: mueve las manos a la altura del pecho y dice:

“yo veo que los conductores pisan la franja peatonal (NC7:P6:2)”.

P7: realiza un breve suspiro y menciona:

“no se respeta la franja peatonal, no se les da preferencia a las personas, ellos se apuran y por poco no te pisan (NC7:P7:1)”.

C1: eleva su mirada hacia mi persona y expresa:

“no le veo a la gente porque cruzan en medio de los vehículos (NC7:C1:7)”.

C3: cruza los brazos, realiza un breve suspiro y expresa:

“las personas cruzan fuera de la franja peatonal (NC7:C3:7)”.

CO: Para **P5(NC7:P5:2)** las personas no utilizan la franja peatonal esto concuerda con lo que mencionan **C1(NC7:C1:7)** y **C3(NC7:C3:7)**. Para **P6(NC7:P6:2)** y **P7(NC7:P7:1)** los conductores no respetan la franja peatonal. En este sentido se comprende que se obvia la preferencia de cruces y pasos de peatones. Según el artículo 33: Prioridad de paso de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

Los peatones que atraviesen la vía por las franjas peatonales delimitadas para ese fin, tendrán prioridad de paso, excepto en los lugares con señalización semafórica donde deberán ser respetadas las disposiciones de la presente Ley.

En los lugares donde hubiere señalización semafórica peatonal, será dada la preferencia a los peatones que no hayan concluido el paso, aun en caso que el semáforo libere el tránsito de vehículos (p.15).

Para la Asociación Civil Luchemos por la Vida de Buenos Aires podría traer consecuencias como se expresa a continuación:

Cruzar o caminar distraídos, no respetar las señales del semáforo, jugar en la calle, cruzar por cualquier parte, caminar por la calzada, cruzar con las barreras bajas, etc. son algunos de los comportamientos de riesgo que solemos actuar sin pensar en las consecuencias.

Es importante pensar en los comportamientos destacados como riesgosos, en qué consiste el riesgo y cuál es el comportamiento seguro. Y reflexionar acerca de lo que nos motiva a arriesgarnos cada día y sobre la conveniencia de cambiar comportamientos de riesgo por otros seguros(párr.7-8).

Subcategoría: NC 8. Giros {2-1}

C1: cruza los brazos y expresa:

“me olvido muchas veces de prender mi señalero (NC8:C1:8)”.

C4: eleva su mirada hacia mi persona y expresa:

“muchas veces no prendí mi señalero para girar (NC8:C4:6)”.

C5: se detiene por un momento y luego expresa:

“muchas veces casi choque porque las personas giran de golpe sin prender su señalero (NC7:C5:6)”.

P5: cruza los dedos de las manos y dice:

“se gira con mucha velocidad (NC8:P5:3)”.

P6: mueve las manos a la altura del pecho y dice:

“algunas veces giran de golpe si prender su señalero (NC8:P6:3)”.

P7: realiza un breve suspiro y menciona:

“una vez casi me atropellaron porque pensé que iba a girar y vino directo hacia mí, estaba prendido su señalero (NC8:P7:2)”.

CO: En la frase de **C1(NC8:C1:8)** se observa que en ocasiones no utiliza su señalero en los giros esto concuerda con lo que menciona **C4(NC8:C4:6)** y **P6(NC8:P6:3)** que evidencia el giro de conductores sin prender su señalero. **C5(NC7:C5:6)** y **P7(NC8:P7:2)** menciona inclusive que casi tuvieron accidente porque algunos conductores no utilizan su señalero al girar. Para **P5(NC8:P5:3)** los conductores giran a gran velocidad, en este sentido Córdoba (2014) “Los giros indebidos son una de las principales causas de muerte en las carreteras” (párr.1).

Se comprende que no se tiene en cuenta lo que menciona el artículo 61: Giros de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

Giros. Para realizar un giro, debe respetarse la señalización y observar las siguientes reglas:

- a) advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta completar el cruce.
- b) Circular desde 30 (treinta) metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar
- c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada.
- d) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida, sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar, debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.
- e) Si por el costado derecho o carril especial circulan vehículos de tracción a sangre y conservan su dirección, los vehículos que giren, deben efectuar la maniobra por detrás de ellos (p.26).

Subcategoría: NC 9. Estacionamiento {1-1}

C2: eleva su mirada y expresa:

“estacionan en lugares que son para embarazadas (NC9:C2:8)”.

C3: mueve los brazos de izquierda a derecha y expresa:

“ya llegué a estacionar en lugar para discapacitado porque estaba en apuro (NC9:C3:8)”.

C4: emite una leve sonrisa y luego expresa:

“no hay lugar y estaciono en cualquier lugar (NC9:C4:7)”.

P3: frunce la frente y dice:

“estacionan sobre la franja peatonal (NC9:P3:4)”.

P5: mueve la cabeza de izquierda a derecha y dice:

“se estacionan frente a tu portón y no podés salir (NC9:P5:4)”.

P7: cruza los brazos y menciona:

“estacionan en lugar para personas discapacitada y eso molesta (NC9:P7:3)”.

CO: En las frases de **C2(NC9:C2:8)** y **P7(NC9:P7:3)** se denota que han observado a conductores que se estacionan en lugares reservados (para embarazadas y discapacitados). En la frase de **C3(NC9:C3:8)** se denota un accionar indebido al estacionar en lugar reservado para personas con capacidades diferentes, este accionar también se evidencia en la frase de **C4(NC9:C4:7)**, alegando que no hay lugar para estacionar. Para **P3(NC9:P3:4)** los conductores estacionan sobre la franja peatonal y **P5(NC9:P5:4)** evidencia que se estacionan frente a su portón sin poder salir. A través de las frases de los participantes se comprende que no se tiene en cuenta lo que menciona el artículo 67: Estacionamientos de vehículos de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

1°) En zona urbana, deben observarse las reglas siguientes sobre el estacionamiento de vehículos:

a) El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón, a una distancia máxima de 30 (treinta) centímetros del mismo, y entre vehículos un espacio no inferior a 50 (cincuenta) centímetros, pudiendo las autoridades locales competentes establecer por reglamentación otras formas.

b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo:

1. En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito, se oculte la señalización, o en doble fila.
 2. En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso.
 3. Sobre el cruce para peatones o bicicletas, aceras, sobre la calzada, y en los 10 (diez) metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante, se puede autorizar señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho y el tránsito lo permitan.
 4. Frente al ingreso de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento.
 5. Frente a la salida de cines, teatros y similares durante su funcionamiento.
 6. En los accesos de garajes en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente.
 7. En la vía pública, por un período mayor de 5 (cinco) días o del tiempo que fijen las autoridades locales competentes. En su caso, se presume el abandono del vehículo.
 8. No podrán hacerlo los ómnibus, microbús, casa rodante, camión, acoplado, semiacoplado o maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin, la señalización pertinente.
- c) No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad competente, previa delimitación y señalamiento, en la que conste el número de resolución que concede el permiso.
- 2º) En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, siempre que no se afecte la visibilidad (pp.30-31).

Para Salud180:

Movernos por el mundo sin ningún tipo de limitación puede ser para muchos algo tan cotidiano, que se pierde de vista la importancia de

conservar y respetar los lugares reservados para personas con discapacidad y así facilitarles su transitar en los distintos espacios. Bloquear las rampas para sillas de ruedas o usar los espacios de estacionamiento dispuestos para ellos, vulnera demasiado, pues el daño no se limita simplemente a dificultarles su desplazamiento, además afecta en el hecho de privarlos de su derecho a incorporarse de manera autosuficiente(párr.1-2).

Subcategoría: NC 10. Obstaculizaciones al tránsito {1-1}

C1: eleva su mirada y expresa:

“las ramas de los arboles suelen tapar las señales de tránsito (NC10:C1:9)”.

C2: eleva su mirada y expresa:

“hay carteles de propaganda que tapan las señales de tránsito (NC10:C2:9)”.

C3: mueve los brazos de izquierda a derecha y expresa:

“hay camiones muy altos que no te permiten ver los semáforos a distancia (NC10:C3:9)”.

C4: emite una leve sonrisa y luego expresa:

“colectivos viejos que tienen muchos humos también te imposibilitan ver las señales de tránsito (NC10:C4:8)”.

C5: frunce la frente y dice:

“hay vehículos que demasiado ya humean y te tapan la visual (NC10:C5:7)”.

CO: C1(NC10:C1:9) menciona que las ramas de los arboles tapan las señales de tránsito, para C2(NC10:C2:9) otro factor obstaculizante son los carteles de propaganda y para C3(NC10:C3:9) los camiones altos que no dejan ver los semáforos, en cuanto a C4(NC10:C4:8) y C5(NC10:C5:7) son los vehículos en mal estado que humean y tapan la visibilidad. En este sentido la CONASET, las obstaculaciones de señales de tránsito:

Impide a conductores, ciclistas y peatones la correcta visión de las condiciones de la vía y/o del tránsito. Entre estos elementos se cuentan, por ejemplo, letreros, quioscos, vehículos mal estacionados, líneas de construcción, vegetación, etc. Además es necesario destacar que se ha

demostrado que no es necesario que el obstáculo tape completamente a otros vehículos o a peatones, sino que basta que sea un obstáculo parcial para que algunos de los miles de conductores o peatones que circulan por allí no perciban el riesgo (CONASET, párr.1).

Según el artículo 66: Prohibiciones de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

- o) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos.
- r) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones o instalarse, incluida la franja de dominio.
- u) Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios (p.30).

Subcategoría: NC 11. Uso de luces {1-1}

C1: cruza los brazos y expresa:

“los muchachos no arreglan sus luces, mismo la policía que apenas funciona su sirena y esa luz que tienen sobre el techo de la patrullera en muchos casos ya vi que no funciona (NC11:C1:10)”.

C2: realiza un leve suspiro y dice:

“se suele utilizar las luces muy fuertes que te encandilan (NC11:C2:10)”.

C3: eleva su mirada hacia mi persona y expresa:

“el tema es las luces de freno que no funciona y te hace frenar de golpe, el mío mi luz chica hace tiempo se quemó y por sima pena no cambio (NC11:C3:10)”.

C4: cruza los brazos y luego expresa:

“mis luces de baliza nunca mandé arreglar (NC11:C4:9)”.

C5: emite una leve sonrisa y dice:

“mi luz alta lo que no está funcionando ahora, también hay ambulancia que solo funciona su sirena y no su luz (NC11:C5:8)”.

CO: En la frase de **C1(NC11:C1:10)** se evidencia que ha observado que los conductores no tienen en regla sus luces, inclusive menciona a vehículos de autoridades policiales. **C2(NC11:C2:10)** se muestra molesto por las personas que utilizan luces fuertes que encandilan la visual. **C3(NC11:C3:10)** menciona que las luces de freno de algunos conductores no funcionan y también su vehículo presenta desperfecto, esto concuerda con la frase de **C4(NC11:C4:9)** y **C5(NC11:C5:8)** que también no poseen en condiciones correctas las luces de sus vehículos, siendo la misma importante como menciona Espanes y Sánchez (1998):

Las luces de los rodados, además de la función de iluminar la senda a transitar, sirve de advertencia a los demás partícipes de la circulación (otros automóviles, bicicletas, personas, etc.) sobre la presencia y sentido de circulación del mismo (luces blancas para el frente y rojas en la parte posterior). En ese sentido es oportuno señalar, para resaltar la importancia de las luces, que cuando un automotor circula con premura autorizada (bomberos ambulancias, policía) o constituye un peligro para la circulación normal (auto detenido) se le exige exhibir luces de colores resaltantes. Esa carencia de luz, le impide al peatón (especialmente al transgresor de las sendas peatonales) a tomar previsiones tendientes a evitar la colisión, de donde resulta determinante para la graduación de la culpabilidad, la falta de luz del rodado, que la omisión de cruzar por las sendas peatonales, circunstancia que no significa la carencia total de culpa del peatón (p.306).

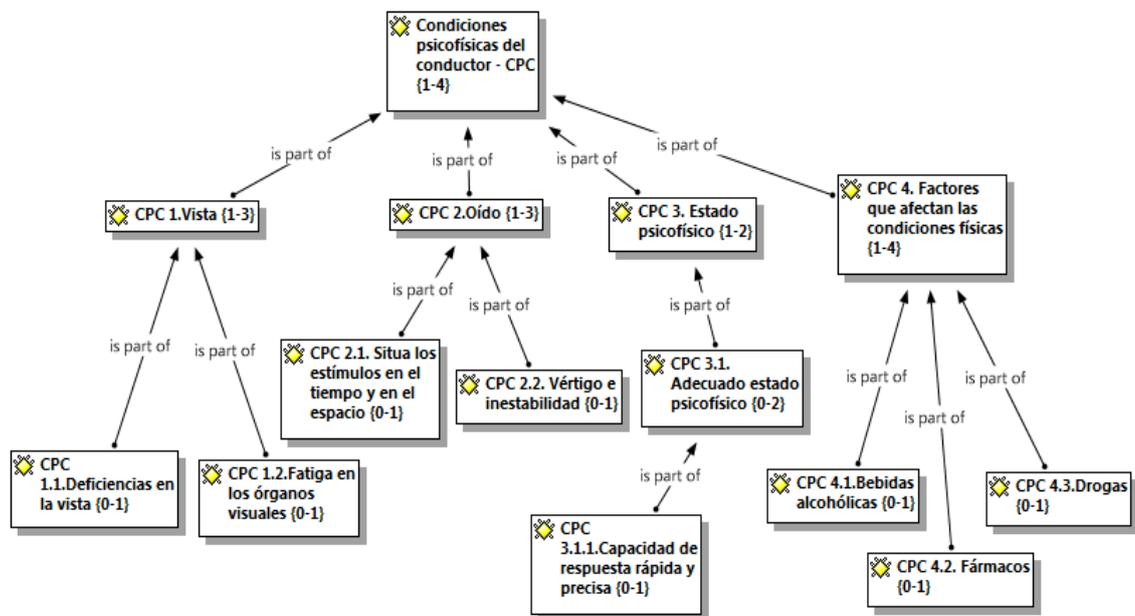
Según el artículo 52: Sistemas y elementos de iluminación de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

1°) Los vehículos, de acuerdo con su tipo o clase, deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

- a) Faros delanteros de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, esta de proyección asimétrica.
- b) Luces de posición que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:
 1. Delanteras de color blanco o amarillo.
 2. Traseras de color rojo.

3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación.
 4. Indicadores diferenciales de color blanco en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación.
- c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados.
 - d) Luces de freno traseras de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar este, y contarán con una tercera luz, a tal efecto.
 - e) Luz para la placa patente trasera.
 - f) Luz de retroceso blanca.
 - g) Luces intermitentes de emergencia, que incluyen a todos los indicadores de giro.
- 2°) Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los establecidos en esta Ley y sus normas reglamentarias, salvo el agregado de hasta 2 (dos) luces busca huellas, que deberán estar cubiertas, salvo cuando se circule por caminos vecinales (pp.22-23).

Figura 12. Categoría: Condiciones Psicofísicas Del Conductor **Código:** CPC



Subcategoría: CPC 1. Vista {1-3}

Esta subcategoría tiene su origen en las siguientes expresiones:

C1: cruza los brazos y expresa:

“realmente tengo que usar anteojos para manejar, pero me olvido y no uso (CPC1:C1:11)”.

C2: realiza un leve suspiro y dice:

“cansa mucho la vista al manejar todo el día y con el sol en la cara, no uso anteojos (CPC1:C2:11)”.

C3: eleva su mirada hacia mi persona y expresa:

“realmente suelo manejar doce horas continuadas y utilizo un anteojos viejo que por falta de tiempo no cambio (CPC1:C3:11)”.

C4: cruza los brazos y luego expresa:

“no uso anteojos, pero me recetaron, pero es incómodo con el casco (CPC1:C4:10)”.

C5: emite una leve sonrisa y dice:

“no da gusto usar anteojos para manejar molesta, algunas veces utilizo (CPC1:C5:9)”.

CO: Entre las frases de **C1(CPC1:C1:11)**, **C2(CPC1:C2:11)**, **C3(CPC1:C3:11)**, **C4(CPC1:C4:10)** y **C5(CPC1:C5:9)** existe cierta concordancia sobre la deficiencia visual y la fatiga de los órganos visuales, pero no utilizan anteojos alegando en algunos casos que es molesto. Para Gil (2011):

Es necesario ver bien. El conductor tan pronto note deficiencias en la vista debe acudir al médico. La parte del organismo afectada por la fatiga serán los órganos visuales, especialmente en conducción nocturna o en condiciones desfavorables. Para poder conducir con seguridad es necesario ver no solo lo que está al frente, sino también lo que se tiene a los costados y por detrás (p.132).

Según el artículo 25: Requisitos de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

c) Un examen médico psicofísico que comprenderá una constancia de aptitud física, visual, auditiva y psíquica para conducir un automotor.

Las personas que padezcan daltonismo, tengan visión monocular o limitación auditiva y aquellas con discapacidades en las extremidades u otras partes del cuerpo, pero que puedan conducir con las prótesis pertinentes o en vehículos especiales adaptados a su discapacidad, podrán obtener la licencia habilitante específica, siempre que satisfagan los demás requisitos (p.12).

Subcategoría: CPC 2. Oído {1-3}

C3: eleva su mirada hacia mi persona y expresa:

“tengo un problema en el oído, eso me da vértigo digo yo (CPC2:C3:12)”.

C4: emite una leve sonrisa y dice:

“cuando andas en moto es muy fuerte el ruido que a mí ya me afecta el oído parece me siento que estoy en diferente lugar, pero nunca consulte (CPC2:C4:11)”.

CO: En las frases de **C3(CPC2:C3:12)** y **C4 (CPC2:C4:11)** se denota que poseen problemas en los oídos, pero en ninguno de los casos se preocupa en conducir en ese estado siendo peligroso como menciona Etrasa (2009)” la falta de audición puede ser muy peligrosa para la conducción ya que se pierde información importante del vehículo como el tráfico que les rodea” (p.233). Las alteraciones de la audición generan pérdida de audición y disminuye la captación de estímulos pudiendo alterar la percepción. Dentro de las alteraciones del equilibrio se encuentran principalmente el vértigo la inestabilidad (ATCAL,2016, p.3).

Subcategoría: CPC 3. Estado psicofísico {1-2}

P1: mira fijamente hacia mi persona y expresa:

“yo suelo viajar y los choferes son argel se les nota cansado y quiere rematar por vos (CPC3:P1:5)”.

P2: cruza los brazos y expone:

“los choferes te retan si le pasas plata grande están nerviosos (CPC3:P2:5)”.

P3: Levanta las cejas, suspira levemente y dice:

“se puso nervioso porque no tenía para mi vuelto y me dijo que me baje del colectivo (CPC3:P3:5)”.

P4: emite una leve sonrisa y dice:

“algunos se ponen nervioso cuando le pedís tu boleto (CPC3:P4:4)”.

P5: cruza los brazos y dice:

“te apuran y se enojan los choferes porque quiere que te bajes rápido cuando paran (CPC3:P5:5)”.

P6: eleva su mirada hacia mi persona y dice:

“cuando te van dar vuelta se plaguean los choferes (CPC3:P6:4)”.

P7: mueve la cabeza de izquierda a derecha y dice:

“algunas veces suelo viajar en colectivo y los choferes se creen si le pasas un diez mil ya se enojan, parece que la sobre carga de manejo afecta la parte física y psicológica de ellos, porque no se entiende el trato que dan ya que de eso ellos comen de los pasajeros(CPC3:P7:4)”.

CO: P1(CPC3:P1:5) describe su experiencia con los choferes y el mal trato que recibe de los mismos y expresa la causa que podría ser el cansancio. **P5(CPC3:P5:5)** menciona el apuro de los choferes a la hora de bajar a los pasajeros. Para **P2(CPC3:P2:5)**, **P3(CPC3:P3:5)**, **P6(CPC3:P6:4)** y **P7(CPC3:P7:4)** la experiencia es lo mismo en cuanto al cobro de pasaje con el vuelto que deben dar los choferes lo mismo se ponen nervioso y dan un mal trato a los pasajeros. En este sentido se comprende el mal estado psicofísico que afecta a los choferes pudiendo ser uno de los:

Factores de riesgos en la conducción. Provoca un descenso en el rendimiento del conductor debido al esfuerzo físico y psíquico realizado en la conducción. Puede ser física (sensación general de cansancio) y psíquica (disminuyen la concentración y la percepción de estímulos externos) (Etrasa,2009, p.30).

Para Lameda(2016):

Como servicio público, los usuarios del transporte merecen un trato de calidad por parte de los conductores de las unidades, apegado a las normas de la civilización que no son otras que el respeto, amabilidad, cortesía y educación.

Justo es que los usuarios asuman el mismo comportamiento, en aras de que siempre se desenvuelva un clima de cordialidad.

Y es que puede ser que los conductores sean expertos en el arte de manejar, pero no en brindarle un buen trato a las personas. Evidentemente, no son todos los chóferes del transporte público quienes maltratan al pasajero, pero ciertamente es la gran mayoría.

Claro está que las actitudes de cada quien son el producto de una buena o mala educación recibida en el hogar de crianza, la cual, de ser buena, se afianza en las instituciones educativas, en paralelo con la sociedad, y si ha sido deficiente se refleja justamente en esas personas groseras (párr. 1-4).

Subcategoría: CPC 4. Factores que afectan las condiciones físicas {1-4}

C3: emite una leve sonrisa y expresa:

“llegue a manejar con algunos tragos de mas (CPC4:C3:13)”.

C4: cruza los brazos y luego expresa:

“cuando hay festejo generalmente le bajo un poco de bebida y no tengo chofer (CPC4:C4:12)”.

P6: eleva su mirada hacia mi persona y dice:

“los jóvenes hoy en día manejan drogado, o celular en la mano, ya comprobé con vecino que se maneja de esa forma (CPC4:P6:5)”.

P7: mueve la cabeza de izquierda a derecha y dice:

“mi papa toma un medicamento fuerte y el doctor le prohibió manejar, pero igual maneja (CPC4:P7:5)”.

CO: P6(CPC4:P6:5) expresa que los jóvenes manejan drogado, o celular en la mano en base a una experiencia observada en su vecino. **P7(CPC4:P7:5)** menciona el caso de un familiar siendo inconsciente a la hora de manejar con el consumo de fármaco y prohibición del médico de conducir. En las frases de **C3(CPC4:C3:13)** y **C4(CPC4:C4:12)** se evidencia una cultura de consumir bebidas alcohólicas y luego conducir siendo un factor que afecta las condiciones físicas a la hora de manejar. La ingestión de bebidas alcohólicas durante un viaje actúa de manera negativa sobre el conductor. No hace falta estar completamente bebido, tan siquiera un poco alegre, para que los efectos del alcohol sean peligrosos si se decide conducir un automóvil (Parera, 1992, p.25).

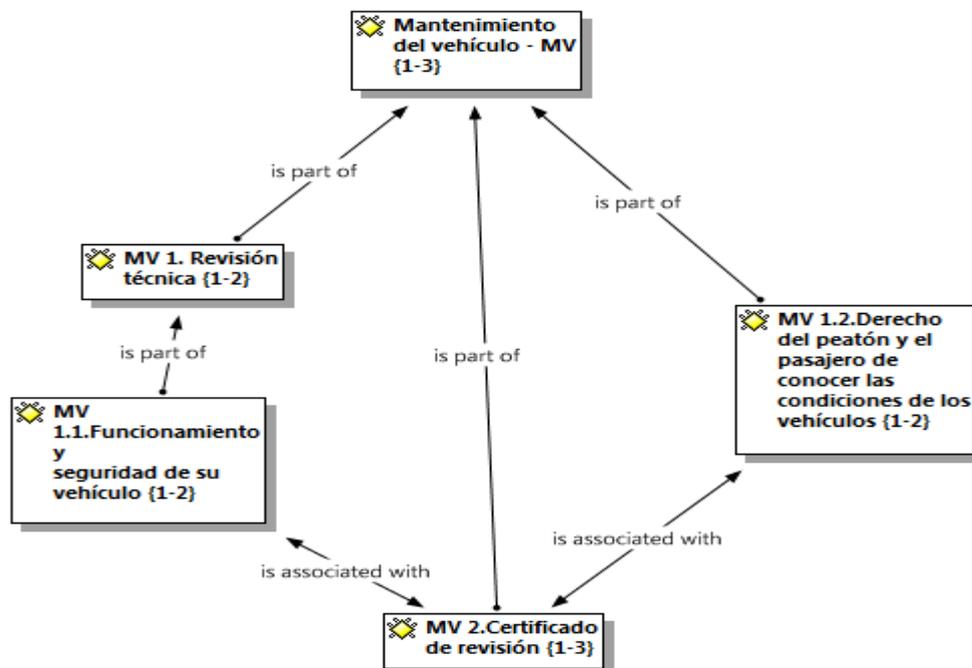
No solo el alcohol altera gravemente las capacidades para conducir un vehículo. Algunos fármacos y la mayor parte de las drogas también afectan a la conducción porque producen embriaguez, trastornos de atención y concentración y disminución de la capacidad de reacción del conductor, si además mezclan con alcohol el riesgo de accidente es mucho mayor que consumiéndolas por separado (ETRASA,1997, p.36).

Según el artículo 66: Prohibiciones de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

a) Conducir con impedimentos físicos, psíquicos o agotamiento, sin la licencia correspondiente o estando esta vencida, o habiendo consumido bebidas alcohólicas, estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para la conducción de todo tipo de vehículo, cualquiera sea la concentración por litro de sangre. La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo competente (p.29).

Figura 13. Categoría: *Mantenimiento del vehículo*

Código: MV



Subcategoría: MV 1. Revisión técnica {1-2} – MV 2. Certificado de revisión

Esta subcategoría tiene su origen en las siguientes expresiones:

C1: cruza los brazos y expresa:

“una vez le hice la revisión técnica porque exigían (MV1:C1:12)”.

C3: eleva su mirada y luego expresa:

“legalmente algunas veces le hacen las empresas, es importante que se pegue por el colectivo para que los pasajeros sepan que van en colectivo con revisión técnica (MV1:C3:14)”.

C4: mueve la cabeza de izquierda a derecha y expresa:

“a la moto no se le hago revisión técnica solo cuando escucho algún desperfecto (MV1:C4:13)”.

C5: emite una leve sonrisa y dice:

“llevo al mecánico algunas veces cuando escucho algún ruido (CPC1:C5:10)”.

CO: En la frase de **C1(MV1:C1:12)** se denota que realiza la revisión técnica por obligación y no por seguridad vial. **C3(MV1:C3:14)** evidencia que las empresas suelen realizar en ocasiones y que es importante que los pasajeros tengan a la vista el certificado de revisión técnica. **C4(MV1:C4:13)** y **C5(CPC1:C5:10)** solo realizan la revisión técnica cuando detectan algún desperfecto mecánico. Para Moller (2013):

Inspección es la constatación de las condiciones de funcionamiento técnico-mecánicas, capacidad y comodidad del vehículo, para la seguridad y eficiencia del servicio, reduciendo los hechos de tránsito, para poner en práctica lo que es seguridad vial y evitar consecuencias fatales con pérdidas de vidas humanas que enlutan a familias enteras, por negligencia del propietario y/o conductor (párr.1-2).

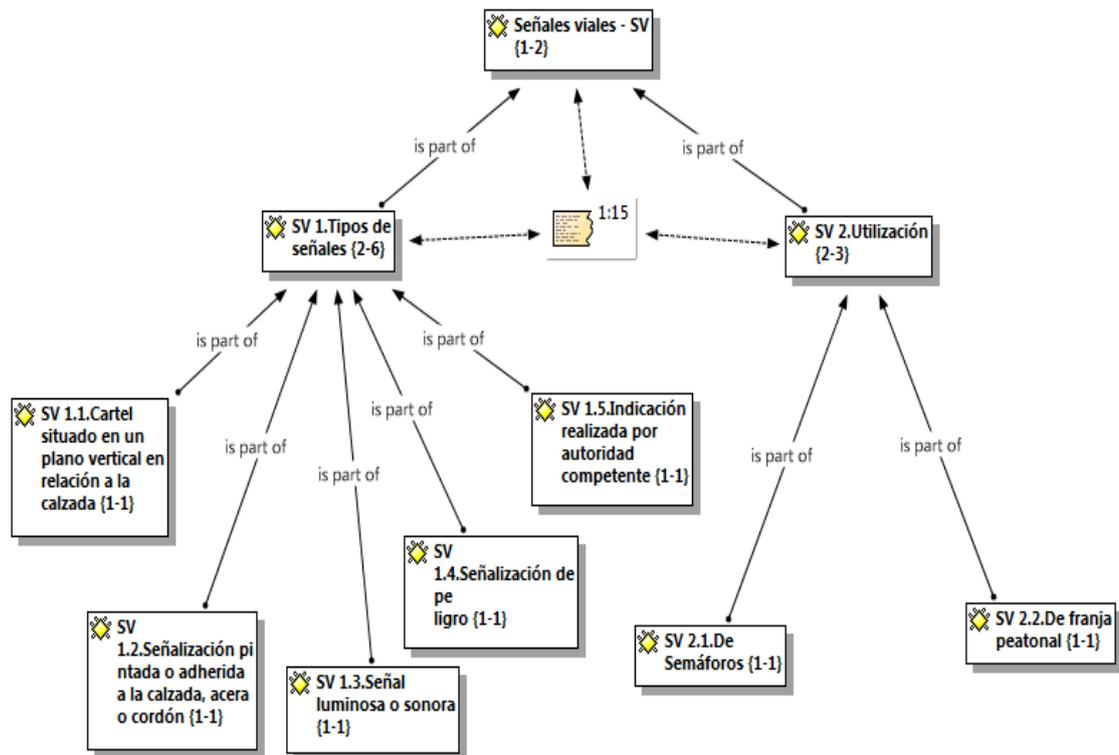
En el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) menciona que:

Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques, destinados a circular por la vía pública, están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y la emisión de contaminantes (p.13).

La importancia de la revisión o inspección técnica radica en el reconocimiento del derecho del propietario de conocer el estado de funcionamiento y seguridad de su vehículo, así como del derecho del peatón y el pasajero de conocer las condiciones de los vehículos circulantes y de los que los transportan (López,2008, p.343).

Figura 14. Categoría: Señales viales

Código: SV



Subcategoría: SV 1. Tipos de señales {2-6}

C1: mueve la cabeza de izquierda a derecha y expresa:

“los carteles de señalización están rotos (SV1:C1:13)”.

C2: frunce la frente y expresa:

“desastre la señalización cuando se está haciendo o arreglando una ruta, ejemplo el metrobus (SV1:C2:12)”.

C4: eleva su mirada hacia mi persona y expresa:

“falta pintar las señalizaciones de la calzada están todos borrados (SV1:C4:14)”.

C5: se detiene por un momento y luego expresa:

“las señalizaciones de peligro en las curvas no existen muchas veces (SV1:C5:11)”.

P2: suspira levemente y dice:

“los semáforos se prenden al mismo tiempo en verde y rojo en algunos lugares (SVI:P2:6)”.

P3: suspira levemente y dice:

“hay poco agente de tránsito en lugares donde hay mucho tráfico (SVI:P3:6)”.

P4: cruza los brazos y dice:

“no se ve la pintura en la calzada y eso dificulta a la noche, no se mantiene la pintura (SVI:P4:5)”.

P5: cruza los brazos y dice:

“ahora que se está haciendo el metrobus no hay casi policía de tránsito dirigiendo y es peligroso (SVI:P5:6)”.

P6: mueve las manos a la altura del pecho y dice:

“se roban todos los carteles de señales de tránsito (SVI:P6:6)”.

P7: realiza un breve suspiro y menciona:

“hay muchos semáforos que no funcionan (SVI:P7:6)”.

CO: C1(SVI:C1:13) expresa que los carteles de señalización se encuentran rotos. En la frase de **C2(SVI:C2:12)** se denota la molestia de los estados de las señales de tránsito en la zona de obras. **C4(SVI:C4:14)** se refiere específicamente a la pintura de las señales de tránsito que se encuentran borrados, esto concuerda con lo que menciona **P4(SVI:P4:5)** expresando que esto dificultad a la noche. **C5(SVI:C5:10)** menciona la ausencia en ocasiones de las señalizaciones en las curvas. **P2(SVI:P2:6)** evidencia el mal funcionamiento de los semáforos al prenderse al mismo tiempo la luz verde y rojo, esto concuerda con la frase de **P7(SVI:P7:6)** que expresa el mal funcionamiento de los semáforos. **P3(SVI:P3:6)** se refiere a la escasas de agentes de tránsito esto se relaciona con lo que dice **P5(SVI:P5:6)** expresando lo peligroso que no exista la presencia de agentes de tránsito en zona de obras. **P6(SVI:P6:6)** expresa que las personas se roban las señales de tránsito. En este sentido es importante comprender que las señales de tránsito son “mensajes que establecen acciones y prohibiciones sobre el movimiento vehicular. Pueden servir también, para advertir sobre situaciones especiales en la vía” (ATCA,2016, p.10).

Para el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú:
Es recomendable para la señalización de zonas en construcción o mantenimiento vial, en los casos de permanecer dicha señalización durante la noche, que las señales a utilizar sean iluminadas totalmente o reflectorizantes. La iluminación podrá ser interna o externa, debiendo la cara de la señal estar totalmente iluminada; en el caso de iluminación externa deberá ser de tal forma que no produzca interferencias a la visibilidad del Conductor(párr.2).

Subcategoría: SV 2. Utilización {2-3}

C1: emite una leve sonrisa y expresa:

“ya pasé algún semáforo en rojo (SV2:C1:14)”.

C2: frunce la frente y expresa:

“realmente las señales de giros no suelo respetar (SV1:C2:13)”.

P2: suspira levemente y dice:

“la franja peatonal no suelo usar (SV2:P2:7)”.

P3: cruza los brazos y dice:

“me cuesta utilizar la franja peatonal y la vereda, no me fijo porque estoy con el celular (SV2:P3:7)”.

P4: mueve las manos y dice:

“no da gusto caminar hasta la franja peatonal para cruzar (SV2:P4:6)”.

P5: eleva la mirada y dice:

“suelo cruzar el semáforo en verde, pero corriendo (SV1:P5:7)”.

P6: mueve las manos a la altura del pecho y dice:

“algunas veces no uso la vereda porque es un desastre o sin darme cuenta con el celular (SV1:P6:7)”.

P7: realiza un breve suspiro y menciona:

“suelo cruzar en medio de los vehículos por el apuro, no respeto el semáforo (SV1:P7:7)”.

CO: **C1(SV2:C1:14)** expresa que en ocasión pasó semáforo en rojo no teniendo en cuenta el riesgo de accidente de tránsito, esta acción se relaciona con lo que menciona **P5(SV1:P5:7)** que cruza semáforo en verde. **P2(SV2:P2:7)** no utiliza la franja peatonal

al igual **P3(SV2:P3:7)**, **P4(SV2:P4:6)** y **P7(SVI:P7:7)**. **P6(SVI:P6:7)** camina por donde transita los vehículos y con el celular en la mano. **C2(SVI:C2:13)** aclara que no respeta las señales de giro. Se comprende que los participantes no utilizan las señales de la franja peatonal, el semáforo y las señales de giro.

Según el artículo 37: Señales de tránsito de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL:

La vía pública será señalizada y demarcada con un sistema de señales de tránsito acorde con los usos y convenios internacionales sobre la materia.

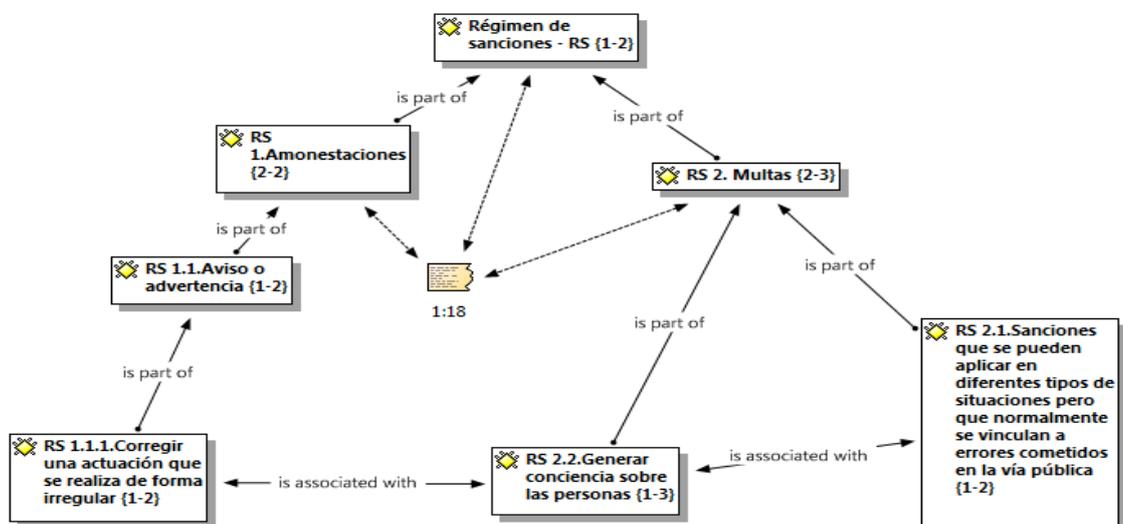
La colocación de señales debe ser realizada y autorizada expresamente por la autoridad competente.

Los conductores y peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito, salvo instrucción en contrario de un agente de tránsito, un agente de la Policía Nacional, de la Patrulla Caminera o en los casos excepcionales contemplados en esta Ley y sus normas reglamentarias (p.17).

Para Vanegas(2017) las señales de tránsito “cumplen la función de informar que las vías tienen prohibiciones, limitaciones y reglas que se deben cumplir al transitar por ellas. Ningún actor de la movilidad está exento de ellas sin importar que sea conductor, ciclista o peatón”(párr.1).

Figura 15. Categoría: Régimen De Sanciones

Código: RS



Subcategoría: RS 1. Amonestaciones {2-2}

C1: cruza los brazos y expresa:

“una vez recibí una advertencia de la caminera por adelantamiento en doble raya (RS1:C1:15)”.

C2: frunce la frente y expresa:

“en una ocasión cruce un semáforo en rojo me paró el agente tránsito, pero me explico el peligro y me dijo la multa pero que por esta vez me iba a dar una oportunidad (RS1:C2:14)”.

C3: frunce la frente y expresa:

“me coloque sobre la franja peatonal y vino un agente que estaba de manera irregular (RS1:C2:15)”.

CO: C1(RS1:C1:15) menciona que recibió una advertencia por parte de la patrulla caminera al realizar un adelantamiento indebido. **C2(RS1:C2:15)** expresa que cruzó semáforo en rojo y que recibió una amonestación pero que no fue multado por el agente de tránsito. **C3(RS1:C2:15)** fue advertido por agente de tránsito sobre un mal estacionamiento. En este sentido se comprende el mal accionar de los participantes y la importancia de los agentes de tránsito en sus funciones que describe Motta (2002):

Realizar la fiscalización del tránsito, cumplir y hacer cumplir las normas establecidas por la legislación, realizar recorridos con el propósito de prestar asistencia en los lugares donde existan conflictos en la circulación del tránsito u obstrucción de las vías y notificar a la central sobre diversos problemas, como el mal funcionamiento de los semáforos, los daños a la señalización y los accidentes de tránsito (p.78).

Según el artículo 117: Sanciones de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL “a) Amonestación: sanción por la cual se hace notar la comisión de una falta, se identifica al infractor y se registra la misma en la Municipalidad y en el Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito” (p.48).

Subcategoría: RS 2. Multa {2-3}

C4: cruza los brazos y expresa:

“me multaron cuando me hicieron alcotest y realmente tome algo (RS2:C4:15)”.

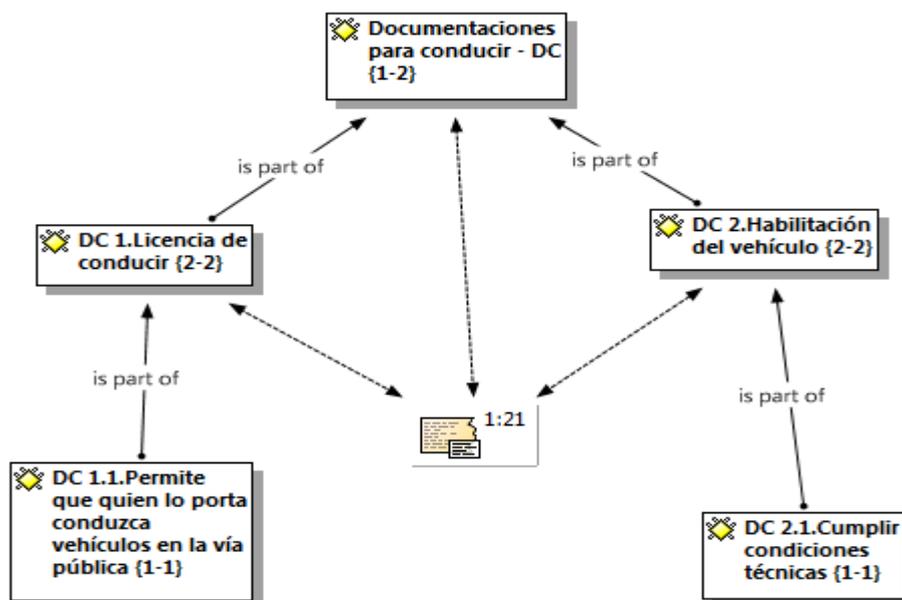
C5: cruza los brazos y expresa:

“por pasar supuestamente luz roja, pero no me di cuenta (RS2:C5:12)”.

CO: En las frases de **C4(RS2:C4:15)** y **C5(RS2:C5:11)** se evidencia que por no respetar normas para conducir tuvieron multas que es “Es una sanción de tipo pecuniario, que se impone por la autoridad de tránsito de acuerdo a la infracción cometida y luego de haber efectuado el procedimiento administrativo correspondiente” (Herrera y Castaña,2010, p.17).

Según el artículo 117: Sanciones de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL “b) Multa: sanción que consiste en el pago a la autoridad de aplicación de una suma de dinero determinada en jornales mínimos legales” (p.48).

Figura 16. Categoría: Documentaciones Para Conducir Código: DC



Subcategoría: DC 1. Licencia de conducir {2-2}

C1: suspira levemente y dice:

“algunas veces me olvido y no tengo conmigo (DC1:C1:16)”.

C2: emite una leve sonrisa y expresa:

“me olvido de pagar y no tengo en regla (DC1:C2:15)”.

C3: frunce la frente y expresa:

“ya varias veces no lleve conmigo mi licencia (DC1:C3:16)”.

C5: cruza los brazos y expresa:

“cuando me cambio de cartera me suelo olvidar (DC1:C5:13)”.

CO: En la frase de **C1(DC1:C1:16)** se denota que conduce sin su licencia de conducir alegando olvido esto concuerda con lo que menciona **C5(DC1:C5:12)** y **C3(DC1:C3:16)**. **C2(DC1:C5:12)** no tiene en condiciones su licencia de conducir por falta de pago. En este sentido se comprende que los conductores en ocasiones conducen sin su licencia de conducir o no estando en regla estando sujeto de retención del vehículo como menciona el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) en su Artículo 238 “Los vehículos serán retenidos en la vía pública en los siguientes casos:

a. Cuando una persona conduzca vehículos automotores sin llevar consigo la licencia de conductor correspondiente” (p.63).

Subcategoría: DC 2. Habilitación del vehículo {2-2}

C2: emite una leve sonrisa y expresa:

“mi compañero suele llevar y no me doy cuenta (DC2:C2:16)”.

C3: frunce la frente y menciona:

“los choferes me dejan sin la habilitación cuando realizamos cambio de chofer (DC1:C3:17)”.

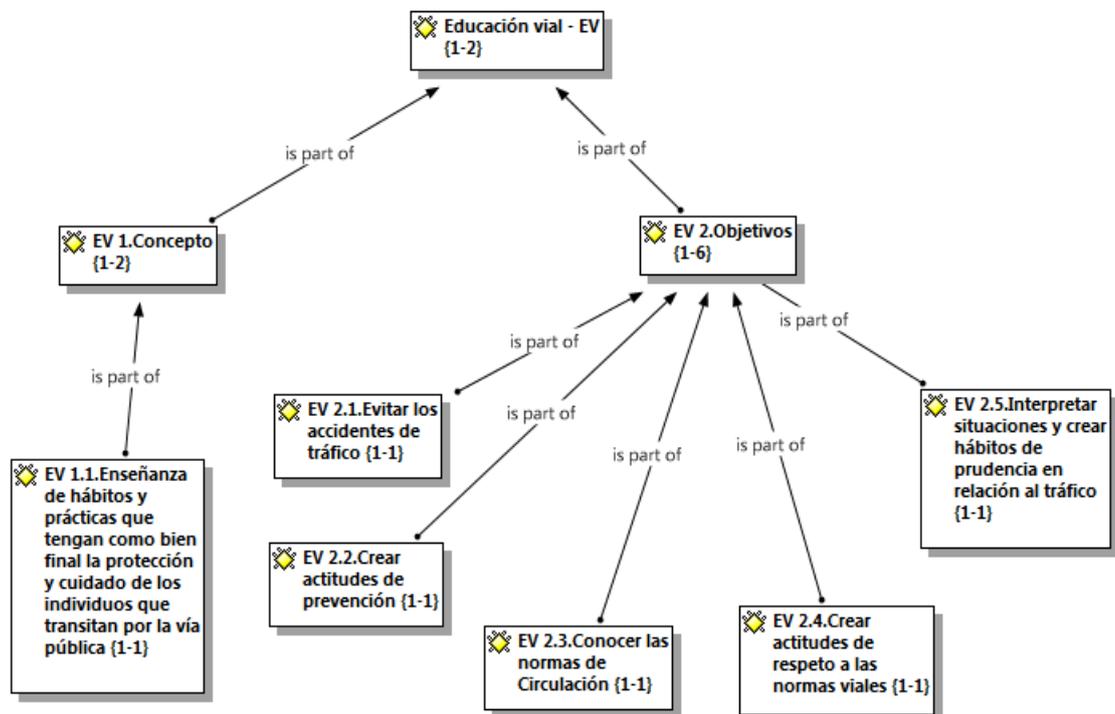
C5: mueve la mano de izquierda a derecha y dice:

“mi hermano suele llevar cuando utiliza mi vehículo (DC1:C5:14)”.

CO: En las frases de **C2(DC2:C2:16)**, **C3(DC1:C3:17)** y **C5(DC1:C5:13)** se denota que suelen conducir sin su habilitación siendo la misma indispensable como menciona el Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010) en su artículo 90” Para poder circular por la vía pública con un vehículo automotor es indispensable. e. Que el conductor lleve el certificado de habilitación técnica vigente del vehículo. (Su inobservancia constituye falta grave)”(p.30).

Figura 17. Categoría: Educación Vial

Código: EV



Subcategoría: EV 1. Concepto {1-2} → EV 2. Objetivos

P1: balancea la cabeza de izquierda a derecha y expresa:

“se debe de enseñar a la gente los buenos hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos que transitan por la vía pública (EV1:P1:6)”.

P2: frunce la frente, levanta la mano izquierda a la altura del pecho y menciona:

“nadie te enseña sobre las señales de tránsito (EV1:P2:8)”.

P3: frunce la frente, levanta la mano izquierda a la altura del pecho y menciona:

“poco se enseña las señales de tránsito (EV1:P3:8)”.

C1: mueve la mano de izquierda a derecha y menciona:

“el respeto es fundamental a la hora de conducir (EV2:C1:17)”.

C3: realiza un leve suspiro y dice:

“las personas deben de conocer también las normas de circulación (EV2:C3:18)”.

C4: cruza los brazos y expresa:

“los conductores debemos de ser más prudentes (EV2:C4:16)”.

C5: cruza los brazos y expresa:

“yo creo que con campañas de concienciación sobre seguridad vial se puede lograr menos accidentes de tránsito (EV2:C5:15)”.

CO: En la frase de los participantes se denota la importancia que le dan a la educación vial que para Ramos (2010) “es parte de la educación social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y de seguridad vial” (p.19).

Para la enciclopedia digital EcuRed(2018), los objetivos de la educación vial son:

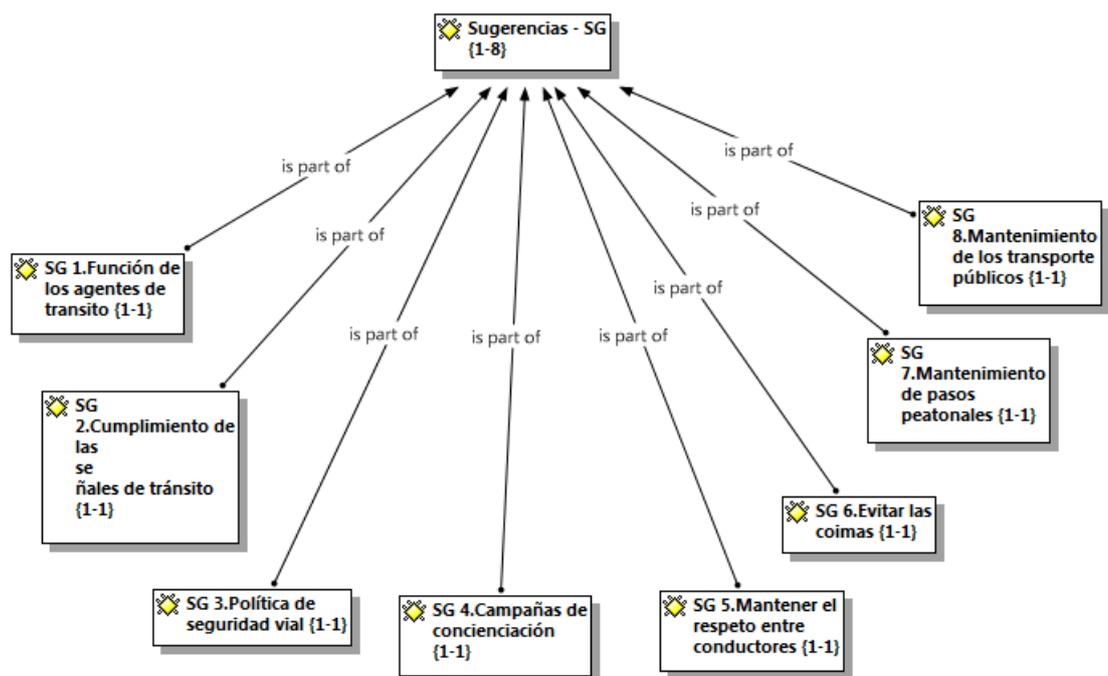
- Desarrollar y fortalecer comportamientos y actitudes en los miembros de la comunidad, para que minimicen los riesgos en sus desplazamientos y disfruten de espacios públicos seguros.
- Promover la práctica de acciones significativas fomentando el respeto a las normas de tránsito y asumiendo responsabilidades ciudadanas frente a la seguridad vial.
- Contribuir al desarrollo de una conciencia ciudadana que permita compartir en espacio público donde se privilegie el respeto por los demás y la seguridad vial como un bien común.
- Adoptar conductas, actitudes y hábitos relacionados con la protección de la salud y la seguridad, en el marco de la cultura de tránsito y la seguridad vial. Adoptar medidas de seguridad ante el tránsito.
- Observar distintas conductas, actitudes y hábitos, para elaborar criterios de actuación adecuados en situaciones de tránsito, con el

fin de generar una cultura de prevención para los más vulnerables.

- Observar y explorar el entorno para conocer e interpretar los fenómenos y hechos más significativos.
- Descubrir los elementos fundamentales del tránsito (persona, vehículos y vía) e identificar zonas seguras para los peatones.
- Conocer las formas de viajar y, consecuentemente, la importancia del tránsito.
- Saber utilizar correctamente las vías y comportarse adecuadamente como pasajero, peatón o conductor(párr.3-11).

Figura 15. Categoría: *Sugerencias*

Código: *SG*



Subcategoría: SG 1. Función de los agentes de tránsito {1-1}

P1: Frunce los labios, se detiene un momento, realiza un breve suspiro y luego menciona:

“cuando no anda los semáforos sería interesante que estén los agentes de tránsito para poder cruzar (SG1:P1:7)”.

P2: emite un leve suspiro, abre la palma de la mano llevando a la altura del pecho, mueve de arriba para abajo y expresa:

“en zonas de obras tiene que haber más agentes de tránsito (SG1:P2:9)”.

P3 posiciona la mano derecha sobre el hombro y dice:

“todo un tema es ahora con las obras, no se puede cruzar, sería interesante dotar de más agentes de tránsito (SG1:P3:9)”.

C1: coloca la mano en la barbilla, realiza un leve suspiro

“el tema del metrobus cerca de Fernando de la Mora, casi no ha agente de tránsito, desastre total (SG1:C1:18)”.

C5: mueve la cabeza de izquierda a derechas, realiza un leve suspiro y dice

“un caos es como dirigen los agentes de tránsito en la obra del metrobus (SG1:C5:16)”.

CO: P1(SG1:P1:7) menciona la importancia de los agentes de tránsito cuando no funcionan los semáforos. Para **P2(SG1:P2:9)**, **P3(SG1:P3:9)**, **C1(SG1:C1:18)** y **C5(SG1:C5:15)** se observa una concordancia en cuanto a la necesidad de los agentes de tránsito en zona de obra. En las frases de los entrevistados se denota la queja con respecto de los agentes de tránsito tanto de la ausencia de los mismos como así también de la organización vehicular. En este sentido es importante destacar que algunas de las funciones específicas de los agentes de tránsito son “Velar por el orden del flujo vehicular y peatonal en las vías públicas, desarrollar funciones preventivas, de asistencia técnica, de vigilancia y control de las normas de tránsito y transporte, conforme a las normas y procedimientos vigentes” (EcuRed,2018, párr.3).

Subcategoría: SG 2. Cumplimiento de las señales de tránsito {1-1}

P1: frunce los labios, mueve la mano a la altura del pecho y dice:

“nosotros también tenemos que colaborar en cumplir las señales de tránsito (SG2:P1:8)”.

P2: fija la mirada hacia mi persona, mueve las manos y menciona:

“se debe de respetar las señales de tránsito (SG2:P2:10)”.

P4: emite una leve sonrisa y menciona:

“yo creo que cada uno debe de respetar las señales de tránsito y así evitar accidentes (SG2:P4:7)”.

C4: emite una leve sonrisa y menciona:

“los motociclistas debemos de respetar más las señales de tránsito (SG2:C4:17)”.

CO: En la frase de **P1(SG2:P1:8)** se denota que toma conciencia con respecto a la importancia de respetar las señales de tránsito esto concuerda con las frases de **P2(SG2:P2:10)** y **P4(SG2:P4:7)**, en este sentido para Saucedo(2012):

Respetar las señales de tránsito, en todos los sentidos, es respetar la vida. Transmiten mensajes que deben ser respetados por conductores, pasajeros y peatones. Su importancia radica en que permiten viajar y caminar por las calles ordenadamente y reduciendo las posibilidades de sufrir accidentes(párr.2).

Subcategoría: SG 3. Política de seguridad vial {1-1}

P1: emite un leve suspiro, abre la palma de la mano llevando a la altura del pecho, mueve de arriba para abajo y menciona:

“se debe crear política de seguridad vial que contemplen mecanismos de prevención minimizando los accidentes viales (SG3:P1:9)”.

P3: emite una leve sonrisa y dice:

“se debe actualizar la política de seguridad vial, creo que hay uno que se elaboró 2013 a 2018 (SG3:P3:10)”.

CO: P1(SG3:P1:9) menciona la importancia de crear política de seguridad vial. Para **P3(SG3:P3:10)** se debe trabajar en actualizar la política del 2013-2018. Se observa en la frase de los participantes la creación y actualización de las políticas de seguridad vial, en este sentido existe un Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2018 donde se encuentra las políticas que deben ser actualizadas. Por la misma la biblioteca virtual de desarrollo sostenible y salud ambiental en su material Formular y ejecutar políticas de seguridad menciona que:

La formulación y ejecución de políticas es necesaria para mejorar la seguridad vial integrando un proceso continuo que, para facilitar la identificación de sus elementos claves, suele subdividirse en fases o estadios. Sin embargo, cabe observar que se trata de un proceso complejo, que no siempre avanza con fluidez de una etapa a otra.

Las políticas no tendrán ningún efecto sobre la seguridad vial a menos que se pongan en práctica (p.103).

Subcategoría: SG 4. Campañas de concienciación {1-1}

P1: acentúa la voz, parpadea y menciona:

“se debe crear campañas de concienciación sobre seguridad vial (SG4:P1:10)”.

P3: mueve la cabeza de izquierda y derecha, eleva la mirada y expresa:

“sería interesante las campañas de concientización por la televisión (SG4:P3:11)”.

P4: queda en silencio por un instante, eleva la mirada y dice:

“se pude pasar propagandas por la tele que enseñé la seguridad vial (SG4:P4:8)”.

C3: queda en silencio por un instante, eleva la mirada y dice:

“para los jóvenes y para todos es importante la campaña de concientización (SG4:C3:19)”.

CO: P1(SG4:P1:10) expresa la importancia de la campaña de concienciación sobre la seguridad vial esto se relaciona con lo que dice **P3(SG4:P3:11)** que menciona el medio de televisión para realizar la campaña de la misma manera que expone **P4(SG4:P4:8)**. **C3(SG4:C3:19)** destaca la importancia de la campaña de concientización para los jóvenes y para todas las personas. Por la misma se comprende en las frases de los participantes la importancia de la campaña de concientización sobre la seguridad vial, pero es importante tener cuenta también que:

Concientizar es necesario, pero no es suficiente. Sobre todo, cuando como organizaciones invertimos tiempo, dinero y recursos humanos en campañas que solo generan ruido, pero no una acción o cambio en concreto. Si, por ejemplo, tu labor como organización es fomentar el cuidado y la importancia del peatón en la vía pública, seguro no solo buscas que los conductores sean conscientes de la realidad, sino que mejoren su comportamiento, al igual que los peatones respeten las señales de tránsito. El número o porcentaje de ‘viralidad’ de una campaña no necesariamente se traduce en éxito. Una campaña puede ser muy popular, pero no exitosa. El éxito debe radicar en cómo un comportamiento, un cambio legal o social se originó tras la campaña (Cárdenas,2017, párr. 1-10).

Subcategoría: SG 5. Mantener el respeto entre conductores {1-1}

C1: acentúa la voz, se mueve de izquierda a derecha y expresa:

“las motos no te respetan sale de golpe a tu paso, no utilizan su luz de aviso (SG5:C1:19)”.

C2: cruza las piernas, queda en silencio por un momento, eleva la mirada y dice:

“legalmente hay conductores que salen a tu paso y no le importa nada (SG5:C2:17)”.

C3: mueve la cabeza de izquierda y derecha, eleva la mirada y expresa:

“muchas veces ya se me cruzaron de golpe algunos conductores locos y de mal humor que ellos se enojan si le reclamas (SG5:C3:20)”.

C5: cruza las piernas, queda en silencio por un momento, eleva la mirada y dice:

“algunas veces salgo sin mirar y me bocinan todo (SG5:C5:17)”.

CO: **C1(SG5:C1:19)** se queja de las motos que salen al paso sin utilizar las luces de aviso, esto concuerda con la molestia de **C2(SG5:C2:17)** de la misma manera **C3(SG5:C3:20)** expresa su experiencia con conductores que salen al paso y si existe un reclamo, ellos se enojan. En la frase de **C5(SG5:C5:16)** se denota una cultura de no respetar a otros conductores.

En las frases de los entrevistados se comprende la ausencia de respeto a la hora de conducir siendo importante como menciona la Escuela de Educación vial de San Sebastián de los Reyes (2014):

Ante la precaución que guardamos frente a las actuaciones de los demás, debemos tener previamente una actitud de RESPETO hacia el otro. RESPETO, paralelo a la buena educación, que no deberíamos perder cuando conducimos con los demás usuarios, aunque éstos tomen decisiones erróneas. Mantener en todo momento una actitud segura, tranquila y de buen humor no sólo nos ayuda a conducir mejor, también es beneficioso para nuestra salud, que, para mantenerse, precisa no caer en situaciones de agobio, stress, rabia o enfado(párr.2).

Para Arboleda (2013):

El respeto hace parte fundamental de nuestro comportamiento como conductores. Nada dice más de nosotros mismos como la manera como manejamos nuestro auto. Así, te invitamos a que respetes las señales de tránsito, los semáforos en rojo y los límites de velocidad. Recuerda también no estacionar en lugares prohibidos para ello (como en los parqueaderos para personas discapacitadas o en la mitad de una vía o autopista) respetar las filas y los espacios para el tránsito de peatones(párr.5).

Subcategoría: SG 6. Evitar las coimas {1-1}

C1: junta las manos, presiona los dedos y dice:

“yo pague varias veces coimas por no tener mi documentación, sé que no está bien (SG6:C1:20)”.

C2: fija la mirada hacia arriba, apoya el mentón sobre la mano izquierda y expresa:

“una vez me coimearon por no tenía mi registro y la multa es alta, no está bien eso (SG6:C2:18)”.

C3: cruza los brazos y dice:

“supuestamente pase luz roja, demasiado alto es la multa y acepto un cien mil de mí, ellos te atajan solo para coimear (SG6:C3:21)”.

CO: C1(SG6:C1:20) expresa que pagado varias veces coimas esto concuerda con la frase de C2(SG6:C2:18) y C3(SG6:C3:21) pero en diferentes circunstancias. Se percibe en las frases de los participantes que no están de acuerdo con la coima, pero de igual manera accedieron a pagar la coima. Es importante entender la noción de coima:

Se emplea como sinónimo de soborno: la dádiva que se otorga con el objetivo de obtener un favor de un funcionario o de una autoridad. Una coima, por lo tanto, es una suma de dinero o algún objeto de valor que se entrega de modo ilegal para acceder a algún tipo de beneficio.

Supongamos que un policía le indica a un automovilista que detenga su marcha ya que se encuentra circulando sin cinturón de seguridad. Esta falta debe ser multada: sin embargo, para evitar la sanción, el automovilista le ofrece una coima al policía. Si el agente de la fuerza de

seguridad es corrupto, aceptará el dinero y dejará marcharse al automovilista sin hacerle la multa correspondiente. En cambio, si se trata de un hombre honesto, rechazará el soborno y completará el procedimiento como corresponde (Porto y Gardey,2016, párr.1-4).

Subcategoría: SG 7. Mantenimiento de los pasos peatonales {1-1}

P1: frunce la frente y menciona:

“no se ve la franja peatonal en muchos lugares (SG7:P1:11)”.

P2: entrelaza las manos y expresa:

“esta todo borroso la franja para cruzar la calle (SG7:P2:11)”.

P3: mueve las manos a la altura del pecho, atenúa la voz y dice:

“parece que cada fin año nomas pintan la franja peatonal, desastre (SG7:P3:12)”.

P4: cruza los brazos y dice:

“casi no veo que pintan la franja peatonal (SG7:P4:9)”.

P5: levanta la mirada hacia mi persona y dice:

“no se pintan los cordones del paseo central (SG7:P5:8)”.

C2: mueve la cabeza de izquierda a derecha y dice:

“cuando vas a parar en una esquina casi ya no se ve el paso peatonal (SG7:C2:19)”.

C4: levanta la mirada hacia mi persona y dice:

“en algunos lugares ya no se ve el paso peatonal, por eso cuando uno maneja muchas veces no sabe dónde parar (SG7:C4:18)”.

CO: P1(SG7:P1:11) afirma que muchos no están pintada la franja peatonal, esto concuerda con la frase de **P2(SG7:P2:11)**, **P3(SG7:P3:12)**, **P4(SG7:P4:9)**, **C2(SG7:C2:19)** y **C4(SG7:C4:18)** evidenciando el mal estado de las franjas peatonales. **P5(SG7:P5:8)** expresa la falta de mantenimiento de los cordones del paseo central. En este sentido es importante destacar la responsabilidad de las instituciones encargadas según el artículo 34: Mantenimiento de los cruces peatonales de la LEY N° 5016 NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL “El órgano o entidad competente sobre la vía mantendrá los cruces o franjas peatonales en buenas condiciones de visibilidad, higiene, seguridad y señalización, asegurando la disponibilidad de su utilización por personas con discapacidad” (p.15).

Subcategoría: SG 8. Mantenimiento de los transportes públicos {1-1}

P1: cruza los brazos y menciona:

“falta mantener los transportes públicos, muy poco se renovó (SG8:P1:12)”.

P2: entrelaza las manos y expresa:

“de que sirve renovar, si después no se mantiene, esos colectivos nuevos algunos ya están desastre (SG8:P2:12)”.

P3: eleva su mirada hacia mi persona y dice:

“no se mantiene los vehículos nuevos, y rápido se descomponen todo (SG8:P3:13)”.

P4: cruza los brazos y dice:

“algunos sus asientos ya están todo viejo y es incómodo (SG8:P4:10)”.

P5: mueve la cabeza de izquierda a derecha y dice:

“para atajarte que esta por el techo se mueve todo (SG8:P5:9)”.

P6: mueve la cabeza de izquierda a derecha y dice:

“esos colectivos nuevos algunos ya no funcionan su aire y un calor de loco (SG8:P6:8)”.

P7: mueve la cabeza de izquierda a derecha y dice:

“quieren subir el pasaje los empresarios y no mantienen sus colectivos (SG8:P7:8)”.

CO: P1(SG8:P1:12) expresa la necesidad de mantenimiento de los transportes públicos y también la escasa renovación de los mismos. **P2(SG8:P2:12)** insiste que no sirve de nada renovar si luego no se mantiene, esto se relaciona con la frase de **P3(SG8:P3:13)**. **P4(SG8:P4:10)** destaca la incomodidad de viajar en vehículos con los asientos en malas condiciones. **P5(SG8:P5:9)** evidencia la mala condición de la pose mano en el transporte público. **P6(SG8:P6:8)** afirma los colectivos nuevos ya no funcionan sus aires acondicionados y eso causa incomodidad. **P7(SG8:P7:8)** se queja de los empresarios que quieren subir el pasaje pero que no tienen en condiciones sus vehículos de transporte. En las frases de los participantes se comprende la falta de mantenimiento de los transportes públicos poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros como menciona a continuación:

Los objetivos principales de una flota de transporte de viajeros deben ser la seguridad, la comodidad, la calidad y el cumplimiento del servicio.

Un plan de mantenimiento adecuado debe posibilitar la consecución de estos objetivos garantizando la disponibilidad de los vehículos, disminuyendo las averías imprevistas, aumentando la fiabilidad, permitiendo la optimización de los recursos y en definitiva reduciendo los costes y contribuyendo a la eficiencia global de la empresa sin descuidar el importante aspecto de la conservación del medio ambiente (Bauset, González y Martínez, 2002, p.42).

Cultura Vial y Percepciones

Luego de desglosar las expresiones de los entrevistados se comprendió la cultura vial de los entrevistados como así también percepciones de los mismos. Por lo tanto, es importante separar la cultura vial que representa “Conductas, actitudes y acciones que las personas realizan al trasladarse por las vías públicas” (Vásquez, 2009, p.33). Como así también las percepciones que son:

Visiones que cada persona construye del medio en que vive, vinculadas a sus fantasías y experiencias, en el contexto sociocultural en que vive. Estas construcciones están llenas de significados y valoraciones a partir de los cuales las personas construyen sentimientos de pertenencia y afecto, o rechazo y malestar, con respecto a los lugares, situaciones y condiciones que experimentan en su cotidianeidad (Sanchez, 2005, p.127).

Para la separación de la cultura vial y percepciones se presenta la siguiente tabla, con la codificación que respalda a dicho listado que fueron elaborados en base a las frases extraídas de cada participante:

Tabla 15. *Cultura vial y percepciones de los participantes*

CULTURA VIAL	
CODIFICACION	PEATONES
<i>(SA1:P2:1), (SA2:P4:1)</i>	Se trasladan en vehículos con imperfección
<i>(SV2:P2:6), (SV2:P3:5), (SV2:P4:6)</i>	No utilizan la franja peatonal

<i>(SV1:P5:6), (SV1:P7:7)</i>	No respetan la señal semafórica
<i>(SV1:P6:6), (SV2:P3:5)</i>	No utilizan la vereda
<i>(SV2:P3:5), (SV1:P6:6)</i>	Utilizan el celular durante transitan
CODIFICACION	CONDUCTORES
<i>(SA1:C1:1)</i>	Manejo sin haber estudiado
<i>(SA1:C2:18), (SA2:C3:1) (SPV 2:C2:1),(SPV 2:C3:2)</i>	Manejo de vehículo en malas condiciones
<i>(SA:C5:1)</i>	Escusa de costo para cambiar los neumáticos
<i>(SPI:C5:2), (MVI:C4:12)</i>	No realiza la revisión técnica
<i>(SP2:C5:3), (SP2:C2:19), (SP2:C2:20)</i>	No se utiliza el cinturón de seguridad
<i>(NC1:C5:4), (NC1:C3:3), (NC1:C2:3)</i>	No respetan la velocidad
<i>(NC2:C2:4), (NC2:C4:1), (NC2:C1:3), (SV1:C2:12)</i>	No respetan la circulación giratoria
<i>(NC3:C1:4), (NC3:C4:2), (SV2:C1:13), (RS1:C2:13)</i>	Cruzan semáforos en rojo
<i>(NC:C3:4)</i>	Realiza adelantos indebidos
<i>(NC4:C4:3)</i>	Manejo en contramano
<i>(NC5:C2:5), (NC5:C4:4), (NC5:C3:5), (RS1:C1:14)</i>	Adelantamiento indebidos
<i>(NC6:C2:6), (NC6:C4:5)</i>	No se respeta la distancia entre vehículos
<i>(NC8:C1:7), (NC8:C4:6)</i>	No utilizan los señaleros
<i>(NC9:C3:7), (NC9:C4:7)</i>	No se respeta las reglas de estacionamiento
<i>(NC10:C4:9), (NC10:P3:8), (NC11:C3:9)</i>	Conducen con la luces descompuestas
<i>(CPC1:C1:10),(CPC1:C2:10), (CPC1:C3:9), (CPC1:C5:9)</i>	Conducen con deficiencia visual y la fatiga de los órganos visuales sin utilizar anteojos.
<i>(CPC2:C3:10), (CPC2:C4:10)</i>	Conducen con problemas en el oído sin precaución.
<i>(CPC4:C3:11), (CPC4:C4:11), (RS2:C4:15)</i>	Conducen con consumo de bebidas alcohólicas
<i>(CPC4:P7:5)</i>	Conduce sin aval del médico
<i>(RS1:C2:13)</i>	No respeta la franja peatonal
<i>(DC1:C1:15), (DC1:C2:14),</i>	Conducen sin licencia de conducir

<i>(DC1:C3:14), (DC1:C5:13)</i>	
<i>(DC2:C2:15), (DC1:C3:15), (DC1:C5:14)</i>	Conducen sin habilitación del vehículo
<i>(SG6:C1:19), (SG6:C2:2), (SG6:C3:19)</i>	Pago de coimas
PERCEPCIONES	
CODIFICACION	PEATONES
<i>(SP1:P3:1)</i>	No se tiene en cuenta la seguridad vial
<i>(SPV 2: P4:2)</i>	Falta de comodidad del conductor
<i>(NC1:P5:1), (NC1:P2:2)</i>	Choferes que conducen a alta velocidad
<i>(NC: P1:2), (NC: P4:3)</i>	Conductores que no respetan cuando llueve mojando a peatones
<i>(NC5:P1:3), (NC5:P1:3)</i>	Adelantamientos indebidos por parte del conductor
<i>(NC7:P5:1), (NC7:P6:1), (NC7:P7:1)</i>	No se respeta la franja peatonal
<i>(NC8:P6:2), (NC8:P7:2)</i>	Conductores que no utilizan correctamente sus señaleros
<i>(NC9:P3:3), (NC9:P5:3), (NC7:P7:3)</i>	Conductores que estacionan en lugares reservados
<i>(CPC3:P1:5), (CPC3:P2:4), (CPC3:P3:4), (CPC3:P4:4), (CPC3:P5:4), (CPC3:P7:4)</i>	Mal carácter de los choferes de transporte publico
<i>(CPC4:P6:4)</i>	Utilización de droga o el celular durante la conducción vehicular.
<i>(SV1:P2:5), (SV1:P4:5), (SV1:P7:6)</i>	Señalizaciones en mal estado o ausentes
<i>(SV1:P3:5), (SV1:P5:5)</i>	Agente de tránsito insuficiente
<i>(EVI:P1:6), (EVI:P2:7), (EVI:P3:6)</i>	Poca enseñanza sobre buenos hábitos y prácticas en la vía publica
<i>(SG1:P1:7), (SG1:P2:8), (SG1:P3:7)</i>	Situaciones en la cual se denota la necesidad de agente de transito
<i>(SG2:P1:8), (SG2:P2:9), (SG2:P4:9)</i>	Cumplimiento y respeto a las señales de transito
<i>(SG3:P1:9), (SG3:P3:8)</i>	Crear o actualizar políticas de seguridad vial
<i>(SG4:P1:10), (SG4:P3:9)</i>	Campañas de concienciación sobre seguridad vial

<i>(SG7:P1:11),(SG7:P2:10), (SG7:P3:10), (SG7:P4:8), (SG7:C2:17), (SG7:P5:7)</i>	La necesidad de mantenimiento de las franjas peatonales y los cordones del paseo central
<i>(SG8:P1:12), (SG8:P2:11), (SG8:P3:11), (SG8:P4:9), (SG8:P5:8), (SG8:P6:7), (SG8:P7:8)</i>	Mantenimiento continuo de los transportes públicos.
CODIFICACION	CONDUCTORES
<i>(SPV 1:C1:2)</i>	Generar alertas o prevención de accidentes de tránsito
<i>(NC1:C2:3), (NC5:C2:5)</i>	Velocidad fuera de rango al conducir(muy rápido o muy despacio)
<i>(NC6:C1:5), (NC6:C2:6)</i>	No se respeta la distancia entre vehículos
<i>(NC7:C3:6), (NC7:C1:6)</i>	No se utiliza la franja peatonal por parte de los peatones
<i>(NC7:C5:6)</i>	No utilizan los señaleros
<i>(NC9:C2:7)</i>	Utilización de estacionamientos reservados
<i>(NC10:C1:8), (NC10:C2:8), (NC10:C3:8)</i>	Falta de visualización de las señales de tránsito
<i>(NC10:C4:8), (NC10:P3:7)</i>	Vehículos que despiden humo excesivo
<i>(NC11:C1:9)</i>	Vehículos con luces descompuestas
<i>(MV1:C3:12)</i>	Visualizar la ficha de revisión técnica por los vehículos
<i>(SV1:C1:12),(SV1:C2:11),(SV1:C4:13), (SV1:C5:11)</i>	Señalizaciones en mal estado e inexistente
<i>(EV2:C2:16)</i>	La necesidad de conocimiento de las normas de conducción
<i>(EV2:C5:15), (SG4:C3:17)</i>	Campañas de concienciación sobre seguridad vial
<i>(EV2:C4:15), (SG5:C1:18), (SG5:C2:16), (SG5:C3:18)</i>	Prudencia y respeto a la hora de conducir
<i>(SG1:C1:17), (SG1:C5:16)</i>	La necesidad de agentes de tránsito
<i>(SG2:C4:16)</i>	Respeto a las señales de tránsito

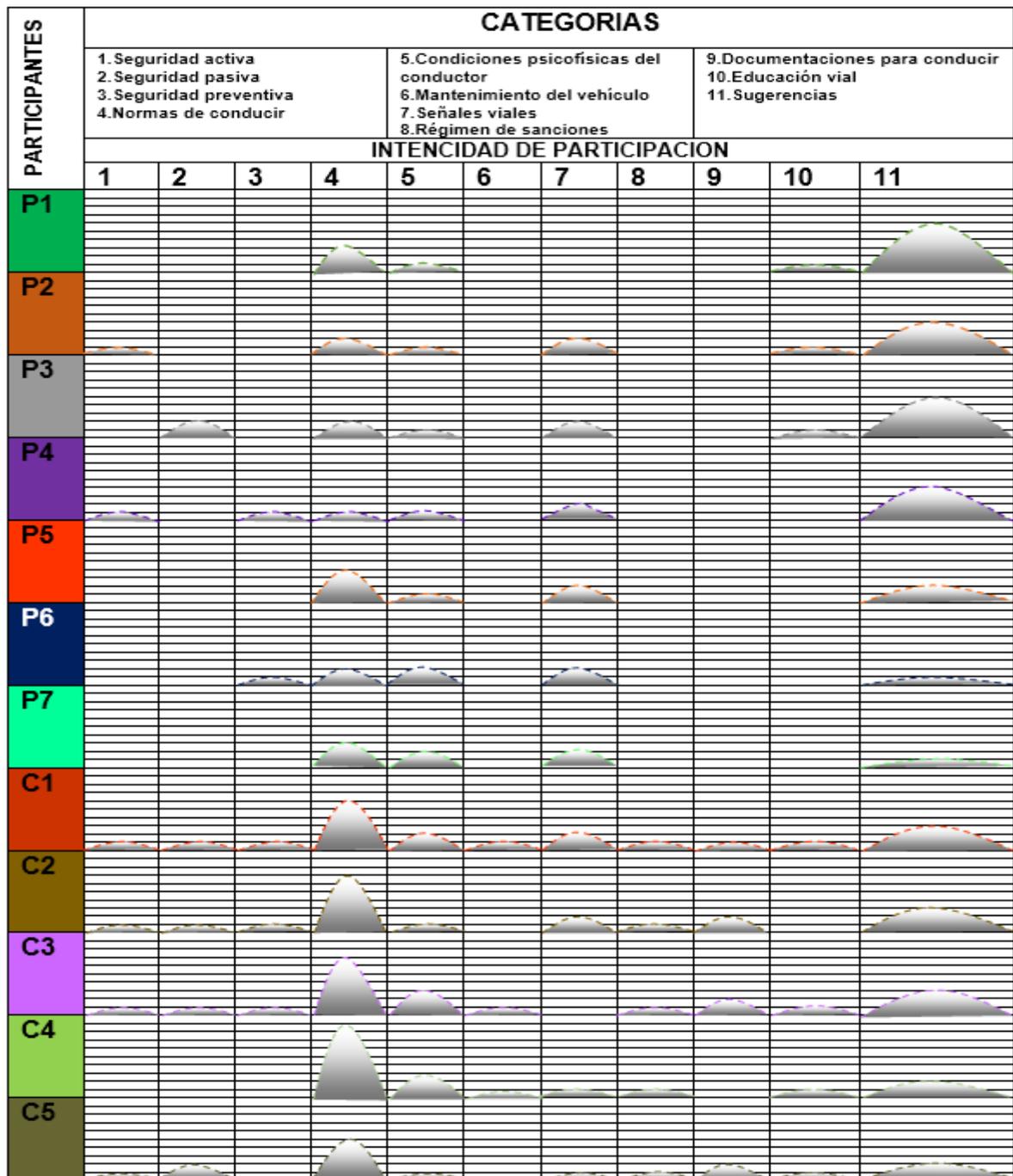
Participación De Los Entrevistados

A continuación, se construye una tabla donde se observa la participación de los entrevistados para la definición de categorías y subcategorías, con un resumen de la exposición de los entrevistados, extraídos del desarrollo de la red semántica (**Ver Apéndice N° 3. Tabla 3. Participación de los entrevistados**).

Representación Gráfica De La Intensidad De Participación

Para identificar la colaboración de los entrevistados en la creación de la categoría con sus respectivas subcategorías y los puntos que necesitan atención, se construye una tabla que permite mostrar la intensidad de participación de los entrevistados.

Figura 7. Intensidad de participación. *Fuente:* construcción propia



En la figura 7 se refleja la intensidad de participación de los entrevistados que permitió la construcción de las subcategorías.

En la primera categoría “*Seguridad activa*” se identifica las más propias y urgentes para los conductores entrevistados. Existiendo una leve participación de solo dos entrevistado de los peatones.

Para la creación de la Segunda categoría “*Seguridad pasiva*” con sus respectivas subcategorías se denota la falta de participación de los entrevistados de peatones, concentrándose el aporte de los conductores.

El establecimiento de la tercera categoría “*Seguridad preventiva*” se tuvo en cuenta las expresiones de algunos peatones, observándose la escasa participación de los mismos, y el mismo comportamiento por parte de los conductores con una sola participación más.

La construcción de la cuarta categoría “*Normas de conducir*”, tuvo la colaboración intensiva de los conductores con la participación de todos los entrevistados, en cuanto los peatones se denota una participación intensiva frente a las categorías anteriores.

En la creación de la quinta categoría “*Condiciones psicofísicas del conductor*”, se destaca la intensidad de participación de los conductores, como así también la de los peatones.

Para la elaboración de la sexta categoría “*Mantenimiento del vehículo*”, hubo una baja participación de los conductores, y una nula colaboración de los peatones.

La creación de la sexta categoría “*Señales viales*”, tuvo una mayor participación de los peatones, notándose la exigua colaboración de los conductores.

El establecimiento de la octava categoría “*Régimen de sanciones*”, tuvo una intensiva participación de los conductores, observándose la nula colaboración de los peatones.

Para la construcción de la novena categoría “*Documentaciones para conducir*”, se nota el aporte de los conductores, observándose la nula colaboración de los peatones.

En cuanto a la creación de decima categoría ***“Educación vial”***, solo tuvieron una intensiva participación los conductores apreciándose la baja colaboración de los peatones.

La definición de la décima primera categoría ***“Sugerencias”***, se denota la participación intensiva de los conductores y peatones en las diferentes subcategorías que comprende dicha categoría.

Conclusión

Al concluir la investigación que tuvo como objetivo principal de comprender la cultura vial de los peatones y conductores del Centro de Asunción, se pudo construir once categorías principales con treinta y nueve subcategorías que fueron extraídas de las narraciones y frases de los entrevistados y luego codificados para su análisis e interpretación.

La investigación permitió rescatar puntos fundamentales con respecto a la categoría normas para conducir que permitió construir once subcategorías que se destacan por ser la categoría que aportó mayor subcategorías que permitió entender los problemas relacionados con la velocidad, circulación giratoria, circulación vehicular, formas de circulación, adelantamientos, distancias, preferencias de cruce y paso, giros, detenciones y desplazamientos, estacionamiento, obstaculaciones al tránsito y uso de luces.

En la categoría condiciones psicofísicas del conductor se pudo comprender cuatro subcategorías que se refiere en cuanto al estado de la vista, oído, estado psicofísico y los factores que afectan las condiciones físicas de los conductores.

Se pudo entender la preocupación sobre la seguridad activa con respecto a los objetivos y los dispositivos que comprende en base las frases de los participantes.

Unos de los puntos resaltantes fue la seguridad pasiva en las subcategorías de objetivos y dispositivos que comprenden que se relacionaron con las acciones y percepciones de los participantes.

Se entiende la importancia de la seguridad preventiva para los participantes que se revela en las subcategorías de objetivos y dispositivos que comprenden, siendo fundamental para la comodidad del conductor y los pasajeros.

En cuanto al mantenimiento del vehículo se entendió que para algunos de los participantes no es de importancia ya que realiza esporádicamente, esto se refleja en las frases de las subcategorías de revisión técnica y certificado de revisión.

En la categoría de señales viales los participantes evidenciaron el mal estado de los tipos de señales existentes y en algunos casos no utilizan las señales viales como por ejemplo la franja peatonal y el semáforo.

Los entrevistados manifestaron dos subcategorías en la categoría de régimen de sanciones que son: las amonestaciones que recibieron por no cumplir con las normas de tránsito y las multas por conducir después de consumir bebidas alcohólicas y por pasar el semáforo en rojo.

En cuanto a las documentaciones para conducir se comprendió dos puntos importantes que se manifiesta en las subcategorías siguientes: licencia de conducir y habilitación del vehículo que en ocasiones no son portados por los conductores por diferentes factores que mencionaron.

Los entrevistados se referían sobre la importancia de la educación vial que guarda relación con el concepto y sus objetivos, mencionando que a través del mismo se puede lograr buenos hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos que transitan por la vía pública.

Es importante destacar que afloraron ocho sugerencias que se expresa en las siguientes subcategorías: función de los agentes de tránsito, cumplimiento de las señales de tránsito, políticas de seguridad vial, campañas de concienciación, respeto entre conductores, evitar las coimas, mantenimiento de pasos peatonales y mantenimiento de los transportes públicos.

Recomendaciones

Las recomendaciones se realizan en base a las sugerencias realizadas por los entrevistados.

1. En el resultado de esta investigación se observa la necesidad de una reestructuración de la educación vial de los conductores y peatones fomentando una cultura vial segura de respeto y tolerancia, así como el desarrollo de espacios de discusión y participación de la sociedad civil con las autoridades encargadas de la seguridad vial.
2. Crear las campañas de concienciación de la sociedad sobre la importancia de la prevención y de la seguridad vial, en particular para convencer a los responsables de políticas públicas, a técnicos y profesionales, trabajadores en general y, en definitiva, a todas las personas de que es posible conseguir el Objetivo Cero lesiones graves o mortales (MAPFRE, párr.3).
3. Se recomienda a las instituciones públicas encargadas del mantenimiento de las señales de tránsito trabajar una planificación de mantenimiento continuo de la infraestructura vial.
4. Las autoridades encargadas de la educación vial deberán trabajar con los medios de comunicación en la divulgación de los factores de riesgos de accidentes de tránsito como ser: el alcohol y las drogas, los fármacos, el uso de aparatos tecnológicos y móviles en la vía pública.
5. Impulsar el uso de la tecnología de las autoridades responsables para cobro de las multas a través de sistemas electrónicos, que, al momento de ser detenido el vehículo, el conductor exija la introducción de su número de chapa a un dispositivo que esté conectado a un sistema de informático (con georreferencia) y esto obligue al agente de tránsito justificar porque detuvo al vehículo y de acuerdo a la situación generar la boleta e impresión en el mismo lugar, pudiendo cancelar la multa con el cobro electrónico, esto con el fin de ayudar a evitar el cobro de coimas.
6. Se sugiere que las instituciones educativas (escuelas, colegios, universidades, etc.) trabajen conjuntamente con Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con el fin de crear estrategias para la educación vial.

7. Es importante actualizar el Plan Nacional de seguridad vial 2013-2018 que es el” instrumento en el cual se articulan y coordinan diferentes estrategias con distintas líneas de acción y actuaciones operativas, para lograr unos objetivos estratégicos previamente definidos en pro de la seguridad vial” (p.97).

En la actualización del plan nacional de seguridad vial es necesaria la participación de la sociedad civil de las siguientes entidades y organizaciones: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones – MOPC; Ministerio de Educación y Cultura; Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social; Ministerio del Interior; Policía Nacional; Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN; Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción – SETAMA; Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal – OPACI; Municipalidad de Asunción y Direcciones de Tránsito Municipales; Touring y Automóvil Club Paraguayo – TACPY; Seguridad En las Rutas – SER; Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de la Inseguridad Vial - AFAVIV; Puertas Abiertas; Cámara Industrial Paraguaya de Motocicletas y Afines – CIPAMA; Cuerpo de Bomberos Voluntarios; Banco Interamericano de Desarrollo – BID; la Organización Panamericana de la Salud – OPS; otras instituciones como las escuelas de conductores y las compañías aseguradoras.

Teniendo en cuenta las recomendaciones extraídas de la cultura vial y las percepciones de los conductores y peatones es fundamental su comprensión ya que se quiere lograr es la” Prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito” (Pinto, párr.1).

Se recalca la importancia de tener en cuenta las sugerencias expuestas, ya que los conductores y peatones se ven en la necesidad de interactuar en la vía pública y además hacerlo de manera correcta para evitar posibles accidentes de tráfico.

Intervención sobre el hallazgo

En base a los resultados de la investigación que con lleva a unas recomendaciones y para que la misma no quede en acciones a realizar, se consiguió los recursos económicos en los Contratos de Préstamo N° 2934 OC-PR y 2935BL-PR, firmados con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que financian al Programa de Pavimentación de Corredores de Integración y Rehabilitación y Mantenimiento Vial – Fase II. Este recurso conseguido es de 50 mil dólares para contratar la consultoría que se encargue de la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial del 2013-2018.

Se trabajó con el Director del Observatorio Vial Estadístico de Registro de Datos de la Agencia Nacional de Tránsito y con el Jefe de Planificación y Programación de la Gerencia de Proyectos de Vialidad del MOPC, en un proyecto de elaboración de los términos de referencia para la posterior contratación de la consultora.

Los puntos a ser actualizados del Plan Nacional de seguridad Vial del 2013-2018 son:

- Contexto nacional para el análisis de la inseguridad vial.
- Diagnóstico de la inseguridad vial en Paraguay
- Problema de la accidentalidad en las carreteras.
- Costo de la inseguridad vial
- Sistemas de captación y procesamiento de datos de accidentes
- Sistema de matriculación y cedulación de automotores
- Leyes de revisión periódica o inspección técnica de condiciones vehiculares
- Leyes de habilitación y registro de conductores
- Medidas de seguridad vial en las empresas de transporte de carga y de pasajeros
- ***La educación y capacitación de los ciudadanos en seguridad vial***
- Los mecanismos de control para asegurar el cumplimiento de las normas y reglamentos de tránsito
- Las fuentes de financiamiento para atender la seguridad vial.
- La infraestructura para el tránsito vehicular y demás usuarios
- La organización institucional relacionada con la seguridad vial
- La normatividad legal y reglamentaria en materia de transporte, tránsito y seguridad vial.

En el **Apéndice N° 4. Proyecto de actualización del plan de seguridad vial 2018-2023** y **Apéndice N° 5. Términos de referencia**

Referencias

- AIP (2017). *Mayoría de accidentes de tránsito se producen por irresponsabilidad de conductores*. Recuperado de <https://www.ip.gov.py/ip/mayoria-de-accidentes-de-transito-se-producen-por-irresponsabilidad-de-conductores/>
- Álvarez, L (1976). *Ingeniería del Tránsito*. [versión DX Reader]. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?id=PGdLAQAAIAAJ>
- Ángele, M., &Alonso. (1981). *Educación vial. Documento de apoyo para la educación vial en preescolar y EGB*. [versión DX Reader]. Obtenida el 08 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8436907191>
- ANTSV. *Boletín informativo. OBSERVATORIO VIAL, ESTADÍSTICAS Y REGISTRO DE DATOS DEL PARAGUAY*, Recuperado de <http://www.antsv.gov.py/sites/default/files/descargas/BOLETIN%20-2016.pdf>
- ANTSV. *LEY N° 5.016/14 “NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL” concordado con el Anexo de su Decreto Reglamentario N° 3427/2015*. Recuperado de <http://www.antsv.gov.py/sites/default/files/descargas/LEY%20Nro%205016%20NACIONAL%20DE%20TRANSITO%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>
- APA (2010). *Manual de Publicaciones de la American Psychological Association*. (3ª ed. en español).México, D.F: Editorial El Manual Moderno.
- Arboleda, D (2013). *Los buenos comportamientos en la vía, fundamentales para la inteligencia vial*. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de <https://www.sura.com/blogs/autos/comportamientos-en-la-via-inteligencia-vial.aspx>
- Arboleda,D,& Vanegas,A(2014). *Mantener la distancia de frenado, una forma de prevenir accidentes de tránsito*. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://www.sura.com/blogs/autos/distancia-frenado-accidentes.aspx>
- Asociación Civil Luchemos por la Vida (n.d). *Es eslabón más frágil: el peatón*. Obtenida el 25 de marzo del 2018, de <http://www.luchemos.org.ar/es/sabermas/contenidos-por-tema/peatones-seguros>
- ATCAL (2016). *Sistemas de gestión eficientes: Seguridad Vial*. [versión DX Reader]. Obtenida el 08 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?id=cxXECwAAQBAJ>

- Baron, A. (2015). *Guía para tutores y tesista*. (2ª ed. revisada y corregida en español). Fernando de la Mora, Paraguay.
- Barrientos, E (2013). Orientación epistemológica de la investigación científica. Archivo científico.
- Bembibre, C (2010). *Educación Vial*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <https://www.definicionabc.com/general/educacion-vial.php>
- Biblioteca virtual de desarrollo sostenible y salud ambiental. *Formular y ejecutar políticas de seguridad*. Obtenida el 12 de marzo del 2018, de <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd68/Prevencion/unid7.pdf>
- Blanco (2008). Desarrollo de Un Sistema Predictivo Para productos de alta implicación, basado en variables comportamentales. [versión DX Reader]. Recuperado de <https://books.google.com.py/books?isbn=8473565487>
- CABROWORLD(2017). *Consecuencias de saltarse un semáforo en rojo y en moto*. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://www.cabroworld.com/2017/03/22/consecuencias-de-saltarse-un-semaforo-en-rojo-y-en-moto/>
- Cárdenas,A(2017). *¿Por qué las campañas de concientización no funcionan?* Obtenida el 13 de marzo del 2018, de <http://blog.es.idealist.org/por-que-las-campanas-de-concientizacion-no-funcionan/>
- CEA (n.d). *Adelantamientos entre vehículos*. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de <https://www.seguridad-vial.net/conduccion/reglas-circulacion/64-adelantamientos>
- CEA(n.d). *Adelantamientos entre vehículos*. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://www.seguridad-vial.net/conduccion/reglas-circulacion/64-adelantamientos>
- CEA(n.d). *Velocidad y conducción*. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://www.seguridad-vial.net/conduccion/reglas-circulacion/67-velocidad>
- CONASET (n.d). *Obstáculos Visuales*. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/fichas_accion_12.pdf
- Contreras, R (2012). Introducción al ATLAS.ti. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de https://atlasti.com/wp-content/uploads/2014/05/webinar_ATLASSti_Espanol.pdf
- Corbin, J., & Strauss, A. (2002). Bases de la investigación cualitativa. [versión DX Reader]. Recuperado de <https://books.google.com.py/books?isbn=9586556247>
- Córdoba, M (2014). *Giros indebidos causan 84 muertes*. Obtenida el 13 de junio del 2018, de <https://www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/330021-giros-indebidos-causan-84-muertes/>
- Dávila (2015). Aprendemos educación vial. Proyecto de tesis. Colombia

- Definición.de. *Circulación*. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de <https://definicion.de/circulacion/>
- DefinicionABC (n.d). *Definición de Amonestación*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <https://www.definicionabc.com/derecho/amonestacion.php>
- DefinicionABC (n.d). *Definición de Multa*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <https://www.definicionabc.com/social/multa.php>
- Diário La Nación (2018). En 2017, 58 niños perdieron la vida en accidentes de tránsito. Recuperado de <http://www.lanacion.com.py/pais/2017/08/16/en-2017-58-ninos-perdieron-la-vida-en-accidentes-de-transito/>
- Dirección de Registros de automotores (2017). Informe estadístico. Recuperado de <http://www.pj.gov.py/contenido/155-direccion-del-registro-de-automotores/1479>
- Dirección Nacional de Patrulla Caminera. Procedimientos y accidentes de tránsito 2017. Recuperado de http://www.caminera.gov.py/main_menus/verMenu/75
- EcuRed(n.d). *Educación Vial*. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de https://www.ecured.cu/Educaci%C3%B3n_Vial
- Ecured(n.d). *Agente de tránsito*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de https://www.ecured.cu/Agente_de_tr%C3%A1nsito
- EcuRed(n.d). *Paso Peatonal*. Obtenida el 04 de marzo del 2018, de https://www.ecured.cu/Paso_Peatonal
- Edgar, J (1984). *Illinois normas de la circulación*. [versión DX Reader]. Obtenida el 04 de marzo del 2018, de https://books.google.com.py/books?id=nc_b9FA65QwC
- Educación para la Seguridad Vial. Ministerio de Educación y Cultura. Paraguay recuperado de https://www.mec.gov.py/cms_v2/adjuntos/6893
- Escuela de Educación vial de San Sebastián de los Reyes (2014). *Precaución, respeto, solidaridad y educación vial*. Obtenida el 16 de marzo del 2018, de <http://escueladeeducacionvialssreyes.blogspot.com/2014/02/precaucion-respeto-solidaridad-y.html>
- Espanes,L.,&Sánchez, C(1998). Accidentes de automotores. [versión DX Reader]. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=9509099724>
- ETRSA (2009). *Manual aprende a conducir*. [versión DX Reader]. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=848881545X>
- Galeano, M (2004). Diseño de proyectos en la investigación cualitativa. Recuperado de <https://books.google.com.py/books?isbn=9588173787>

- Gil, F (2011). *Manual del Permiso B*. [versión DX Reader]. Obtenida el 08 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?id=PYMslDEu1zUC>
- Hernández, L(2017). *Los peligros y consecuencias de manejar con el exceso de velocidad*. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <http://noticias.espanol.autocosmos.com/2017/10/11/los-peligros-y-consecuencias-de-manejar-con-exceso-de-velocidad>
- Herrera, B., & Castañeda, F. (2010). *Manual de Infracciones*. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de http://www.uelbosque.edu.co/sites/default/files/bienestar/mobiendonos/manual_de_infracciones.pdf
- Ibáñez, G., & Ruiz, J (2010). *Mantenimiento mecánico preventivo del vehículo*. [versión DX Reader]. Obtenida el 19 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8497717414>
- i-Neumaticos.es (2001). *Seguridad Activa, pasiva y preventiva*. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de <https://www.i-neumaticos.es/blog/seguridad-activa-pasiva-y-preventiva/>
- i-neumaticos.es(2008). *Seguridad Activa, pasiva y preventiva*. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://www.i-neumaticos.es/blog/seguridad-activa-pasiva-y-preventiva/>
- Informe estadístico del observatorio vial Octubre 2015. Recuperado de <http://www.antsv.gov.py/sites/default/files/descargas/1ER%20BOLETIN%20DEL%20OBSERVATORIO.pdf>
- Jalca, V., & Pintado, E., & Contento, V., & Mera. (2017). *Elementos originales en el diseño geométrico de carreteras*. Obtenida el 09 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8494799525>
- Jiménez, J., & Casado, E., & Navarro, J., & Morales. (2016). *Estructuras del vehículo*. [versión DX Reader]. Obtenida el 18 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8428335559>
- Lameda, R(2016). *El trato cordial de chóferes para usuarios*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <http://www.elimpulso.com/enterate/trato-cordial-choferes-usuarios>
- Latorre, A (2007). *Investigación-acción: conocer y cambiar la práctica educativa*. Recuperado de <https://books.google.com.py/books?isbn=8478275908>
- León(n.d). *La importancia de los neumáticos en un vehículo*. Obtenida el 05 de marzo del 2018, de <http://leon.cl/la-importancia-de-los-neumaticos-en-un-vehiculo/>

- López, L (2008). *Presente y futuro de la movilidad urbana: ¿cómo moverse mejor en las ciudades Latinoamericanas?* [versión DX Reader]. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=980696702X>
- Lopez, P (n.d). *Seguridad en el entorno físico*. [versión DX Reader]. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8497717619>
- MAPFRE (2015). *¿Cuándo tengo prioridad de paso con mi vehículo?* Obtenida el 17 de marzo del 2018, de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/prevencion/prevencion-accidentes-mayores/sabias-que/2015/prioridad-paso-con-vehiculo.jsp
- MAPFRE (2016). *¿Qué ocurre si no llevamos el cinturón de seguridad?* Obtenida el 05 de marzo del 2018, de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/prevencion/prevencion-accidentes-mayores/sabias-que/2016/que-ocurre-si-no-llevamos-el-cinturon-de-seguridad.jsp
- MAPFRE(n.d). *Los Objetivos de la Educación vial*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/educa-tu-mundo/seguridad-vial-prevencion/familias/sabias-que/educacion-vial-objetivos.jsp
- MAPFRE(n.d). *Prevención y Seguridad Vial*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/a-que-nos-dedicamos/prevencion-seguridad-vial/
- Martínez, B.,&Gonzalez,P.,&Bauset, S.(2002).*El mantenimiento de la flota de transporte*. Obtenida el 04 de marzo del 2018, de <http://www.tecnicaindustrial.es/TIAdmin/Numeros/4/39/a39.pdf>
- Martínez, M (2011). *Ciencia y Arte en la Metodología Cualitativa*. México. Editorial Trillas
- MEC (2013). *Plan Optativo. Educación para la Seguridad Vial*.
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú. *Iluminación y Reflectorización*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de https://www.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/manuales/Transito/cap4/seccion42.htm
- Moller, R (2006). *Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina*. [versión DX Reader]. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=9586704963>
- Moller,C(2013). *Inspección técnica vehicular gestión 2013*. Obtenida el 10 de marzo del 2018, de <http://lapatriaenlinea.com/?nota=163380>

- Monclús, J (2007). *Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos*. [versión DX Reader]. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8496105903>
- Motta,M(2002). *Tránsito y transporte público urbano en Brasil*. [versión DX Reader]. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=1931003408>
- MSPBS (2015). Accidentes de tránsito, principal causa de muertes violentas. Recuperado de <http://www.mspbs.gov.py/accidentes-de-transito-principal-causa-de-muertes-violentas/>
- Nicaraocalli (2016). *¿Qué son las señales de tránsito y para qué sirven?* Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://nicaraocalli.wordpress.com/2016/09/14/que-son-las-senales-de-transito-y-para-que-sirven/>
- Olabuénaga, J. Metodología de la investigación cualitativa. Recuperado de <https://books.google.com.py/books?isbn=8498306736>
- Paraguay.com(2015). Respetar al peatón en Asunción. Recuperado de <http://www.paraguay.com/nacionales/respetar-al-peaton-en-asuncion-125558>
- Paraguay.com(2016). Chofer de bus chatea mientras maneja. Recuperado de <http://www.paraguay.com/nacionales/chofer-de-bus-chatea-mientras-maneja-145409/pagina/27>
- Parera, A (1992). *Limitaciones del conductor y del vehículo*. [versión DX Reader]. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8426708528>
- Parera, A. (2000). *Sistemas de seguridad y confort en vehículos automóviles*. [versión DX Reader]. Obtenida el 10 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8426712479>
- Pinto,A(n.d). *La seguridad vial*. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://es.calameo.com/books/002604665c01ad1855822>
- Plan estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible del Gobierno Vasco (2015-2020)
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2018-2023 de Paraguay. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de www.tic.siteal.ipe.unesco.org/politicas/.../plan-nacional-de-seguridad-vial-2013-2018
- Porto,V., & Gardey, E(2016). *Definición de Coima*. Obtenida el 04 de marzo del 2018, de <https://definicion.de/coima/>
- RAE (2017). Cultura. Ob de <http://dle.rae.es/?id=BetrEjX>
- Ramos, D (2010). *La Educación vial como tema transversal*. [versión DX Reader]. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8499930603>

- Reglamento General de Transito de la Ciudad de Asunción (2010). *Subsección segunda de las formas de conducir*. Obtenida el 17 de marzo del 2018, de <http://www.asuncion.gov.py/wp-content/uploads/2016/02/Nuereglatransi.pdf>
- Rodríguez(2017). Ea, conductores, la franja peatonal no es un adorno. ¡Respétenla!. Recuperado de <http://www.abc.com.py/periodismo-joven/ea-conductores-la-franja-peatonal-no-es-un-adorno-respetenla-1584568.html>
- Rodríguez, P. L., & Mántaras, D.A. (2007). *Investigación de Accidentes de Tráfico. Manual de Reconstrucción*. [versión DX Reader]. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de <https://books.google.com.py/books?isbn=8497451732>
- Salud180(n.d). *Enseña a tus hijos a respetar los lugares reservados*. Obtenida el 25 de marzo del 2018, de <http://www.salud180.com/salud-dia-dia/ensena-tus-hijos-respetar-los-lugares-reservados>
- Sancor Seguros (n.d). Programa Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito en el Ámbito Laboral. Obtenida el 07 de marzo del 2018, de <https://www.gruposancorseguros.com/ar/es/novedades/primer-prevencion-programa-nacional-accidentes-de-transito?AspxAutoDetectCookieSupport=1>
- Saucedo, A (2012). *Respetemos las señales de tránsito*. Obtenida el 12 de marzo del 2018, de <http://www.abc.com.py/edicion-impresa/suplementos/escolar/respetemos-las-senales-de-transito-443487.html>
- Sehk,P., & Castro, P.E.(2005). Más allá del dilema de los métodos: la investigación en ciencias sociales. [versión DX Reader]. Recuperado de <https://books.google.com/books?isbn=9580485429>
- Senz, M (2012). PROGRAMA DE MEJORAMIENTO, GESTIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL DEL PARAGUAY – ÑAMOPORA ÑANDERAPÉ. Material de Seguridad Vial.
- Tolley, E. (2006). Método cualitativo. [versión DX Reader]. Recuperado de <https://books.google.com/books?isbn=9275316147>
- Ucha, F (2011). *Definición de Licencia*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de <https://www.definicionabc.com/derecho/licencia.php>
- Ultimahora (2016). Los seis errores más frecuentes de los motociclistas. Recuperado de <http://www.ultimahora.com/los-seis-errores-mas-frecuentes-los-motociclistas-n1010421.html>

- Ultimahora (2017). Asunción está con señales desteñidas y mal ubicadas. Recuperado de <http://www.ultimahora.com/asuncion-esta-senales-destenidas-y-mal-ubicadas-n1109083.html>
- Vanegas, A (2017). *12 señales de tránsito para viajar en carretera*. Obtenida el 11 de marzo del 2018, de <https://www.sura.com/blogs/autos/senales-transito-para-viajar-carretera.aspx>
- Vásquez, K (2009). Pautas teórico- metodológicas para la promoción de la cultura vial. [versión DX Reader]. Obtenida el 19 de marzo del 2018, de www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfglic/tfg-l-2009-19.pdf
- Wikivia(n.d). *Campañas de concienciación (peatones)*. Obtenida el 03 de marzo del 2018, de [http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Campa%C3%B1as_de_concienciaci%C3%B3n_\(peatones\)](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Campa%C3%B1as_de_concienciaci%C3%B3n_(peatones)).

Apéndice N° 1- Procedimiento de la investigación

Para esta investigación se realizaron los siguientes procedimientos:

- Idea base del tema a investigar.
- Definición del tema a investigar.
- Revisión de las informaciones sobre conductores, peatones y señales de tránsito de la ciudad de Asunción.
- Definición del perímetro del Centro de Asunción con un profesional en Ciencias Geográficas del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.
- Elaboración de un Informe Pericial georreferenciado del polígono descrito en el mapa del Paraguay, correspondiente al área de mayor tráfico del Centro de Asunción.
- Preparación de la pregunta de investigación.
- Elaboración del objetivo de la investigación.
- Definición del paradigma de investigación.
- Enunciación de la perspectiva epistemológica
- Definición de la muestra y técnica de muestreo
- Enunciación de la técnica para las recogidas de datos.
- Definición del tipo de categorización a utilizar
- Elección de las herramientas informáticas para el análisis de las informaciones.
- Preparación de la entrevista
- Realización de la entrevista
- Organización de los datos recogidos (entrevistas y observación). Después de cada entrevista para no perder ninguna información extra retenida en la memoria.
- Extracción de la grabación (participantes que dejaron que se le grabe) las informaciones y anotaciones, que fue revisada, y organizada para su análisis e interpretación.
- Elaboración de las categorías y subcategorías de los datos recogidos.
- Definiciones de las subcategorías de acuerdo a bases teóricas de diferentes autores.
- Distribuir las informaciones obtenidas de la entrevista en cada subcategoría perteneciente, para su análisis e interpretación según bases teóricas de diferentes autores. Las frases de los entrevistados se colocan en letra cursiva para su identificación durante la lectura.
- Conclusión, recomendaciones e intervención sobre los hallazgos.
- Organización del trabajo en Formato APA, tercera edición traducida de la Sexta en Inglés. Guía para Tutores y Tesistas, segunda edición revisada y corregida.

Apéndice N° 2- Descripción de los entrevistados

Informante C1

Su edad es de 20 años. Es conductor de un vehículo familiar Toyota IST de color rojo. Es estudiante de la carrera de administración en la Universidad Católica de Nuestra Señora de la Asunción. Se dedica netamente al estudio con el apoyo de sus padres.

Informante C2

Su edad es de 35 años. Es conductor de una furgoneta de color blanco perteneciente a una empresa de lácteos. Se dedica hace diez años a trabajar como repartidor de la empresa de lácteos. Siempre se dedicó a trabajar por el Centro de Asunción como repartidor de lácteos en diferentes empresas.

Informante C3

Su edad es de 50 años. Chofer de una de las líneas de buses que transita por el centro de Asunción. Se dedica a su profesión desde los 20 años de edad. Trabaja 12 horas diarias de lunes a viernes y los fines de semana se dedica a trabajar como chofer particular a personas que solicitan su servicio para eventos sociales.

Informante C4

Su edad es de 22 años. Conductor de una moto de la marca KENTON 150. Desde hace dos años se dedica a cobrar las facturas a créditos por la entrega de productos panificados a restaurantes del Centro de Asunción.

Informante C5

Su edad es 23 años. Trabaja como secretaria administrativa en una Institución Pública. Es conductora de un vehículo Hyundai Tucson de color gris. También conduce vehículos del estado para realizar gestiones por el centro de Asunción.

Es estudiante de tercer año de la carrera de derecho en la Universidad Nacional de Asunción.

Informante P1

Su edad es de 31 años. Se dedica a su profesión de abogado, realiza gestiones en instituciones públicas a diferentes clientes. Deja su vehículo en un estacionamiento y generalmente se desplaza a pie por el Centro de Asunción.

Informante P2

Su edad 43 años. Se dedica a vender artículos varios (cargador de celular, estuches, cobertores etc.). Recorre el centro de Asunción desde las ocho de la mañana hasta las tres de la tarde aproximadamente.

Informante P3

Su edad de 28 años. Es un profesional de la policía nacional que realiza su recorrido acompañado de otro profesional desde las siete de la mañana hasta el mediodía por el centro de Asunción. Es estudiante de derecho de la UniNorte.

Informante P4

Su edad 19 años. Se dedica como ordenanza de una institución pública. Se traslada en colectivo y a pie por el centro de Asunción para realizar sus gestiones administrativas. Estudia la carrera de Administración de empresas en la Universidad Tecnológica Intercontinental.

Informante P5

Su edad es 55 años. Es vendedora ambulante de comidas rápidas por el centro de Asunción aproximadamente hace 30 años. Con dicho trabajo crío a sus 5 hijos.

Informante P6

Su edad es 28 años. Es vendedora de equipos informáticos del centro de Asunción en una casa comercial. Realiza entrega de componentes pequeños y se desplaza en microbús. Estudió técnico en computadoras. También realiza mantenimiento y reparación de computadoras.

Informante P7

Su edad es de 37 años. Es profesional contador y se dedica a recorrer los comercios de sus clientes para recoger las documentaciones. Periódicamente se maneja por el centro de Asunción a la Hora de la mañana hasta el mediodía.

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

En la siguiente tabla se realiza la caracterización de los entrevistados que permite observar su edad, tipo de vehículo si conduce y el desarrollo laboral en la actualidad o estudio.

Tabla 1. Caracterización de los entrevistados **Fuente:** construcción propia.

IDENTIFICADOR CLAVE	C1	C2	C3	C4	C5	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
Edad	20	35	50	22	23	31	43	28	19	55	28	37
Tipo de vehículo que conduce	Vehículo familiar	Vehículo de gran porte. Furgoneta	Bus de transporte público.	Motocicleta	Camioneta	Conduce vehículo familiar	No conduce vehículo	Conduce vehículo familiar y motocicleta	No conduce se maneja en autobús	No conduce se maneja en autobús	No conduce se maneja en autobús	Conduce vehículo familiar
Desarrollo laboral en la actualidad. Estudio	No trabaja. Estudiante de la carrera de Administración de empresas	Repartidor de lácteos	Chofer	Cobrador	Secretaria administrativa . Estudiante de derecho	Abogado	Vendedor	Suboficial de la policía Nacional	Ordenanza en una Institución Pública.	Vendedora ambulante	Vendedora de equipos informáticos	Profesional Contador

Apéndice N° 3. Participación De Los Entrevistados

Tabla 3. Participación de los entrevistados

CATEGORÍA: Seguridad Activa		CODIGO: SA		
SA 1.Objetivos {1-1}	C1	C2	P2	
<i>Acciones que van en contra de los objetivos de la seguridad activa.</i>	Manejar sin estudiar	Falta de revisión del vehículo	Vehículos con imperfección	
SA 2.Dispositivos que comprenden {1-5}	C3	P4	C5	
<i>Condiciones que no se cumplen con los dispositivos que comprenden la seguridad activa de los vehículos.</i>	Problemas de suspensión, frenos, y la dirección bastante dura	Vehículos inestables	Falta de cambio de los neumáticos	
CATEGORÍA: Seguridad pasiva		CODIGO: SP		
SP 1. Objetivos {1-2}	C3	C5	P3	
<i>Evidencias en las frases que no conllevan con los objetivos de la seguridad pasiva</i>	Vehículos no preparados para impactos	Falta de revisión técnica	No se tiene en cuenta la seguridad vial	
SP 2. Dispositivos que comprenden {3-10}	P3	C1	C2	C5
<i>Uno de los dispositivos más importante a la hora de conducir, es utilizado en ocasiones y en algunos casos no utilizan.</i>	Utilización de cinturón de seguridad	No utiliza cinturón de seguridad, porque se olvida	Utiliza cinturón en ocasiones	No utiliza cinturón de seguridad, por molesto.

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

CATEGORÍA: Seguridad preventiva CODIGO: SPV					
SPV 1. Objetivos {2-3}	C1	P6			
<i>Expresiones que se preocupan sobre la prevención de los accidentes de tránsito que concuerdan con el objetivo de la seguridad preventiva</i>	Generar alertas o prevención de accidentes de tránsito	Prevención de accidentes de tránsito			
SPV 2. Dispositivos que comprenden {1-1}	P4	C2		C3	
<i>Condiciones que no se adecuan a la seguridad preventiva de los dispositivos que comprenden los vehículos y que hace la comodidad de los conductores.</i>	Incomodidad de los conductores	Asientos de vehículos en malas condiciones		Asientos y parabrisas en malas condiciones	
CATEGORÍA: Normas para conducir CODIGO: NC					
NC 1.Velocidad {2-1}	C5	C3	C2	P5	P2
<i>Se denota la velocidad como factor de riesgo de accidentes de tránsito.</i>	No respeta la velocidad	Sobre pasa la velocidad permitida	Alta velocidad para compensar el tráfico pesado	Evidencia el manejo a alta velocidad	Evidencia la carrera entre transportes públicos
NC 2.Circulacion Giratoria {1-1}	C1	C2	C4	C5	
<i>La mayor parte de los participantes genera un riesgo de accidentes de tránsito al no respetar las señales de giros.</i>	No respeta los giros por el apuro	No respeta los giros, gira en donde le queda más cerca	Gira en cualquier lugar	Gira de acuerdo a las señales de tránsito	

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

NC 3. Circulación vehicular y los semáforos {1-1}	C1	C4	P1	P2	P3
<i>El riesgo de accidente de tránsito al no respetar el semáforo en rojo como se evidencia en las frases de los entrevistados.</i>	Cruza semáforo en rojo	Cruza semáforo en rojo	Evidencia el cruce vehículos en semáforo en rojo	Atiende al cruzar los semáforos	Evidencia el cruce de personas en semáforos en rojo
NC 4. Formas de circulación {2-1}	C3	C4	P1	P4	
<i>Se denota la mala circulación no respetando las señales de tránsito como así también a los peatones.</i>	Adelantos indebidos	Circuló en contramano	Falta de respeto en tiempo de lluvia(conductores que mojan a los peatones)		
NC 5. Adelantamientos {2-1}	C2	C3	C4	P1	P2
<i>Las frases de los conductores denotan el alto factor de riesgo de accidente de tránsito. Uno de los peatones toma conciencia del peligro y la otra evidencia los adelantamientos indebidos.</i>	Adelantamiento en doble raya	Adelantamiento en doble raya, peligro de choque	Adelantamiento indebidos	Conciencia sobre el adelantamiento o indebido	Evidencia de adelantamientos indebidos
NC 6. Distancias {2-1}	C1	C2	C4	P1	
<i>Se denota que no se respeta la distancia entre vehículos los cuales puede ocasionar accidentes o inconvenientes entre conductores por daños entre vehículos.</i>	Expone que no respeta la distancia entre vehículos	No respeta la distancia entre vehículos	No respeta la distancia entre vehículos en los semáforos	Evidencia que los colectivos no respetan la distancia entre vehículos	
NC 7. Preferencias de cruce y paso {2-1}	P5	P6	P7	C1	C3

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

	Evidencia la falta de utilización de la franja peatonal	Evidencia que los conductores pisan la franja peatonal	Evidencia el apuro de los conductores no respetando la franja peatonal		Evidencia que los peatones cruzan entre los vehículos	Evidencia que los peatones no utilizan la franja peatonal
NC 8. Giros {2-1}	C1	C4	C5	P5	P6	P7
<i>Se evidencia el peligro en los giros en cuanto a la no utilización o mala de los señaleros y la alta velocidad.</i>	No utiliza el señalero para el giro	En ocasiones no utiliza el señalero para el giro	Riesgo de accidente porque no se utiliza el señalero para el giro	Evidencia giro a gran velocidad	Evidencia la no utilización de los señaleros	Mala utilización de los señaleros
NC 9. Estacionamiento {1-1}	C2	C3	C4	P3	P5	P7
<i>Se denota que no se respeta los estacionamientos reservados, esto podría causar molestia a las personas afectadas.</i>	Evidencia el estacionamiento en lugares reservados	Estaciona en lugar reservado para discapacitado	Estaciona en lugar reservado	Evidencia el estacionamiento sobre la franja peatonal	Evidencia el estacionamiento frente a acceso de viviendas	Evidencia el estacionamiento en lugares reservados para personas con capacidades especiales
NC 10. Obstaculizaciones al tránsito {1-1}	C1	C2	C3	C4	C5	
<i>Las obstaculizaciones al tránsito podría ser un factor de riesgo de accidentes de tránsito, se evidencia en las frases la falta de atención de</i>	Ramas de árboles que tapan las señales de tránsito	Carteles de propaganda que tapan las señales de tránsito	Camiones de gran altura	Humos de los colectivos viejos	Vehículos que humean en gran cantidad	

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

<i>las obstaculaciones mencionadas en las frases de los entrevistados.</i>							
NC 11. Uso de luces {1-1}	C1	C2	C3	C4	C5		
<i>En las frases de los entrevistados se denota que las luces de los vehículos en ocasiones no se encuentran en condiciones para salir en la vía pública.</i>	Evidencia luces descompuestas de patrullera y la policía nacional	Utilización de luces fuertes	Luces de freno que no funcionan	Luces de baliza que no funcionan	Luces alta que no funcionan		
CATEGORÍA: Condiciones psicofísicas del conductor							
				CODIGO: CPC			
CPC 1. Vista {1-3}	C1	C2	C3	C4	C5		
<i>Se observa en las frases el poco interés en la vista a la hora de conducir pudiendo ser un factor de accidente de tránsito conducir sin los anteojos.</i>	No utiliza antejo debiendo utilizar	No utiliza antejo debiendo utilizar	Utiliza antejo vencido	No utiliza antejo debiendo utilizar	Utiliza en ocasiones		
CPC 2. Oído {1-3}	C3	C4					
<i>La conducción con problemas del oído por parte de los entrevistados podría ser un factor de riesgo de accidente de tránsito.</i>	Conduce con problemas en el oído	Siente problemas en el oído, pero no consulta al médico y de igual manera maneja su vehículo.					
CPC 3. Estado psicofísico {1-2}	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
<i>Se denota el estado psicofísico de los conductores a la hora de manejar y a la vez cobrar el pasaje, esto repercute en el mal trato a los pasajeros.</i>	Evidencia el cansancio de los choferes de	Evidencia a choferes nerviosos por dar vueltos	Chofer obliga a pasajero que se baje porque no	Choferes nervioso porque no quieren dar boleto	Choferes apurados	Choferes nerviosos por dar vueltos	Choferes nerviosos por dar vueltos

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

	transportes públicos		posee vuelto							
CPC 4. Factores que afectan las condiciones físicas {1-4}	C3		C4	P6			P7			
<i>Los factores que afectan a las condiciones físicas se observa en las frases de los entrevistados, siendo los mismos factores de riesgos de accidentes de tránsito.</i>	Maneja luego de consumir bebida alcohólica		Maneja luego de consumir bebida alcohólica	Evidencia a la juventud que conduce drogado o el celular en la mano			Maneja con medicamento y prohibición del médico			
CATEGORÍA: Mantenimiento del vehículo						CODIGO: MV				
MV 1. Revisión técnica {1-2} – MV 2. Certificado de revisión	C1		C3		C4		C5			
<i>Se denota el poco interés de realizar la revisión técnica según las frases de los entrevistados.</i>	Realiza revisión técnica por exigencia		Visualizar la ficha de revisión técnica en los colectivos		Solo cuando hay desperfecto realiza la revisión técnica		Solo lleva al mecánico en caso que detecta algún ruido			
CATEGORÍA: Señales viales						CODIGO: SV				
SV 1. Tipos de señales {2-6}	C1	C2	C4	C5	P2	P3	P4	P5	P6	P7
<i>Se denota el estado de las señales de tránsito de acuerdo a las frases de los participantes que no se encuentran en mejores estados y también la ausencia de los mismos en algunos casos.</i>	Carteles de señalización rotos	Señalización en mal estado	Falta de mantenimiento de las señalizaciones	Ausencia de señalizaciones en las curvas	Semáforos descompuestos	Poca presencia de agentes de tránsito	Falta de mantenimiento de las pinturas de las calzadas	Poco agente de tránsito en zona de obra	Robo de los carteles de tránsito	Semáforos descompuestos

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

Subcategoría: SV 2. Utilización {2-3}	C1	C2	P2	P3	P4	P5	P6	P7
<i>Se observa que no se utiliza las señales de tránsito de acuerdo a las frases de los participantes siendo un factor de riesgo de accidente de tránsito.</i>	Cruza semáforo en rojo	No respeta las señales de giro	No utiliza la franja peatonal	Utiliza el celular a la hora de caminar y no utiliza la vereda y franja peatonal	Siente incomodidad al caminar por la franja peatonal	Cruza semáforo en verde	En ocasiones no utiliza la vereda porque se encuentran en mal estado	Cruza en medios de vehículos
CATEGORÍA: Régimen De Sanciones CODIGO: RS								
RS 1. Amonestaciones {2-2}	C1	C2			C3			
<i>Los agentes de tránsito actuaron correctamente en tomar participación en las malas acciones de los participantes.</i>	Advertencia de la autoridad por adelantamiento indebido	No fue multado por cruzar semáforo en rojo			Advertencia de agente tránsito por estacionar sobre la franja peatonal			
RS 2. Multa {2-3}	C4		C5					
<i>Los participantes fueron multados correctamente por sus acciones en la vía pública.</i>	Multado en alcotest		Multado por cruzar luz roja					

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

CATEGORÍA: Documentaciones para conducir CODIGO: DC							
DC 1. Licencia de conducir {2-2}	C1	C2	C3		C5		
<i>Las frases de los conductores evidencia que no están acompañados de sus licencia de conducir al salir en la vía pública.</i>	En ocasiones no posee su licencia de conducir	No tiene en regla su licencia en cuanto al pago	En ocasiones no posee su licencia de conducir		En ocasiones se olvida de su licencia de conducir		
DC 2. Habilitación del vehículo {2-2}	C2	C3		C5			
<i>La denota que los conductores conducen sin la habilitación vehicular que ante cualquier control podría ocasionar inconveniente y también sujeto a aplicación de multas por las autoridades.</i>	No se da cuenta que conduce sin la habilitación del vehículo	Conduce sin habilitación del vehículo por descuidos de compañeros de trabajo		Conduce sin habilitación del vehículo			
CATEGORÍA: Educación Vial CODIGO: EV							
EV 1. Concepto {1-2} → EV	P1	P2	P3	C1	C3	C4	C5
2.Objetivos							
<i>En las frases de los participantes se denota la relación existen sobre el concepto de la educación vial y sus objetivos siendo fundamental para reducir los riesgos de accidentes de tránsito.</i>	Promueve la educación vial	Nadie enseña las señales de transito	Poca enseñanza de las señales tránsito	Respeto a la hora de conducir	La necesidad de conocer las normas de conducir	Prudencia de los conductores	Necesidad de campañas de concienciación sobre seguridad vial

Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

CATEGORÍA: Sugerencias		CODIGO: SG			
SG 1. Función de los agentes de tránsito {1-1}	P1	P2	P3	C1	C5
<i>Se denota la importancia de que se pueda cumplir con la función de los agentes de tránsito para no generar incomodidad en la ciudadanía.</i>	Necesidad de agente tránsito cuando no funciona los semáforos	Necesidad en zonas de obras los agentes de tránsito	Dotar de agentes de tránsito en zona de obras	Evidencia la ausencia de agente de tránsito en zona de obras	Evidencia como dirigen los agentes de tránsito
SG 2. Cumplimiento de las señales de tránsito {1-1}	P1	P2	P4	C4	
<i>Las señales de tránsito como herramienta fundamental para colaborar a reducir o evitar los accidentes y la necesidad de ser respetados de acuerdo a las frases de los participantes.</i>	Colaboración de la ciudadanía en la utilización de las señales de tránsito	Necesidad de respetar las señales de tránsito	Necesidad de respetar las señales de tránsito	Los motociclistas deben de respetar las señales de tránsito	
Subcategoría: SG 3. Política de seguridad vial {1-1}	P1	P3			
<i>Se denota la importancia de trabajar sobre políticas de seguridad vial, creándola o actualizándola constantemente.</i>	Creación de políticas de seguridad vial	Actualización de políticas de seguridad vial			
Subcategoría: SG 4. Campañas de concienciación {1-1}	P1	P3	P4	C3	
<i>Se observa en las frases de los participantes de insistir con las campañas de concientización utilizando medios de comunicación.</i>	Necesidad de campañas de concientización sobre seguridad vial	Necesidad de campañas de concientización	Propagandas por televisión sobre seguridad vial	Campañas de concientización para los jóvenes	

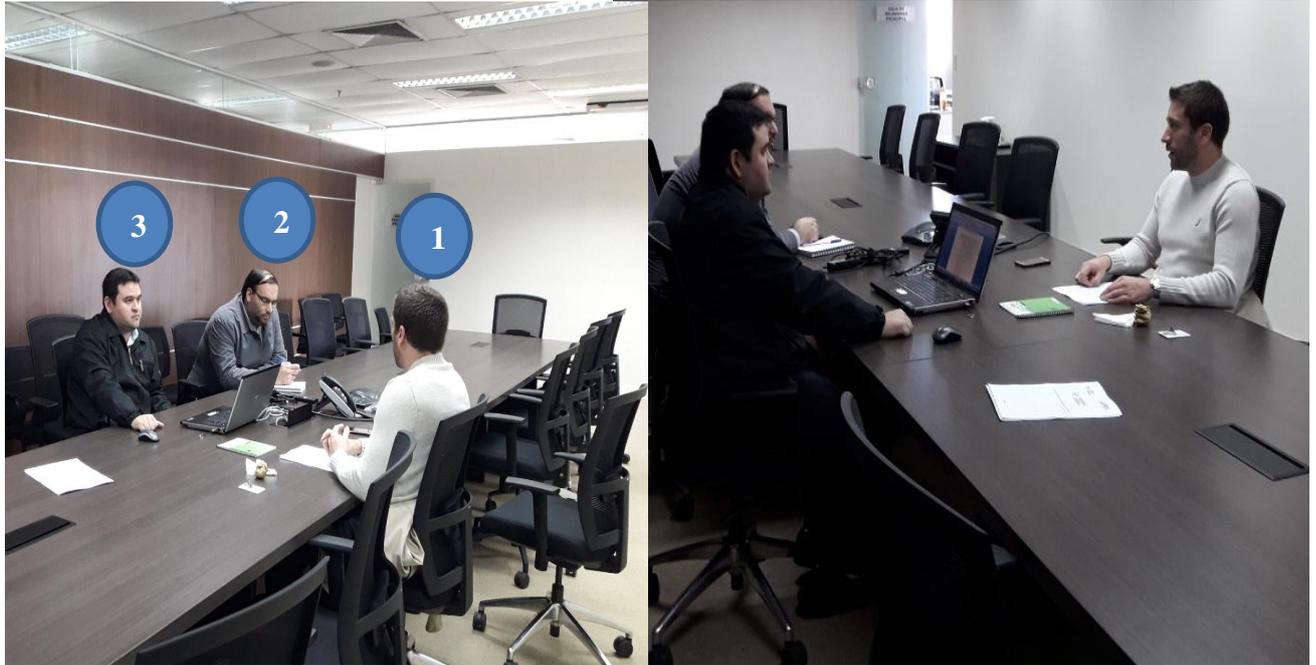
Cornisa: CULTURA VIAL DE CONDUCTORES Y PEATONES

		sobre seguridad vial por televisión					
SG 5. Mantener el respeto entre conductores {1-1}	C1	C2	C3	C5			
<i>Se denota en las frases de los participantes la importancia del respeto a la hora de conducir para evitar accidentes o inconvenientes con otros conductores.</i>	Falta de respeto por parte de motociclista	Conductores que salen al paso	Conductores que se cruzan sin avisar	No respeta a otros conductores			
SG 6. Evitar las coimas {1-1}	C1	C2	C3				
<i>Es importante cumplir con las señales de tránsito y que los agentes cumplan con su función en aplicar las multas en caso de infracciones y no pedir coimas.</i>	Pagaron coima						
SG 7. Mantenimiento de los pasos peatonales {1-1}	P1	P2	P3	P4	C4	P5	C2
<i>Se denota la importancia para los participantes el mantenimiento de la franja peatonal y el paseo central.</i>	Falta de mantenimiento de las franja peatonales					Mantenimiento de los cordones del paseo central	Mantenimiento del paseo central
SG 8. Mantenimiento de los transportes públicos {1-1}	P1 a P7						
<i>Los siete peatones mencionaron la importancia del mantenimiento de los transportes públicos.</i>	La necesidad de mantenimiento de los transporte públicos						

Apéndice N° 4. *Copia del Proyecto de actualización del plan de seguridad vial 2018-2023*

Apéndice N° 5. *Copia de los Términos de referencia y aprobación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial*

Apéndice N° 6. Infografía de trabajo y acta de reunión



Reunión realizada el 18/06/2018 en la Unidad Ejecutora de Proyectos del Banco Interamericano de Desarrollo en la cual estuvo presente el (1) Director del Observatorio Vial Estadístico de Registro de Datos de la Agencia Nacional de Tránsito el Dr. Alberto González, el (2) Jefe de planificación y programación de la Gerencia de Proyectos de Vialidad del MOPC el Ms. Dennis Mernes y el (3) Asesor de Tics del MOPC el Ms. Cristian Macen.

En esta reunión (*Acta Inicial-adjunto*) se realizó una presentación de la investigación “**La cultura vial de los conductores y peatones**” y la posterior revisión del Plan Nacional de seguridad Vial 2013-2018, que permitió la elaboración de los términos de referencia para iniciar el proceso de contratación de la consultora para la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial de 2013-2018.