



REPORTAJE AUDIOVISUAL CULTURA PEATONAL,
USO DE CEBRAS Y PUENTES EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO
“DE USTED DEPENDE EL CAMBIO”

ELIANA PARRA ACHO

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS – UNIMINUTO REGIONAL LLANOS

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

PROGRAMA COMUNIACIÓN SOCIAL – PERIODISMO



REPORTAJE AUDIOVISUAL CULTURA PEATONAL,
USO DE CEBRAS Y PUENTES EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO

“DE USTED DEPENDE EL CAMBIO”

ELIANA PARRA ACHO

HILDA PERILLA RUIZ
ASESORA METODOLÓGICA

CESAR PLAZA
ASESOR TÉCNICO

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS – UNIMINUTO REGIONAL LLANOS

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

PROGRAMA COMUNIACIÓN SOCIAL – PERIODISMO

RESUMEN

La investigación periodística es una acción propia de todo comunicador social – periodista, usando diferentes métodos y técnicas en la búsqueda de datos para lograr abordar profundamente todo los contenidos, teniendo en cuenta normas y principios éticos: previstos por el Código Profesional, en el cual se encuentran claramente definidos deberes y derechos del periodista y a las funciones de prensa en la sociedad.

La realización de esta investigación periodística: Cultura Peatonal, uso de cebras y puentes en la Ciudad de Villavicencio, da como resultado la elaboración de un gran reportaje audio visual.

El reportaje se caracteriza principalmente porque es una herramienta altamente comunicacional, es uno de los géneros más completos, que absorbe partes de otros géneros periodísticos informativos como lo son las noticias, la crónica, la entrevista de opinión y los comentarios.

El cual permite dar una visión más precisa del tema a tratar, llegar a toda clase de público sin excepción alguna, sensibilizar y cumplir el principal objetivo: evidenciar el comportamiento de los peatones con respecto a la escasa aplicabilidad de las normas de tránsito con el fin de que se potencie el uso de las cebras y los puentes peatonales.

Según fuentes de medicina legal del año 2011, en términos de tasa de mortalidad por 100 mil habitantes, Villavicencio ocupa la sexta posición entre las veinticinco ciudades más afectadas por muertes en Colombia, lo cual afirma que en esta población hay serias falencias en cuanto a cultura vial, que tienen que ser corregidas para que la ciudad deje éste deshonroso lugar a nivel nacional. Destacándose que los tres principales actores viales de muertes en accidentes de tránsito son la motocicleta con el 52%, seguido del peatón con el 18% y en tercer lugar la bicicleta con el 6%.

Al igual que los conductores, los peatones deben cumplir una serie de normas como lo es el uso de los puentes peatonales y las cebras. Éstas últimas fueron utilizadas por primera vez en 1949 en el Reino Unido, como un proyecto experimental, donde no se manejaba el color blanco sino el amarillo y el azul, pero fue en 1951 cuando se incorporó en la ley de tránsito de Europa y después difundida a

nivel mundial. Otra de las normas es el uso de los puentes peatonales es una construcción que permite atravesar avenidas cuyo principal objetivo es salvar vidas, aunque en Villavicencio tan solo existen 5 puentes.

El proyecto reportaje audiovisual Cultura Peatonal, uso de cebras y puentes en la ciudad de Villavicencio maneja un tipo de investigación cualitativa, de la cual se desprende varias características como la exploratoria, ya que se hace un primer abordaje de la investigación permitiendo conocer el área donde se va a realizar el trabajo.

Se muestra el comportamiento de los peatones de la capital metense con respecto al uso que le dan a las cebras y puentes peatonales, por lo tanto la hace de tipo descriptivo, también se puede decir que abarca el tipo de investigación explicativa, ya que se evidencian las causas por las cuales se presenta la falta de cultura peatonal en la ciudad de Villavicencio, la mala señalización y demarcación en puntos estratégicos, una evidente inexistencia de guardas de tránsito y el desconocimiento normativo.

ABSTRAC

Investigative journalism is a very action of every social communicator - journalist, using different methods and techniques in the search for data to achieve deep addressing all the contents, taking into account standards and ethical principles provided by the Professional Code, which clearly defined rights and duties of the journalist and the functions of the press in society.

The realization of this investigative report: Pedestrian Culture in the City of Villavicencio, results in the development of a large audio visual reportage.

The report is mainly characterized by a highly communication tool, is one of the most complete genres, which absorb parts of other news media genres such as news, chronic, interview advice and comments.

Which allows to give a more accurate view of the topic, reaching all the public without exception, raise awareness and achieve the main goal: to demonstrate the behavior of pedestrians with respect to the limited applicability of traffic rules in order that enhances the use of zebras and pedestrian bridges.

According to sources of legal medicine in 2011, in terms of mortality rate per 100 thousand inhabitants, Villavicencio ranks sixth among the twenty-five cities most affected by deaths in Colombia, which states that in this city there are serious shortcomings in terms of culture vial, which has to be corrected to decrease these numbers of mortality. Emphasizing the three main actors of deaths in road traffic accidents are motorcycle with 52%, followed by 18% pedestrian and bicycle third with 6%.

As drivers pedestrians have to meet certain standards such as the use of pedestrian bridges and zebras. Zebras were first used in 1949 in the UK, as a pilot project, where not white but yellow and blue was handled, but it was in 1951 when he joined the traffic law Europe and then spread worldwide and other rules is the use of pedestrian bridges is a construct that allows cross avenues whose main objective is to save lives, although there are only 5 bridges in Villavicencio.

The project report pedestrian audiovisual culture in the city of Villavicencio handles a type of qualitative research, which several features such as exploratory emerges as a first approach to research is possible to know the area where it will do the job.

Behavior of pedestrians metense capital relative to the use given to zebras and footbridges therefore makes descriptive shown, you can also say that covers the type of explanatory research as it is evidenced by reasons why the lack of road culture is presented in the city of Villavicencio, poor signage and demarcation at strategic points, an apparent absence of traffic police, ignorance of the rules.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	10
REPORTAJE AUDIOVISUAL CULTURA PEATONAL, USO DE CEBRAS Y PUENTES EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO	11
Línea de investigación.....	11
Descripción del problema	11
Formulación del problema.....	12
Sistematización.	12
Objetivo general.....	13
Objetivos específicos.	13
JUSTIFICACIÓN	14
1. APORTE TEÓRICO.....	15
1.1. La investigación periodística	15
1.1.2 El Reportaje.....	15
1.1.3 La cultura peatonal como atractivo turístico.....	16
1.1.4 Movilidad en Villavicencio	16
1.1.5 El peatón como actor vial	18
1.1.6 Las cebras.....	20
1.1.7 Los puentes peatonales	21
2. TERRITORIALIDAD	21
2.1. Municipio de Villavicencio	21
3. TEMPORALIDAD	23
4. NORMATIVIDAD PARA PEATONES.....	24
4.1 Capítulo I. Quién es Actor del Tránsito.	24
4.2. Capítulo II. Peatón.....	25
5. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	27
5.1 Tipos de investigación.....	27

5.1.2 Método de investigación	27
6. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	28
6.1 Población.....	28
6.1.2 Muestra.....	28
7. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA	29
8. RESULTADOS.....	34
8.1 Transcripción del resultado final Reportaje audiovisual Cultura Peatonal, uso de cebras y puentes peatonales en la ciudad de Villavicencio “De usted depende el cambio”	34
9. CONCLUSIONES	38
10. RECOMENDACIONES.....	39
11. ANEXOS	40
11.1 Fuentes y técnicas para la recolección de información.....	40
11.1.2. Cuestionario entrevista para Secretaria de Movilidad Villavicencio, Proyecto Reportaje audiovisual Cultura Peatonal en la ciudad de Villavicencio.....	40
11.1.3. Cuestionario encuestas Peatones.....	41
11.1.4. Recursos y presupuesto	45
12. GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	46
REFERENCIAS.....	47

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Tipos de fuentes.....	40
Tabla 2. Técnicas de recolección de información.....	40
Tabla 3. Plan de acción y cronograma de trabajo.....	42
Tabla 4. Diagrama de GANTT del ante proyecto.....	43
Tabla 5. Diagrama de GANT de proyecto.....	44
Tabla 6. Presupuesto financiero.....	45

LISTA DE GRÁFICAS

Gráfica N. 1 Población encuestada.....	30
Gráfica N. 2 ¿Cómo califica usted a la ciudad de Villavicencio en temas de cultura vial?.....	31
Gráfica N. 3 ¿Respeto usted el semáforo para peatones?.....	31
Gráfica N. 4 ¿Cuándo necesita cruzar una avenida hace buen uso de las cebras y los puentes peatonales?.....	32
Gráfica N. 5 ¿Conoce usted alguna acción que estén realizando los entes pertinentes con respecto al mejoramiento de la cultura vial?.....	33
Gráfica N. 6 Conocimiento de sanciones.....	34

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Villavicencio a diario se evidencia una problemática que a todos en algún momento ha aquejado, la falta de cultura peatonal una necesidad que pocos utilizan o ponen en práctica y el uso de las cebras y de los pocos puentes peatonales, con los que cuenta la capital del Meta es casi nulo.

Muchos de los habitantes de la ciudad prefieren hacer caso omiso de estas dos herramientas fundamentales para la movilidad de peatones, arriesgando su integridad física y causando en muchos casos dificultades en la movilidad por su imprudencia o simple desconocimiento de las normas estipuladas en el Código Nacional de Tránsito de Colombia.

La realización de ésta investigación periodística da como resultado la elaboración de un gran reportaje audiovisual, que busca evidenciar el comportamiento de los peatones con respecto a la escasa aplicabilidad de las normas de tránsito, con el fin de que se potencie el uso de las cebras y los puentes peatonales, justificando su importancia e invitando al peatón a utilizarlos.

REPORTAJE AUDIOVISUAL CULTURA PEATONAL, USO DE CEBRAS Y PUENTES EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO

“De usted depende el cambio”

Línea de investigación

Gestión participación y desarrollo comunitario.

Descripción del problema

En Villavicencio existen aproximadamente 80.000 vehículos entre carros, motocicletas, transporte público y vehículos de carga pesada, que a diario se mueven por las vías de la ciudad, pero debido a la falta de cultura vial que existe en la población, frecuentemente se presentan diferentes accidentes de tránsito, porque no son respetadas las normas, las vías de la ciudad se encuentran en mal estado, los motociclistas no le dan un uso adecuado a los separadores, existen falencias en cuanto a la semaforización de la ciudad y es necesario que se amplíe la malla vial.

Sin duda, los principales hechos que conllevan a la falta de cultura vial en la capital del Meta son: Mala señalización y demarcación en puntos estratégicos, una evidente inexistencia de agentes de tránsito, el desconocimiento de las normas, la falta de paraderos de buses, la irresponsabilidad de conductores ebrios y congestiones que se presentan en las vías, principalmente en las horas pico.

Si esta problemática continua vigente en Villavicencio, existe una elevada probabilidad de que los accidentes de tránsito continúen. Las principales características con las que se identifica esta población es el estancamiento en el desarrollo cultural, económico y urbanístico, la falta de sentido de pertenencia por la ciudad y las congestiones en los corredores viales.

Medidas como el incremento del número de guardas de tránsito ya que como lo manifiesta el Director de Planeación y Prospectiva de la Secretaria de Movilidad de Villavicencio éstos no son suficientes. La divulgación de información a través de los medios de comunicación, donde se den a conocer los diferentes derechos y deberes para con la ciudad, así mismo realizar programas educativos, comparendos y actividades pedagógicas, tanto para los conductores así como para peatones, una adecuada señalización, contribuirían a que en Villavicencio exista una buena cultura vial.

Es precisa la realización de una investigación periodística donde se evidencie la necesidad e importancia de potenciar el uso de las cebras y los puentes peatonales, ya que es indispensable educar, sensibilizar y orientar a los peatones de la ciudad con el fin de proteger vidas y hacer de esta comunidad prospera y organizada.

Formulación del problema.

¿Cómo evidenciar el uso de las cebras y los puentes peatonales entre los habitantes de la ciudad de Villavicencio que se movilizan a píe?

Sistematización.

¿Qué se está haciendo por parte de las entidades pertinentes y la comunidad en general, para potenciar el uso de las cebras y los puentes peatonales?

¿Cómo beneficia a los peatones de la ciudad de Villavicencio el uso de las cebras y los puentes peatonales?

¿Por qué los habitantes de la capital metense no hacen un buen uso de las cebras y los puentes peatonales?

Objetivo general.

Realizar una investigación periodística que dé como resultado la elaboración de un gran reportaje audiovisual, el cual evidencie el comportamiento de los peatones con respecto a la escasa aplicabilidad de las normas de tránsito, con el fin de que se potencie el uso de las cebras y los puentes peatonales.

Objetivos específicos.

Documentar acerca de las acciones que se llevan a cabo por los entes correspondientes y los habitantes de la ciudad para fortalecer el uso de estas herramientas.

Identificar los principales beneficios que van a obtener los peatones de la ciudad de Villavicencio si hacen uso de los puentes peatonales y las cebras de este territorio.

Evidenciar las razones por las cuales los peatones de la capital metense no dan un buen uso a las cebras y puentes peatonales.

JUSTIFICACIÓN

Comportamientos propios de los habitantes de una ciudad, como lo es el uso de las cebras y puentes peatonales, hacen de ésta una población organizada que logra generar una buena impresión entre propios y visitantes. Pero lo más importante es que se va a proteger la integridad física de quien los utilice, además de cooperar con la movilidad de otros actores viales.

Es necesario que Villavicencio vaya adoptando medias propias de una urbe que se encuentra en crecimiento, que no haya más excusas para no utilizar estas dos herramientas, pero para esto es necesario un aporte de parte y parte, ya que en muchos de lugares donde es indispensable que se encuentre un puente peatonal o una cebra, no están, o si los hay, las personas prefieren no hacer uso de éstos.

Por lo tanto, es importante la elaboración de esta investigación para evidenciar las razones por las cuales los peatones de esta población, no usan las cebras y puentes peatonales, y como lo manifiesta el administrador de recursos humanos Arias, (1974, p.28): "La investigación puede ser definida como una serie de métodos para resolver problemas cuyas soluciones necesitan ser obtenidas a través de una serie de operaciones lógicas, tomando como punto de partida datos objetivos".

Mediante la elaboración de encuestas y entrevistas a los peatones de la capital metense, se buscará identificar, clasificar y analizar la información, que se quiere obtener para así cumplir con los objetivos anteriormente mencionados.

Para construir una buena cultura peatonal es necesaria una correcta educación, la divulgación de las diferentes normas de tránsito y mostrar el comportamiento de los habitantes con respecto a estas leyes. Y es ahí donde, por medio de un gran reportaje audio visual, que sensibilice y eduque, se persigue evidenciar las diferentes razones por las cuales el uso de las cebras y puentes peatonales es casi nulo.

1. APORTE TEÓRICO

1.1. La investigación periodística

La investigación periodística es una acción propia de todo comunicador social – periodista, usando diferentes métodos y técnicas en la búsqueda de datos, para abordar profundamente todo los contenidos, teniendo en cuenta normas y principios éticos: previstos por el Código Profesional, en el que se encuentra claramente definido los deberes y derechos del periodista y a las funciones de la prensa en la sociedad.

La realización de esta investigación periodística: Cultura Peatonal en la Ciudad de Villavicencio, da como resultado la elaboración de un gran reportaje audio visual.

1.1.2 El Reportaje

El reportaje se caracteriza principalmente porque es una herramienta altamente comunicacional, es uno de los géneros más completos. Absorbe partes de otros géneros periodísticos informativos como las noticias, la crónica, la entrevista de opinión y los comentarios.

Gracias a su diversidad de manifestaciones, las múltiples funciones comunicativas que ejerce y a la versatilidad temática, compositiva y estilística que le es inherente; el reportaje es con diferencia el más flexible, el más complejo y también, como la novela, el más camaleónico de los géneros periodísticos (Chillón 1994) .

Este género permite dar una visión más precisa del tema a tratar, llegar a toda clase de público sin excepción alguna, sensibilizar y cumplir el principal objetivo: Evidenciar el comportamiento de los peatones con respecto a la escasa aplicabilidad de las normas de tránsito con el fin de que se potencie el uso de las cebras y los puentes peatonales.

El reportaje es un género informativo en el que se refieren hechos que no tienen por qué ser estrictamente actuales, con un estilo informativo que permite más libertad que la noticia, y sin

continuidad en el temario de los medios (López y Túnez 1995). Existen múltiples estrategias que pueden ser aprovechadas y difundidas con el reportaje, ya que este lo permite, logrando así un mayor impacto y captación entre los habitantes de la capital metense, educando y dando a conocer la importancia de la cultura vial.

La educación es el arma más poderosa para cambiar el mundo (Mandela 1994). Villavicencio desafortunadamente carece de cultura peatonal, la cual es importante porque es la manera como una comunidad o una sociedad expresa el sentido de pertenencia que tiene por su ciudad, por su vida, la de sus familiares y de todos aquellos con los que a diario comparte un carril. Cuando una comunidad se caracteriza por la excelente cultura peatonal, el nivel de seguridad en las vías aumenta, se protegen vidas, hay tolerancia en las calles y hace de esta comunidad, un lugar apetecido por turistas, lo cual trae beneficios a todos y cada uno de los habitantes de la población.

1.1.3 La cultura peatonal como atractivo turístico

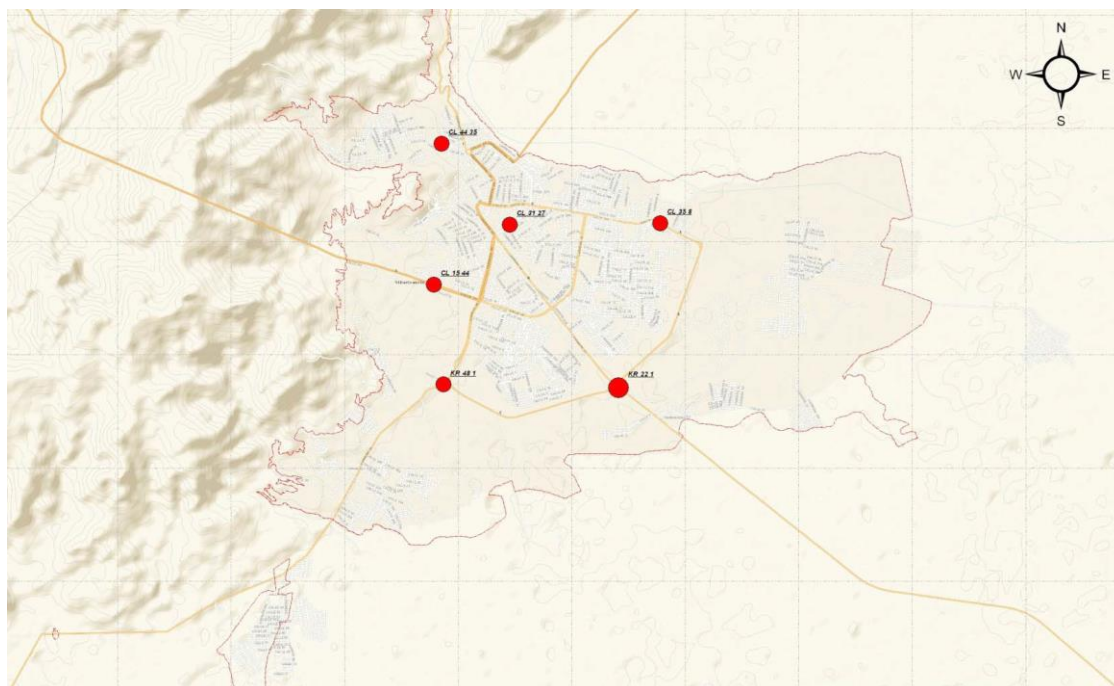
El turismo es una de las principales fuentes de ingresos de Villavicencio, exigiéndose así, ser un lugar llamativo y de agrado para obtener mayor número de visitantes.. Una ciudad que se caracterice por su cultura peatonal, por la tolerancia en las calles y el respeto en las vías, la hace altamente atractiva; por tales razones, se ve la necesidad de implementar la elaboración de un gran reportaje, que logre sensibilizar, educar y dar a conocer la importancia de la cultura peatonal y, como ésta, puede salvar vidas y posicionar la ciudad como una de las más importantes de Colombia y por qué no del mundo.

1.1.4 Movilidad en Villavicencio

La movilidad en Villavicencio, gracias a los resultados obtenidos por estudios de la Universidad Nacional en su plan sobre el particular, indica que para diciembre de 2010 existía un parque automotor de 34.818 vehículos, de los cuales, el 79.2% eran particulares, el 20.10% públicos y el 0.7% oficiales.

Entre junio de 2007 y junio de 2012, las tres intersecciones que registran la mayor accidentalidad son: La de la carrera 22 con calle 1 (Séptima Brigada), seguida por la calle 35 con carrera 23 (Hotel Rosado) y la calle 35 con carrera 19 Cofrem. También se presenta la calle 35 o vía Catama, como la vía con mayores intersecciones con accidentes de tránsito.

Mapa 1. Lugares con mayor cifra de accidentes de tránsito



Fuente: Registro Nacional de Accidentes de Tránsito-Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Medicina legal

La Universidad Nacional encuentra que para el año 2012, Villavicencio genera 800.663 viajes diarios en la ciudad, con mayor concentración de destino hacia la zona centro, distribuidos en tres periodos del día, que según “Cal & Mayor Asociados”, es común en una ciudad intermedia como lo es Villavicencio. Los tres sistemas para movilización más utilizados son el transporte público colectivo urbano (T.P.C.U.) con 31.2%, a pie con el 25.9% y en motocicleta con el 14.3%; y los tres mayores motivos de viaje son desplazamiento al hogar con 46.2%, al trabajo con 20.4% y hacia o desde el estudio con el 15.2%.

Las rutas de transporte con mayor concentración van al centro de la ciudad y son las calles 44 y 15A, la carrera 12, barrio El Delirio y la vía al barrio Ciudad Porfía. Rutas que no se encuentran en buen estado y no son lo bastante amplias para brindar una mejor circulación de vehículos. Villavicencio cuenta con una propuesta realizada por Steer Davies Gleave, que conceptualiza el sistema estratégico de transporte público (S.E.T.P.) para la ciudad y que complementa y ajusta la oferta actual.

El municipio para el año 2012 no cuenta con un plan de logística de carga. El plan de movilidad identifica tres principales accesos y salidas de carga, Puerto López, vía antigua a Bogotá y nueva a Bogotá, teniendo como principales recorridos el Anillo Vial seguido de las vías a Catama y Avenida del Llano.

De otra parte, se destaca que los resultados de las capacidades de cordón externo realizados en el año 2012 por la consultoría de la Universidad Nacional, reflejan que de los vehículos pesados que ingresan al municipio, el 34% transitan vacíos y el 15% con insumos para la construcción, y que de los que salen hacia Bogotá, el 60% lo hacen con petróleo y el 17% vacíos.

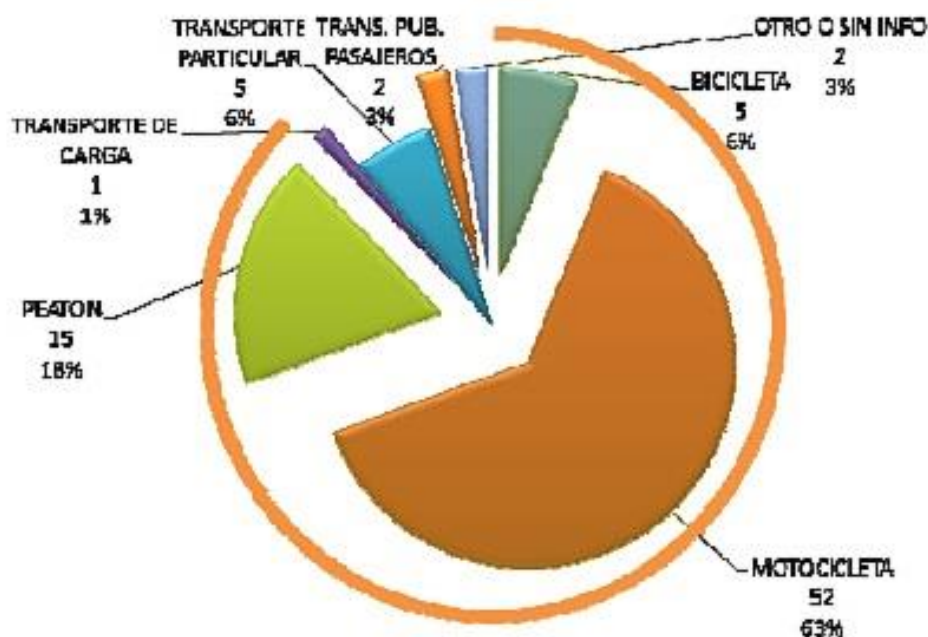
Diferentes falencias contribuyen a que no haya una cultura vial en la capital metense, pero si se dan a conocer las normas y se educa a los ciudadanos, el nivel de cultura aumentaría y los cambios positivos harían que Villavicencio se caracterice como una ciudad de respeto y tolerancia en las calles.

1.1.5 El peatón como actor vial

Según fuentes de medicina legal del año 2011, en términos de tasa de mortalidad por 100 mil habitantes, Villavicencio ocupa la sexta posición entre las veinticinco ciudades más afectadas por muertes en Colombia, lo cual afirma que en esta población hay serias

debilidades en cuanto a cultura vial, y que tienen que ser corregidas para disminuir estas cifras de pérdida de vidas. Destacando que los tres principales actores viales de muertes en accidentes de tránsito son la motocicleta con el 52%, seguido del peatón con el 18% y en tercer lugar la bicicleta con el 6%.

Imagen 1. Muertos en accidentes de tránsito por actor de la vía en Villavicencio.



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal.

En la imagen 1 se evidencia que un 18% de las víctimas mortales en accidentes de tránsito son peatones, que según definición de la Real Academia de la Lengua Española, son aquellas personas que va a pie por una vía pública.

En Colombia se calcula que, en promedio, 4 peatones pierden la vida cada día y estos son agentes muy activos de la seguridad vial. Según datos de un estudio realizado por el Fondo de Prevención Vial, el 61% de los fallecidos son caminantes habituales que transitan 69 minutos diarios por las calles del país.

La Fundación Colombiana de Peatones evidencia las principales razones por las cuales estos se ven comprometidos en accidentes de tránsito, negligencia, falta de atención, distracción, omisión de deberes, incapacidad técnica para afrontar con éxito las situaciones difíciles del tránsito, imprudencia, excesiva confianza, no prever el peligro o no hacer todo lo posible por evitarlo, e incumplimiento de leyes, reglamentos u órdenes. Y son los responsables de que haya sucedido tal hecho, si el peatón se movió rápido e inesperadamente haciendo inevitable el choque o el conductor no violó ninguna norma.

Al igual que los conductores, los peatones deben cumplir una serie de normas que tienen como principio fundamental, la protección de la vida de éstos, y de no acatadas, recibirán una serie de sanciones, según el código de tránsito colombiano, ya que si un peatón llega a ser sorprendido violando alguna norma vial, podrá recibir una comparendo pedagógico o multársele con una sanción económica de un salario mínimo legal diario vigente, sin contar con las sanciones que pueden imponerle otras autoridades, de acuerdo con la gravedad de su comportamiento.

1.1.6 Las cebras

Entre estas normas se puede encontrar el uso de los puentes peatonales y de las cebras, las cuales se utilizan en todo el mundo y se caracterizan por ser unas rayas longitudinales de color blanco, que le da seguridad a los peatones, quienes tienen la prioridad del paso, ya que los conductores se ven obligados a parar para ceder la vía. Pero algunos de los actores viales parecen desconocerla, infringiendo las normas de tránsito, poniendo en grave riesgo a los peatones, o simplemente son ellos mismos quienes prefieren no hacer uso de estas y atravesar las calles en lugares no permitidos, arriesgando su integridad física.

Las cebras fueron utilizadas por primera vez en el año 1949 en el Reino Unido, como un proyecto experimental, donde no se manejaba el color blanco sino el amarillo y el azul, pero fue en el año 1951 cuando se incorporó en la ley de tránsito de Europa y después difundida a nivel mundial.

1.1.7 Los puentes peatonales

Los puentes peatonales son una construcción que permite atravesar avenidas, y su principal objetivo es salvar vidas. En Villavicencio tan solo existen 6, los cuales se encuentran ubicados frente al centro comercial Villacentro, el SENA, el colegio la Normal Superior de Villavicencio, dos de ellos en la vía antigua a Bogotá y el último frente al parque La Llanura. Debido a la falta de uso de estos se han convertido en refugio para indigentes o se encuentran en mal estado.

2. TERRITORIALIDAD

2.1. Municipio de Villavicencio

La capital de Meta se considera como centro comercial agropecuario más importante de la región de los Llanos Orientales de Colombia y se llama así en honor al ilustre Don Antonio Villavicencio. Está situada en el piedemonte de la Cordillera Oriental, al oeste del departamento de Meta, su clima es cálido y muy húmedo.

El 23 de octubre 1970 fueron adoptados los símbolos e insignias oficiales de la ciudad de Villavicencio bajo el gobierno del alcalde Rito Antonio Mariño Rodríguez

El escudo del municipio de Villavicencio: fue diseñado por Hernando Onofre, inspirado en la belleza del Llano. Está formado por el emblema que enmarca el cuerpo del escudo y se encuentran los siguientes: El sol con sus rayos amarillos oro naciendo sobre el horizonte con fondo azul cielo que significa la luz y la vitalidad del pueblo llanero; como un símbolo del progreso se presenta la rueda alada, las palmearas que recuerdan los morichales sobre esta bella ciudad; el Rio Guatiquía que pasa

por su costado bañando su inmensa llanura, la pica, la pala, la hachuela, el yuque y la rueda dentada, que representan el trabajo, la industria, el esfuerzo y el progreso de su cuerpo, a la cabeza de ganado como símbolo pecuario de riqueza y de extensa región.

Imagen 2. Escudo del Municipio de Villavicencio.



Fuente: Autores Consejo Municipal de Villavicencio

Bandera Municipio de Villavicencio: Constituida por tres franjas horizontales, de igual tamaño, de colores azul, verde y rojo. El azul representa el inmenso cielo y la rica hidrografía; el verde simboliza la fértil e inmensa llanura y el rojo indica la lucha heroica del pueblo llanero en la gesta libertadora como su preciado aporte para la independencia de Colombia.

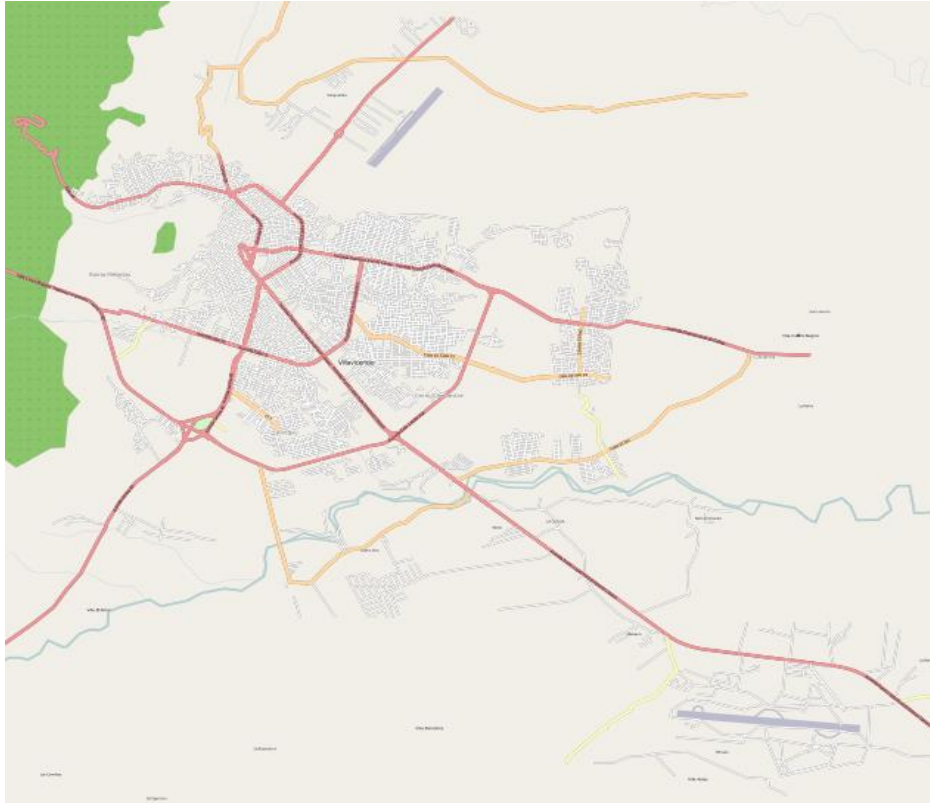
Imagen 3. Bandera del Municipio de Villavicencio.



Fuente: Autores Fotw

El municipio de Villavicencio limita al norte con los municipios de Restrepo y El Calvario, al oriente con Puerto López, al sur con Acacías y San Carlos de Guaroa y al occidente con Acacías y el departamento de Cundinamarca.

Mapa 2. Municipio de Villavicencio.



Fuente: Autores Monografías.

3. TEMPORALIDAD

El proyecto investigativo “Reportaje Cultura peatonal, uso de las cebras y puentes en la ciudad de Villavicencio”, es realizado por la estudiante Eliana Parra Acho del Programa de Comunicación Social – Periodismo de la Corporación Universitaria Minuto de Dios Regional Villavicencio, y cuenta con un proceso de investigación y trabajo de campo en un tiempo comprendido a desarrollarse en un año.

4. NORMATIVIDAD PARA PEATONES

El Código Nacional de Tránsito Terrestre es tomado como principal fuente de apoyo para la realización de la investigación periodística ‘Reportaje cultura peatonal, uso de las cebras y los puentes en la ciudad de Villavicencio’.

Decreto número 1344 de 1970 (4 agosto) por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre. El presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las facultades extraordinarias que le confirió la Ley 8ª de 1969 y atendido en concepto de la comisión establecida en ella, decreta: código nacional de tránsito terrestre Título 1, disposiciones generales capítulo 1, ARTICULO 1º las normas del presente código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de peatones, animales y vehículos por las vías públicas y privadas que estén abiertas al público.

Todos en algún momento del día cumplen con la función de ser un actor de tránsito, desconociendo en muchos casos las obligaciones a las cuales están comprometidos y según el Manual de Infracciones de Tránsito destaca en el TITULO I. quiénes son los actores del tránsito.

4.1 Capítulo I. Quién es Actor del Tránsito.

Los actores del tránsito son todas aquellas personas que hacen uso de las vías, ya sean públicas o privadas abiertas al público, sin importar edad o condición, es por eso que podemos hacer una clasificación básica así:

Peatones: Entendido como todas aquellas personas que transitan a pie por una vía.

En el título tres, Capítulo Dos del Código Nacional de Tránsito Terrestre se evidencian claramente las diferentes normas de comportamiento, por las que todo aquel que cumpla en papel de peatón se ve en la obligación de cumplir.

4.2. Capítulo II. Peatón

Artículo 57°. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

Artículo 58°. Prohibiciones a los peatones.

Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre los guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Remolcarse de vehículos en movimiento.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de Policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 59°. Limitaciones a peatones especiales.

Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.

Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.

Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.

Los menores de seis (6) años.

Los ancianos.

El código Nacional de Tránsito es claro y evidencia lo necesario para que comportamiento de todos los actores viales sea el mejor, pero al parecer estas leyes para muchos son desconocidas.

5. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

5.1 Tipos de investigación

El proyecto reportaje audiovisual cultura peatonal, uso de cebras y puentes en la ciudad de Villavicencio maneja un tipo de investigación cualitativa, donde se desprenden varias características como la exploratoria, por cuanto hace un primer abordaje de la investigación, permitiendo conocer el área donde se va a realizar el trabajo.

Se muestra el comportamiento de los peatones de la capital metense, con respecto al uso que le dan a las cebras y puentes peatonales, por lo que lo hace de tipo descriptivo. También se puede decir que abarca el tipo de investigación explicativa, porque se evidencian las causas que presentan la falta de cultura peatonal en Villavicencio, la mala señalización y demarcación en puntos estratégicos, una evidente inexistencia de agentes de tránsito, el desconocimiento de las normas. Investigación cualitativa de tipo periodístico.

5.1.2 Método de investigación

La investigación que se realiza es social y va enfocada a sensibilizar los peatones de Villavicencio, a través de la realización de un gran reportaje audio visual. Para la elaboración de éste, se tiene en cuenta tres etapas: La primera es la observación, posteriormente la realización de entrevistas y análisis de estas a diferentes peatones y personas representantes de los entes de pertinentes, finalizando con la realización del gran reportaje.

El método que caracteriza este proyecto es el inductivo, porque se inicia desde la problemática de la cultura peatonal y se busca cuáles son las razones por las que esta se presenta, es decir, va de lo particular a lo general.

6. POBLACIÓN Y MUESTRA

6.1 Población

La investigación periodística sobre la Cultural Peatonal, uso de las cebras y los puentes en la ciudad de Villavicencio, se lleva a cabo en la población de la capital del departamento del Meta, centro comercial más importante de los Llanos Orientales, con una población urbana de 487.246 habitantes. Está situada en el piedemonte de la Cordillera Oriental, al occidente del departamento del Meta, en la margen izquierda del río Guatiquía y con temperatura media de 27 °C.

6.1.2 Muestra

En la investigación periodística se trabaja principalmente con los peatones de Villavicencio. Teniendo en cuenta que en esta ciudad hay 487.246 habitantes y que todos en algún momento de su vida, se convierten en peatones. La muestra corresponde a:

$$N: 487.246 \times (1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5$$

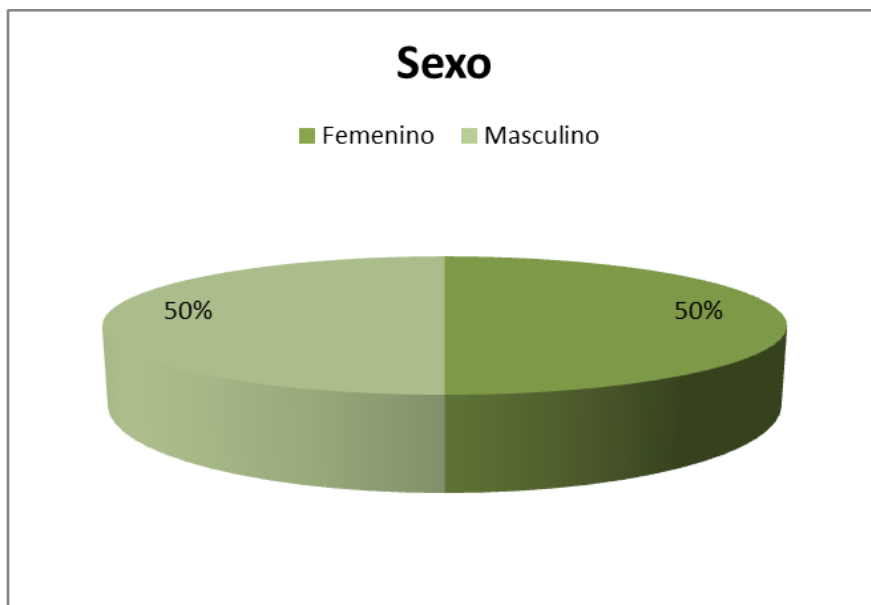
$$(487.246 - 1) \times (0,05)^2 + (1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5$$

La muestra poblacional de los peatones en la ciudad de Villavicencio es: 384.

7. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA

Se encuestó a 200 peatones de Villavicencio entre mujeres y hombres, con el objetivo de conocer la evaluación y calificación con respecto a la cultura peatonal que existe en la ciudad.

Grafica N. 1 Población encuestada



Fuente: Autora

A la pregunta ¿cómo califica usted a la ciudad de Villavicencio en temas de cultura vial? Se puede destacar que más del 50% de los encuestados la califican de manera negativa y que solo un 1% la calificó como excelente, evidenciando así las diferentes falencias que se presentan la hora de hablar de cultura vial.

1. ¿Cómo califica usted a la ciudad de Villavicencio en temas de cultura vial?			
Excelente	Buena	Regular	Mal
1	16	74	109

Grafica N. 2 ¿Cómo califica usted a la ciudad de Villavicencio en temas de cultura vial?



Fuente: Autora

Los encuestados respondieron a la pregunta ¿respeto usted el semáforo para peatones? De la siguiente manera: solo el 10% aceptó no respetarlo, el 44% afirma si respetarlo y el 46% de la población solo en ocasiones lo respeta.

2. ¿Respeto usted el semáforo para peatones?		
Si	no	en ocasiones
88	20	92

Grafica N. 3 ¿Respeto usted el semáforo para peatones?

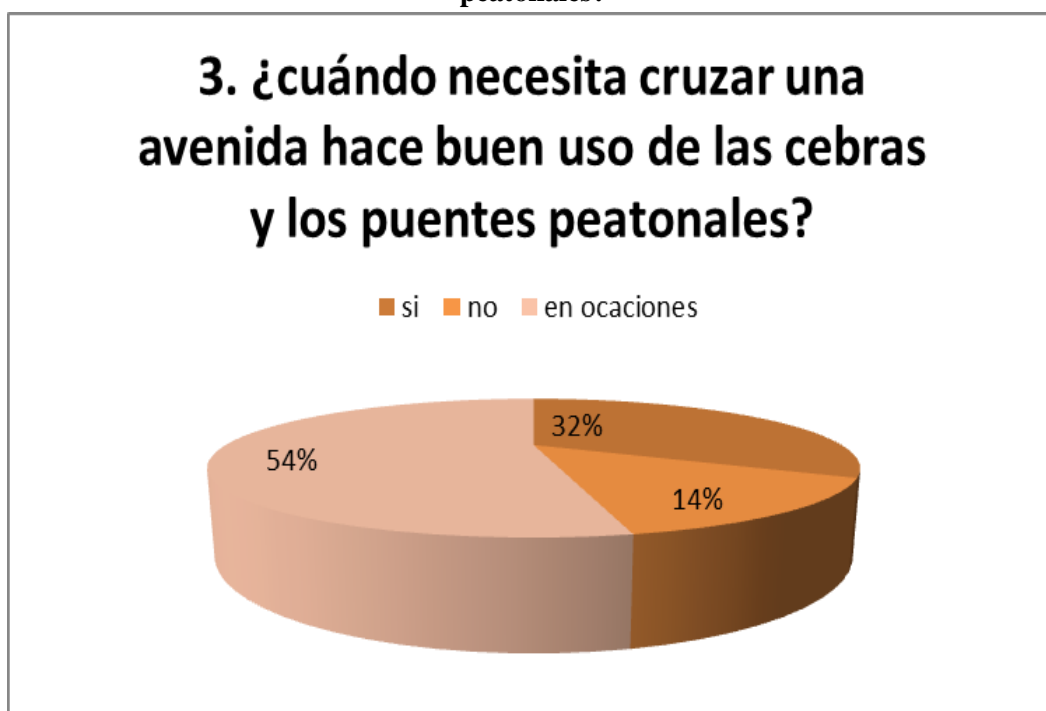


Fuente: Autora

A la pregunta ¿Cuándo necesita cruzar una avenida hace un buen uso de la cebra y puentes peatonales? Esto fue lo que respondieron los encuestados: Más del 50% afirmó que solo en ocasiones hacen uso de éstos, el 32% confesó sí usarlos y el 14% de la población encuestada, dijo no utilizarlos.

3. ¿cuándo necesita cruzar una avenida hace buen uso de las cebras y los puentes peatonales?		
Si	No	en ocasiones
65	28	107

Grafica N. 4 ¿Cuándo necesita cruzar una avenida hace buen uso de las cebras y los puentes peatonales?

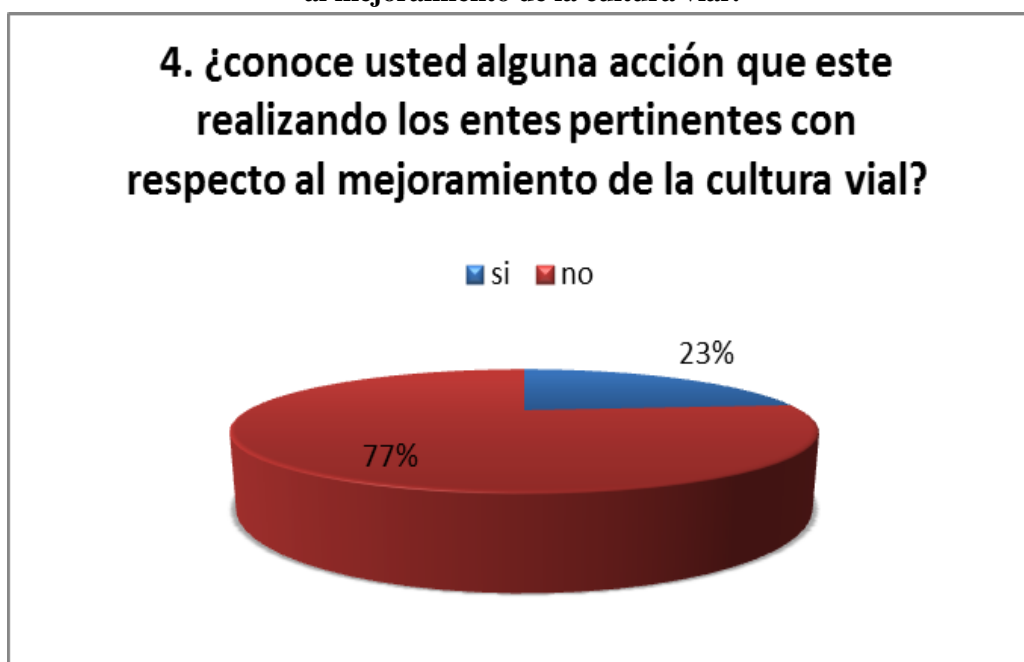


Fuente: Autora

Más del 50% de los encuestados dijo no conocer acción alguna que estén realizando los entes pertinentes con respecto al mejoramiento de la cultura vial en Villavicencio y solo 47 personas, correspondientes al 23% de los encuestados, aseguró sí conocerlas.

4. ¿conoce usted alguna acción que estén realizando los entes pertinentes con respecto al mejoramiento de la cultura vial?	
Si	No
47	153

Grafica N. 5 ¿Conoce usted alguna acción que esté realizando los entes pertinentes con respecto al mejoramiento de la cultura vial?



Fuente: Autora

A la pregunta ¿Sabe usted que si no usa los puentes peatonales o cebras, un guarda de tránsito en compañía de un Policía le puede hacer una sanción ya sea pedagógica o económica? 134 personas manifestaron no tener conocimiento de la sanción, lo que corresponde a 67% de los encuestados, y solo el 33% respondieron saberlo.

5. ¿Sabe usted que si no usa los puentes peatonales o cebras un Agente de tránsito en compañía de un Policía le puede hacer una sanción ya sea pedagógica o económica?	
Si	No
66	134

Grafica N. 6 Conocimiento de sanciones



Fuente: Autora

8. RESULTADOS

8.1 Transcripción del resultado final Reportaje audiovisual Cultura Peatonal, uso de cebras y puentes peatonales en la ciudad de Villavicencio “De usted depende el cambio”

En Villavicencio transitan aproximadamente unos 80 mil vehículos a diario, entre motocicletas, vehículos de servicio público y particulares, pero hoy el protagonista es el peatón.

Villavicencio capital del departamento del Meta, es el centro comercial más importante de los Llanos Orientales, que gracias a su ubicación geográfica y a su clima cálido, la hace altamente atrayente para los turistas. Una ciudad en constante crecimiento, con una población aproximada a los 480.000 habitantes, pero que no cuenta con los suficientes puentes peatonales.

“La ciudad de Villavicencio ha venido creciendo a ritmos agigantados, nosotros ya tenemos barrios que en la actualidad no teníamos legalizados, y uno no puede hacer inversión en dichos espacios, ahora dentro de la organización de las nuevas vías que pretende realizar el Municipio de Villavicencio obviamente e indiscutiblemente se encuentra la realización y elaboración de puentes peatonales” (Giovanni Hernández Casallas, Director de Planeación y Prospectiva, secretaria de Movilidad de la Ciudad de Villavicencio)

Villavicencio cuenta con seis puentes peatonales, dos ubicados sobre la avenida 40, uno frente al SENA y el otro frente al Centro Comercial Villacentro, otro se encuentra frente al Parque Sikvani, ubicado allí ya que ésta era una zona bastante concurrida hace algunos años, encontramos dos más en la vía antigua a Bogotá y el último frente al Colegio la Normal, donde se evidencia que los peatones cruzan la avenida arriesgando sus vidas por no usar el puente peatonal.

Nos ubicaos cerca al puente peatonal del Centro Comercial Villacentro y le preguntamos algunos transeúntes que no usaban el puente peatonal por qué no lo hacían y esto fue los que nos respondieron:

“Buenas tardes señora ¿por qué no usó el puente peatonal?”

– Por evitar subir y bajar, tengo un problema de cadera-

- Porque era más conveniente por este lado que subir y bajar - ¿Sabe que está arriesgando su vida? – yo creo, no sé

-¿Por qué no utilizó el puente peatonal?

En Colombia se calcula que en promedio cuatro peatones pierden la vida cada día y según fuentes de medicina legal Villavicencio ocupa la sexta posición entre las veinticinco ciudades más afectadas en accidentes de tránsito, dando como resultado que un 18% de estas víctimas fatales son peatones.

“Desafortunadamente nosotros tenemos la cultura que hasta cuando a nosotros no nos pase algo pues no es importante, todos los accidentes pueden pasarle pero gracias a Dios eso no me ha tocado a mí” (Giovanni Hernández Casallas, Director de Planeación y Prospectiva, secretaria de Movilidad de la Ciudad de Villavicencio)

Le consultamos al señor Edgar Villalobos, Comandante de los Agentes de Tránsito de Villavicencio cuál es la norma que rige a los peatones y después de mucho buscar ya que el Comandante no conocía la ley esto fue lo que nos respondió: “Haber, la ley 769 del 2002 es la que está vigente en este momento en cuanto a la reglamentación no solo de los peatones, sino del comportamiento de todos los actores de la movilidad en las ciudades”

En el Código Nacional De Tránsito y Transporte de Colombia, en el título tres capítulo dos encontramos las normas de comportamiento de los peatones, en el Artículo 57 y 58 expone las obligaciones de los peatones, además se evidencia claramente que aquellos que no cumplan dichas prohibiciones se harán acreedores de una multa de un salario mínimo legal diario vigente, destacando también que dentro del perímetro urbano el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Y aunque en Villavicencio aún no imponen sanciones económicas, porque lo que buscan según el Comandante de los Agentes de Tránsito, es sensibilizar y crear conciencia para que el comportamiento de los peatones sea el mejor, se evidencia que esta estrategia no funciona.

“Buenas tardes señor ¿Por qué cruzó la avenida si el semáforo para peatones estaba en rojo?”

-Porque voy de afán.

-Por imprudencia, el afán.

-Estaban los carros parados, por eso me pase, sin embargo si cometí el error.

-Tenía que estar faltando quince en el trabajo y faltan cinco que pena con usted.

Así como hay quienes no usan los puentes peatonales, no respetan el semáforo están también aquellos que no usan las cebras.

Las cebras fueron utilizadas por primera vez en el año 1949 en el Reino Unido, como un proyecto experimental, donde no se manejaba el color blanco sino el amarillo y el azul, pero fue en el año 1951 cuando se incorporó en la ley de tránsito de Europa y después difundida a nivel mundial.

Las cebras y los puentes peatonales además de contribuir con la movilidad su principal objetivo es el de proteger la vida de los transeúntes, pero qué está haciendo la entidad encargada de este tema con respecto al mejoramiento de la cultura peatonal aquí en la Ciudad de Villavicencio.

“Venimos haciendo muchas cosas, en la segunda semana del mes de abril se realizó la segunda semana de la seguridad vial en Villavicencio, una semana que en todo Villavicencio se pudieron dar cuenta la cantidad de actividades que hicimos, nosotros nos ubicamos en veinte puntos estratégicos de la ciudad de Villavicencio, parando a los vehículos de transporte público, parando las motos, fuimos a las universidades, estuvimos en innúmero, en colegios hemos realizado actividades diciéndole a la gente el problema de los accidentes muchos es por culpa de nosotros queremos decirle a la gente que respeta las normas de tránsito” (Giovanni Hernández Casallas, Director de Planeación y Prospectiva, secretaria de Movilidad de la Ciudad de Villavicencio)

Se encuestaron a 200 habitantes de la ciudad de Villavicencio y más del 70% de las personas afirmaron no conocer ninguna acción que se esté realizando para mejorar la cultura vial, sin embargo salimos de nuevo a las calles y esto fue lo que nos dijeron:

“¿Conocen ustedes alguna acción que se esté realizando para mejorar la cultura vial aquí en la ciudad de Villavicencio?”

-No señora, la verdad no.

-No, ahorita por el momento no conozco ninguna acción vial que se esté realizando.

-Sí, las hacen de vez en cuando, una vez cada veinte días tú ves un grupo de estudiantes no sé si es labor de colegio que básicamente se trata de pasar cuando el semáforo este en rojo y el pisar la cebras, pero tú ves que a la semana siguiente igual, las personas no acogen estas recomendaciones, aquí en Villavicencio no las acogen.

Aunque existen diversas razones por las cuales la cultura peatonal en la ciudad es casi nula, es hora de que Villavicencio avance, porque usted y familia merecen una ciudad con cultura vial, sea el primero en dar el paso, usa las cebras y los puentes peatonales, cuide su vida, ama esta ciudad, de usted depende el cambio.

9. CONCLUSIONES

Durante el proceso investigativo se logró identificar las diferentes razones por las cuales en Villavicencio la problemática de la cultura peatonal, es cada vez más grande, y como estas afectaciones, califican la ciudad ubicándola en vergonzosas posiciones a nivel nacional, ante sus bajos índices de cultura vial.

Se identificó que un gran porcentaje la ciudadanía afirma no conocer las leyes estipuladas en el Código Nacional de Tránsito de Colombia, siendo esta una de las razones por las que hay una escasa aplicabilidad de las mismas.

El trabajo de campo que compete la realización de dicha investigación, permitió abordar una realidad en cuanto al trabajo periodístico llevando a la praxis conocimientos adquiridos durante la formación académica.

Se evidencia una inconsistencia a la hora de elaborar estrategias que contribuyan al mejoramiento de la cultura vial, ya que no se logra obtener un impacto significativo que genere recordación entre los habitantes de Villavicencio, lo cual, se vio reflejado en los resultados de la encuesta realizada a 200 habitantes, donde un 77%, que corresponde a 153 personas, afirmó no conocer alguna acción para mejorar esta falencia.

10. RECOMENDACIONES

Es necesario fortalecer la educación vial desde las aulas, para generar un sentido de pertenencia por la ciudad desde niños, ya que muchos de los accidentes no solo ocurren por irresponsabilidad si no por desconocimiento de las normas.

11. ANEXOS

11.1 Fuentes y técnicas para la recolección de información.

Tabla 1. Tipos de fuentes

PRIMARIA	Habitantes de la ciudad de Villavicencio (peatones), conductores de toda clase de vehículos y representantes de la secretaria de Movilidad Villavicencio.
SECUNDARIA	Documentos impresos, libros, fotos, grabaciones de documentales, audio y video.

Fuente: Autora

Tabla 2. Técnicas de recolección de información

Encuesta	Cuestionario	Preguntas cerradas a algunos habitantes de la ciudad de Villavicencio.
Entrevista	Personal o por Medios electrónicos	A conductores de toda clase de vehículos peatones y representantes de secretaria de movilidad.
Observación		Observación directa, Registros fílmicos y fotográficos
Análisis de documentos	Personal	Medios impresos, Fotos, Grabaciones de audio y video, documentales, entre otros...

Fuente: Autora

11.1.2. Cuestionario entrevista para Secretaria de Movilidad Villavicencio, Proyecto Reportaje audiovisual Cultura Peatonal en la ciudad de Villavicencio

1. ¿Cómo cuantifican ustedes la cultura vial que existe en este momento en la ciudad de Villavicencio, por qué?
2. ¿Qué proyectos o campañas que están realizando para mejorar la cultura vial enfocada hacia los peatones y con qué frecuencia se realizan?

3. ¿Cuántos accidentes de tránsito se presenta a diario en la capital metense y en cuántos de ellos se ven comprometidos peatones de la ciudad?
4. ¿Cuántos agentes de tránsito tiene la ciudad de Villavicencio?
5. ¿Quiénes son los encargados de la demarcación y señalización de las normas de tránsito?

11.1.3. Cuestionario encuestas Peatones

Encuesta realizada a diferentes habitantes de la ciudad de Villavicencio (peatones) con el objetivo de conocer la evaluación y calificación con respecto a la cultura peatonal en la actualidad.

Sexo: M____ F____

Edad: _____

1. **¿Cómo califica usted la ciudad de Villavicencio en temas de cultura vial?**
 - excelente
 - Buena
 - Regular
 - Mal
2. **¿Respeto usted el semáforo para peatones?**
 - Si
 - No
 - En ocasiones
3. **¿Cuándo necesita cruzar una avenida hace un buen uso de la cebray puentes peatonales?**
 - Si
 - No
 - En ocasiones
4. **¿Conoce usted alguna acción que estén realizando los entes pertinentes con respecto al mejoramiento de la cultura vial?**
 - Si
 - No
5. **¿Sabe usted que si no usa los puentes peatonales o cebras un agente de tránsito en compañía de un Policía, le puede hacer una sanción ya sea pedagógica o económica?**
 - Si
 - No

Tabla 3. Plan de acción y cronograma de trabajo

4. Plan de acción y cronograma de trabajo		
Fase	Descripción	Recursos
Sensibilización	Se busca a través de la investigación periodística, que los peatones de esta población se sensibilicen y trabajen en conjunto para lograr optimizar y mejorar de manera considerable el uso de las cebras y puentes peatonales que existe en este momento en este territorio, y así traer beneficios para los peatones y contribuir al desarrollo de la ciudad	Investigación periodística
Diseño preliminar del proceso de investigación	Es importante hacer una observación, detectar posibles infractores, abordarlos y manifestarles la infracción que están cometiendo, orientarlos y hacerles entender la importancia de las normas de tránsito.	Observación
Comunicación y convocatoria	Difundir información voz a voz favoreciendo así a todos los habitantes de la ciudad de Villavicencio, ya que esta contribuye a que haya un desarrollo cultural, económico y urbanístico el cual le brinda a la población una mayor rentabilidad y logra posicionar como una de las ciudades más importantes a nivel nacional ya que se va a caracterizar por ser una ciudad tolerante y prudente que respeta y volara la vida de sus peatones.	Son necesarios medios de comunicación como la divulgación de información voz a voz
Consulta con expertos	La investigación cuenta con la supervisión de dos asesores internos que brinda la Corporación Universitaria Minuto de Dios Regional Villavicencio: un asesor en conocimiento específico y otro con conocimiento metodológico, quienes dan aportes y orientaciones importantes. También hacen parte funcionarios de la Secretaría de Movilidad.	Supervisión de asesores internos
Diseño y ejecución de estrategias de investigación	Se implementan estrategias de investigación tales como las encuestas y entrevistas en puntos importantes de la ciudad como la intersección carrera 22 con calle 1 (séptima brigada), la calle 35 con carrera 23 (Hotel Rosado) y la calle 35 con carrera 19 (Cofrem), los cuales son puntos críticos donde se presente con mayor rigurosidad el irrespeto por las normas de tránsito y accidentalidad según informe de la Universidad Nacional.	Encuestas y entrevistas
Fase final	Entrega del trabajo y sustentación final	Material físico

Fuente: Autora

Tabla 4. Diagrama de GANTT del ante proyecto

Actividad	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4
Creación de la idea	■	■	■													
fase diagnóstica			■	■												
estudios de caso			■	■												
planteamiento del problema					■											
sistematización					■											
objetivos generales y específicos					■											
Justificación						■										
marcos referenciales					■	■	■	■	■							
aspectos metodológicos									■	■	■					
tipos de estudio											■					
métodos de investigación												■				
tipos de fuentes													■			
técnicas de recolección de datos													■	■		
Plan de acción													■	■		
Recursos y presupuesto													■	■		
Talento humano													■	■		
Materiales/Equipos/Tecnología													■	■		
Financieros													■	■		
Referencias					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		

Fuente: Autora

Tabla 5. Diagrama de GANT de proyecto

TIEMPO	Mes 1				Mes 2				Mes 3				Mes 4				Mes 5			
Actividades	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4
Sensibilización de la comunidad	■	■	■	■																
Diseño preliminar					■	■	■	■												
Comunicación y convocatoria									■	■	■	■	■	■	■	■				
Consulta con expertos	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Diseño y ejecución de estrategias de investigación									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Fuente: Autora

11.1.4. Recursos y presupuesto

Tabla 6. Presupuesto financiero

RUBROS	Presupuesto en Pesos	Aportes de contrapartida		TOTAL
		Efectivo	Especie	
		Presupuesto en Pesos		
1. Personal	3'000.000			
2. Equipos	2'000.000			
4. Materiales e insumos	500.000			
7. Salidas de campo	200.000			
7.1. Transporte	300.000			
7.2 Refrigerios	200.000			
8. Servicios Técnicos	800.000			
14. Propiedad intelectual y patentes	4'000.000			
TOTAL				10'500.000

Fuente: Autora

12. GLOSARIO DE TÉRMINOS

Accidentes de tránsito: Acto no deseado que se comete por la participación de un vehículo o más, en las vías o carreteras causando lesiones personales o daños materiales.

Cebra: Señal de tránsito que se utiliza en todo el mundo y se caracteriza por sus rayas en blanco y negro de uso exclusivo para peatones la cual debe ser respetada por los conductores.

Cultura vial: Son las palabras con la que se define el sentido de pertenencia por una ciudad, por la vida propia y la de los demás.

Educación: Herramienta por la cual se puede obtener excelentes resultados en todos los ámbitos.

Investigación periodística: Acción generada por un investigador que quiere dar a conocer, denunciar o educar a dicho público que se quiera referir.

Peatón: Persona que transita a pie por una vía.

Puente peatonal: Permite el paso de peatones sobre venidas con especial tránsito.

Reportaje: Género periodístico informativo utilizado como herramienta comunicacional con el objetivo de sensibilizar, educar, y obtener resultados positivos que comprendan al tema a tratar.

Turismo: Estrategia que comunica a que haya un crecimiento económico que conlleve a un desarrollo.

REFERENCIAS

- Arias, (1974). Introducción a la técnica de la investigación en psicología, p 28.
- Chillón, (1994). La literatura de fets, Barcelona, Libergraf.
- López y Túnez, (1995). El reportaje en prensa: un género periodístico con futuro.
Revista Latina de Comunicación Social.
- Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- Constitución Política de Colombia, (1991).
- Manual de Infracciones de Tránsito, TITULO I. ACTORES DEL TRÁNSITO
Capítulo 1. Quién es Actor del Tránsito.
- Atlas de Colombia (2006), *editorial educativa*. Colombia: KINGKOLOR LTDA
- Carta Europea de los Derechos de los Peatones, (1988).
- Fundación Colombiana de peatones (Abril del 2002) Bogotá, D.C.
- Instituto Nacional de Medicina Legal.
- Secretaría de Tránsito y Transporte, Villavicencio.
- PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL, (2012). Resumen Ejecutivo. Versión 2 Final
- Real Academia de la Lengua Española.
- Villavicencio, movilidad segura las 24 horas del día. Segundo componente ESTUDIOS Y
DIAGNÓSTICOS (2013)
- Villavicencio, Movilidad segura las 24 horas del día. Tercer componente, (2013).
FORMULACIÓN DE PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL: Versión 2 Final