

PROPUESTA METODOLÓGICA PARA LA OBSERVACIÓN, ANÁLISIS Y CARACTERIZACIÓN DE LAS INTERACCIONES VIALES Y EL COMPONENTE HUMANO EN CONTEXTOS DE INCIDENTES VIALES

Introducción

La movilidad es una condición inherente al ser humano y ha existido desde el origen mismo de la especie. Dicha cualidad era incluso más evidente en épocas remotas donde los colectivos humanos en su característica de animal gregario, adoptaron un estilo de vida nómada grupal, no obstante, para la época, preservar la integridad física y la vida de los miembros de una colectividad (en el ejercicio de la movilidad) no representaba una prioridad y ni siquiera existía un concepto similar al de la movilidad o la seguridad, existía un puro instinto de supervivencia y el foco era la caza, la recolección, el establecimiento de asentamientos itinerantes o la domesticación de plantas y animales, así que caer de un mamut durante un recorrido de caza de bisontes era un riesgo del que no se tenía consciencia, además tampoco existía una territorialidad definida. Tomar consciencia es pues el punto de partida para nuevas reflexiones, planteamientos, posturas, propuestas y estrategias.

El surgimiento de los Derechos Humanos, el modelo de vida urbano, la delimitación de territorios, entre otros elementos, han despertado la toma de consciencia frente a aspectos de gran importancia, como lo son el derecho a la ciudad, la seguridad y sostenibilidad vial y los factores de riesgo en la movilidad.

Bajo ese panorama, garantizar la seguridad vial y preservar la vida y la integridad física de las personas en el ejercicio de la movilidad, ha terminado por convertirse en uno de los principales objetivos de las sociedades contemporáneas.

Es por lo anterior y en respuesta a las altas cifras de muertes y lesiones en incidentes viales¹, que se ha hecho necesario conceptualizar y reconceptualizar, de este modo han surgido debates con relación a la terminología empleada para referirse a sucesos en los cuales se producen muertes y lesiones por interacciones viales en el ejercicio de la movilidad y aunque en la mayoría de los países se sigue empleando el término accidentes para referirse a este tipo de sucesos, la palabra más acertada y a cuyo uso se adhiere el OMM es incidente, a razón del carácter prevenible que supone la acepción de dicha palabra y la carga simbólica que ello implica en términos de conductas y subjetividades sociales.

La necesidad de entender cómo y por qué ocurren esos incidentes, condujo a diversos estudios y debates que inicialmente contemplaron factores técnicos y de error humano de manera desagregada e identificando fallas, pero luego comenzaron a orientar los esfuerzos hacia una comprensión más holística, es decir que agregara todos los elementos que intervienen en la movilidad, analizándolos de manera integral para aprehender el fenómeno y poder ofrecer soluciones ante el problema de los incidentes, de este modo la tendencia ya no era culpabiliza e

¹ Sólo en Medellín se perdieron 2033 vidas por incidentes viales en los últimos 8 años.

identificar por separado los errores técnicos y humanos sino generar un entorno tolerante al error, para lo cual es indispensable evaluar la conducta humana en las vías y todo el entramado contextual del ejercicio móvil.

Por lo anterior, se presenta a continuación una propuesta metodológica de investigación social, que busca precisamente comprender esta participación humana y el porqué de las conductas presentes en las interacciones viales de la ciudad de Medellín bajo el marco de un sistema socio-técnico complejo.

Investigación social

La investigación social aparece en el escenario de las disciplinas de las ciencias sociales, como el procedimiento utilizado con el fin de obtener conocimiento científico sobre objetos de investigación concretos de la realidad social. Algunas veces de carácter estadístico (positivista) y otras privilegiando los aspectos descriptivos y vivenciales (cualitativo), la investigación ha desarrollado en su haber una serie de metodologías de investigación que consisten en el diseño de herramientas como la entrevista, la encuesta, la etnografía, la revisión documental, la observación participante, entre otras, las cuales tienen por objeto recabar información sobre un fenómeno social.

De esta manera, la metodología para la caracterización de interacciones viales e incidentalidad se entiende en el presente documento como la recolección de información en campo sobre los hechos victimizantes y afectaciones en las interacciones viales ocurridas en el ejercicio de la movilidad. A su vez, esta información recolectada puede ser de utilidad como material probatorio para la elaboración de informes periciales de incidentes de tránsito en contextos judiciales o de conciliación entre partes involucradas o para propuestas de reformas normativas y procesos de articulación en materia de movilidad, diseño, salud, planeación e infraestructura. En suma, es una propuesta que pone a disposición herramientas para acercarse a la realidad de los actores sociales presentes en el territorio urbano y que interactúan en las vías y que son útiles para diseño, planeación y normatividad.

Los testimonios, documentos y demás ejercicios enmarcados dentro de los preceptos de la investigación social, se consideran pruebas sumarias para la sustentación tanto de los informes de caracterización como de procesos de reparación y atención a víctimas de incidentes de tránsito y, pueden presentarse a jueces durante un proceso de demanda y al senado y cámara para el diseño y aplicación de normas. En este sentido. Para los efectos aplicativos de esta metodología, se entiende prueba como:

una actividad compleja de comprobación, verificación y averiguación de unas situaciones de hecho determinadas, sujetas a regulación específica en los procesos administrativos y judiciales, que se da por intermedio de instrumentos o elementos llevados al proceso con la intención de producir la certeza sobre la existencia de los hechos objetos de debate.

En el proceso de recolección del material, se priorizan las herramientas de entrevista a profundidad, grupo focal, cartografía social, recorridos, observación in situ y toma de puntos GPS (*Global Position System*), con las cuales se espera fomentar la participación grupal e individual de la comunidad urbana de la ciudad de Medellín, con el fin de que la reconstrucción y entendimiento de los hechos de inseguridad vial incluya distintos testimonios, opiniones y perspectivas sobre los impactos, marcos de ocurrencia y factores precipitantes en incidentes viales. Cabe señalar que su construcción obedece a un proceso continuo de concertación tanto con el equipo de caracterización del Observatorio de Movilidad de Medellín, así como con la comunidad en general y los actores viales.

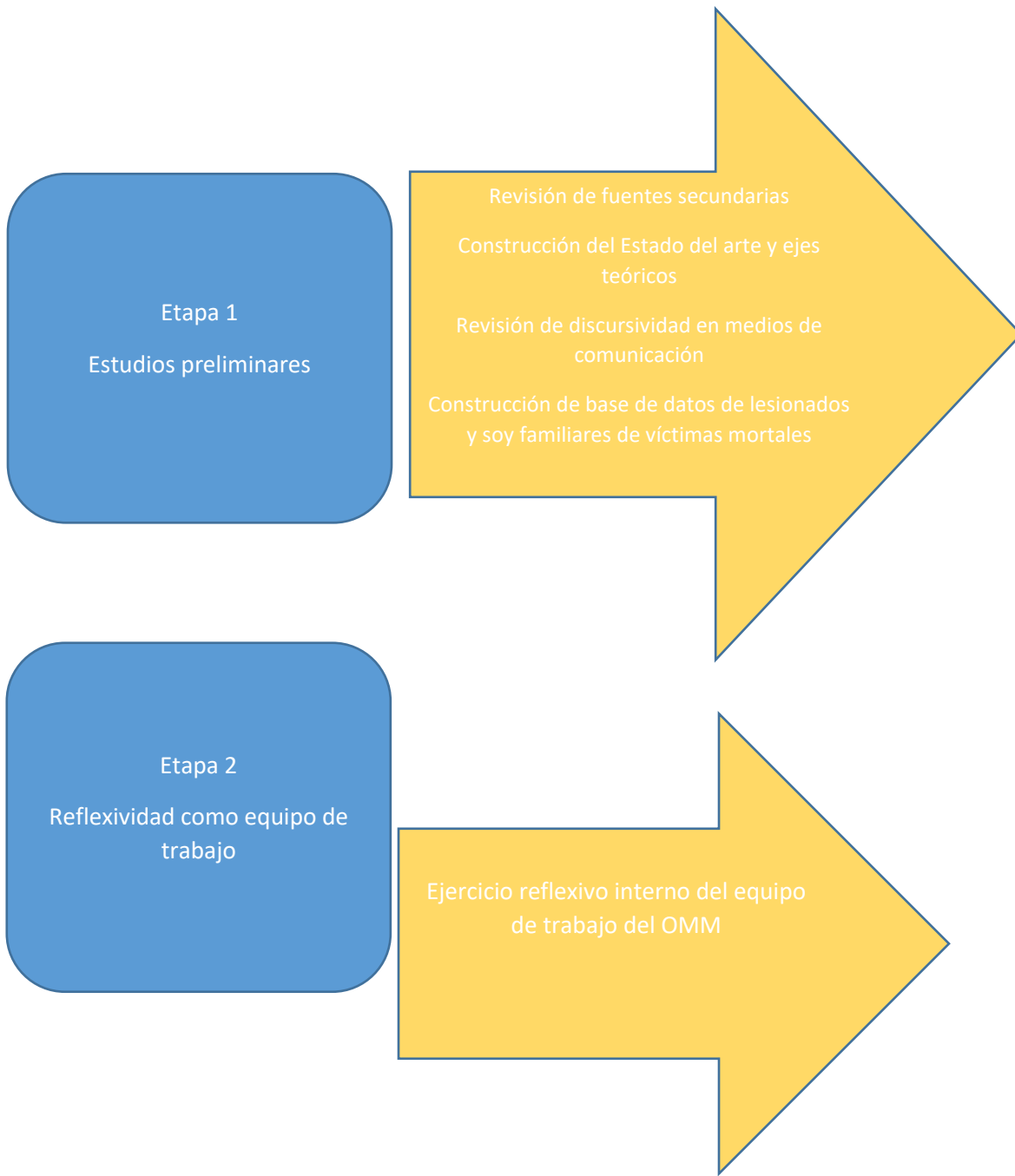
La metodología propuesta, se basará en la recolección de información preliminar *insitu* y complementaria, a través de diálogos participantes, recorridos, cartografías sociales, ejercicios reflexivos y entrevistas, para lo cual se aplicará un abordaje similar a la denominada “investigación-acción participativa”, la cual se constituye como un método de investigación de tipo colectivo, que se centra en la aprehensión crítica y reflexiva de la realidad, implicando y haciendo protagonista en dicho proceso a la colectividad intervenida, exaltando los procesos autónomos y transformadores. Según los define la Universidad del País Vasco: *“El método de la investigación-acción participación (IAP) combina dos procesos, el de conocer y el de actuar, implicando en ambos casos a la población a la cual se aborda. Al igual que otros enfoques participativos, la IAP proporciona a las comunidades y a las agencias de desarrollo un método para analizar y comprender mejor la realidad de la población (sus problemas, necesidades, capacidades y recursos), y les permite planificar acciones y medidas para transformarla y mejorarla”*³.

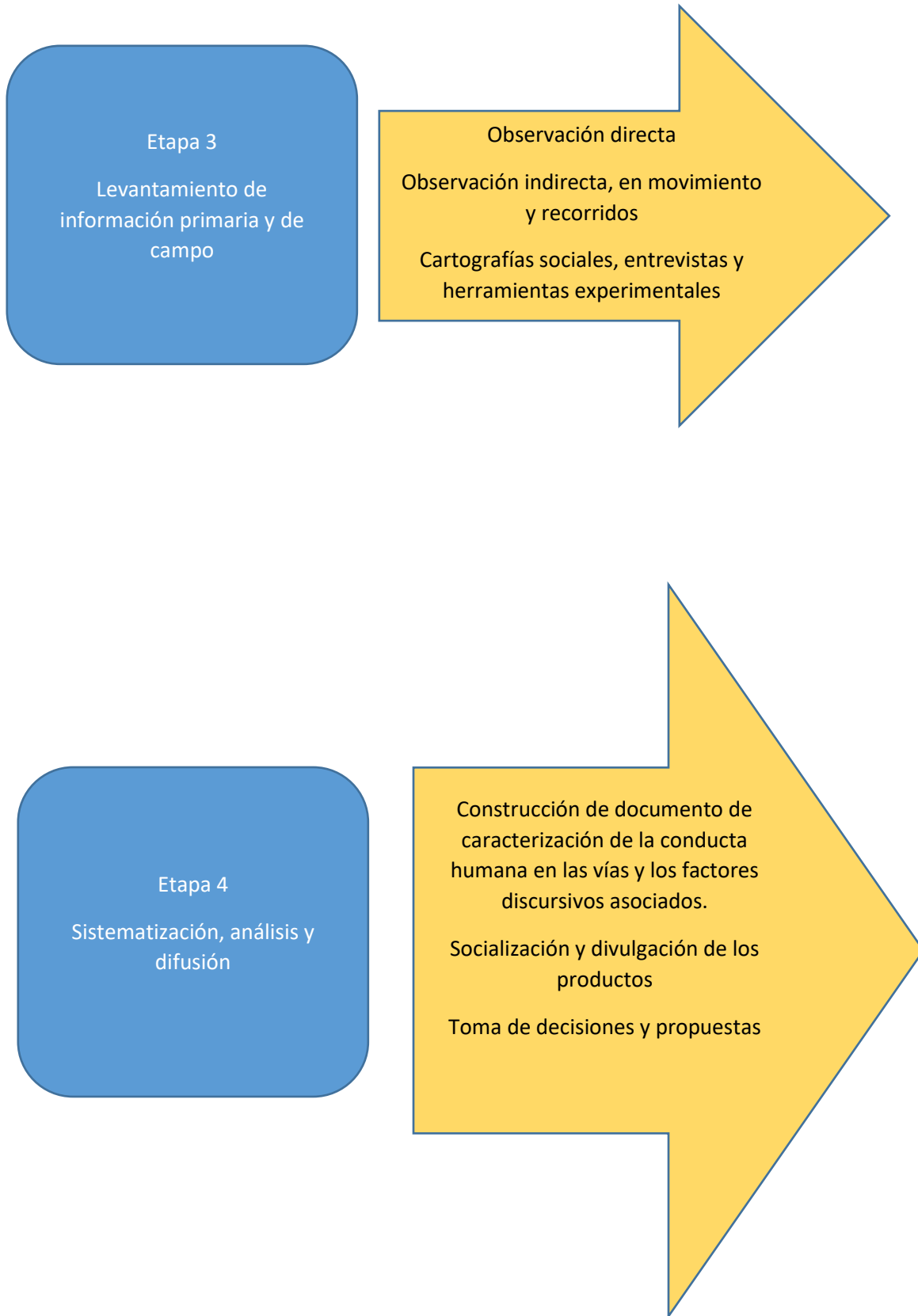
De este modo, la concordancia con el método anteriormente citado está en la forma en cómo se recolectará la información primaria, siendo ésta predominantemente participativa. En este orden de ideas, los elementos contextuales, históricos, ambientales, de diseño y planeación de ciudad, formas de interacción vial, pruebas de afectaciones por inseguridad vial y demás datos pertinentes para la caracterización, serán otorgados principalmente con la información que ofrecerán los actores viales y la ciudad misma, tras la aplicación de algunas herramientas metodológicas en terreno e investigaciones de fuentes secundarias de tipo teórico e institucional, conseguidas a través de revisiones bibliográficas o solicitudes de información mediante oficio, tanto preliminarmente como posterior al proceso de campo.

Antes de la inmersión en campo, fue necesario realizar una indagación preliminar y un sondeo general del estado del arte en materia de seguridad vial y la aplicación internacional de metodologías enfocadas en la reducción y prevención, de muertes y lesiones por inseguridad vial expresada en incidentes viales.

El presente documento se propone la realización de dos investigaciones preliminares paralelas al ejercicio de campo y un ejercicio reflexivo al interior del equipo de trabajo del Observatorio de Movilidad de Medellín. Así mismo se plantea desde la ponderación de muestra representativa a partir de los datos disponibles en las bases de datos construidas y preexistentes un ejercicio de observación directa en tramos de alta incidentalidad vial, la aplicación de cartografías sociales, una serie de recorridos y observaciones en movimiento, la aplicación de entrevistas a actores viales inmersos en incidentes viales, la georreferenciación de puntos de incidentes y dos ejercicios experimentales con nuevas tecnologías. Una vez aplicadas todas las herramientas se sistematizará toda la información y se hará un documento de caracterización que de luces para la toma de decisiones, técnicas, educativas, administrativas, normativas de diseño y todos aquellos elementos que tienen lugar en los procesos de movilidad y de construcción de seguridad vial sostenible.

Esquema por etapas





Ejercicios preliminares

Se proponen dos ejercicios preliminares:

El primero de ellos es una **construcción teórica sobre el estado del arte** sobre los estudios del componente humano en la movilidad, en la cual se incluyan los principales ejes teóricos para su estudio. Tal documento tiene un centramiento en fuentes secundarias, artículos académicos, publicaciones, fuentes institucionales, entre otros. Y no incluye información primaria como entrevistas o aplicación de herramientas sociales participativas.

El segundo ejercicio preliminar es la **indagación de notas, diarios, prensa y artículos de internet** que describan y detallen incidentes viales ocurridos en la ciudad de Medellín, en aras de tener un acercamiento a las formas discursivas para referirse a los incidentes viales, las interacciones viales, los modos de viajes de las personas que se movilizan en la ciudad de Medellín y de este modo identificar su posible influjo en la construcción de lenguaje referente a la movilidad. Estas maneras de nombrar serán tenidas en cuenta para evidenciar si se replican en el discurso de las personas que en el segmento participativo y de campo intervengan. Este acercamiento será de utilidad a la hora de ejecutar propuestas educativas orientadas a la construcción de realidades en las que idealmente no haya muertes por incidentes viales y que en definitiva se orienten a la construcción de seguridad vial desde la corresponsabilidad.

Para este ejercicio es importante contar con apoyo periodístico, para que sea un profesional de dicha área el que se encargue de reunir el material a analizar

Partir del ejercicio reflexivo

La reflexividad es una valiosa manera de acercarse a la comprensión del fenómeno de los incidentes viales en la movilidad urbana y un punto de partida para el análisis del factor humano, porque implica un auto cuestionamiento como parte de un entorno adscrito a prácticas culturales que también nos son propias. El investigador no se ve aislado de sus interlocutores, ni se genera esa división de observador vs. observado, sino que asume un rol activo en el análisis, es parte de, aunque siga existiendo la autoridad etnográfica a partir del posicionamiento epistémico desde el que habla el investigador.

A razón de lo anterior y teniendo en cuenta que la movilidad está cargada de simbolismo y encuentros intersubjetivos basados en la experiencia de habitar y moverse por la ciudad, es importante señalar que todas las personas en algún momento de su habitar la ciudad se han visto inmersas de manera directa o indirecta en una situación de inseguridad vial o incidentes viales, asimismo, muchas otras han tenido la oportunidad de experimentar el ejercicio de movilidad en diferentes entornos contextuales que dan pautas de los patrones de seguridad o inseguridad vial en determinado espacio, sea este propio o ajeno y ello es una valiosa fuente de análisis de información en una fase aproximativa inicial.

Por ejemplo: El investigador Bonaerense Pablo Wright, a partir de un ejercicio reflexivo identificó lo que él llamó el interior de los caminantes y conductores, no poniéndose al margen como un especialista en tránsito sino como un especialista en moverse, porque nadie más que sí mismo

Observatorio de Movilidad de Medellín

conoce la manera como ejerce la movilidad y como interactúa con otros actores y otras lógicas y esto da paso a un diálogo exterior a mirar otras construcciones simbólicas, otros hábitos y otras normativas socio-culturales.

Desde su experiencia personal pudo hacer consciente que en Argentina no paraba completamente frente a las señales de PARE, porque era lo que había aprendido en el barrio donde creció y donde aprendió a conducir, lo que había visto realizar a su padre y a sus amigos y familiares. Ello nunca fue objeto de cuestionamiento porque para él era algo completamente normal, pero cuando tuvo una estancia académica en Estado Unidos y se vio en la necesidad de sacar la licencia de conducción en Filadelfia, su instructor lo instó a frenar por completo. Así mismo se hizo consciente frente a estacionar mal u otras decisiones viales porque las normativas eran más rígidas y costaban más dinero, además había más control moral por parte de otros conductores y peatones. Al momento de su retorno a Buenos Aires ya se había adaptado a otras conductas y decisiones y retomar ese hábito que había aprendido de su familia ya no era una opción a seguir.

Teniendo en cuenta el anterior referente explicativo, la propuesta de punto de partida reflexivo que se sugiere en esta metodología es la siguiente:

Generar un espacio de discusión reflexiva del equipo del Observatorio de Movilidad de Medellín en pleno y presencial, donde nos cuestionemos:

¿Cómo ejercemos la movilidad?

¿Cómo aprendimos a movernos?

¿Qué modos de viaje preferimos y porque llegamos a preferirlos?

¿Cuáles son nuestros mayores miedos como agentes móviles?

¿Nos hemos visto inmersos en un incidente de tránsito? ¿cómo fue y qué explicación le damos?

¿Culpabilizamos al otro ante un incidente de tránsito?

¿Qué transgresiones a la norma aprendimos en nuestras interacciones sociales?

¿Qué es lo que más nos ha costado des-aprender con respecto a negligencias sobre la norma?

¿Cómo han sido nuestras experiencias de movilidad en otros escenarios y países?

¿Me pongo en el lugar del otro cuando me muevo por la ciudad?

¿Exijo mis derechos en materia de movilidad cuando los veo vulnerados por otro actor? ¿Cómo lo hago?

¿Cuáles son para mí los elementos de mayor conflicto, tensión y violencia en la interacción vial y en cuales recurro más yo?

En el marco de discusión y respuesta a estas preguntas, se deja un espacio abierto para la generación de nuevas interrogantes y cuestionamientos que surjan en el proceso y a sugerencias frente aspectos a identificar en un ejercicio de observación in situ en lugares donde han tenido lugar incidentes viales de manera recurrente, habiendo hecho conscientes preguntas simples frente a la

movilidad que probablemente nunca nos hayamos detenido a pensar desde nuestro propio ejercicio de la movilidad y nuestra manera de ser y estar en el mundo.

Con relación a lo anterior se propone un espacio para lluvia de ideas que serán sometidas a consenso en aras de ser aplicadas en ejercicios de observación directa y participante en otros espacios.

Es importante que para el desarrollo de este ejercicio nos liberemos de los juicios frente a otros y frente a nosotros mismos, teniendo presente que, aunque puedan aparecer actuaciones aparentemente vergonzosas o difíciles de aceptar estas no serán publicadas, señaladas ni sancionadas, sino que se pretende generar conciencia, interconectarnos con otras miradas y formas de movernos que aunque parezcan íntimas son el resultado de formas de interacción y de procesos aprendidos que pueden ser observados en un marco de referencia más amplio y que su vez pueden ayudar a la transformación actitudinal y discursiva tan importante a la hora de construir realidad.

De esta actividad se espera obtener como insumo un acervo observacional, indicadores de hábitos y elementos potencialmente analizables en las siguientes fases de aplicación de esta propuesta metodológica. Igualmente se constituye de manera simultánea como un ejercicio de comunicación y sensibilización al interior del grupo enfocado en la comprensión del componente humano, partiendo desde el propio ser.

El tiempo estimado para la realización de esta actividad es de una jornada, más dos días de sistematización de la información.

Observación in situ o directa con opciones participativas.

Los estudios observacionales tienen un carácter por lo general etnográfico y pueden componerse de observación directa, indirecta o de observación participante, que implica un nivel de interacción con el entorno y los habitantes o transeúntes, adhiriéndose a las lógicas mediante relacionamiento y diálogos, para de este modo poder tener un entendimiento de las expresiones, formas culturales, usos y costumbres. Adicionalmente, los estudios observacionales, ofrecen un medio simple y efectivo para recolectar datos de acciones humanas, formas de relacionamiento vial e interacciones.

Teniendo en cuenta el histórico de cifras de incidentes viales para la ciudad de Medellín, se priorizarán bajo recomendación de los estadistas, los 50 tramos, intersecciones y segmentos viales con mayores índices de ocurrencia de incidentes viales que involucraron muertes y/o lesiones o en su defecto una muestra que sea considerada como representativa, teniendo en cuenta los criterios de los expertos en estadística del OMM.

Los horarios de observación estarían igualmente sujetos a datos estadísticos de ocurrencia de los incidentes y pueden contemplar horarios posteriores o anteriores a los horarios y días más frecuentes en cuanto a la ocurrencia de incidentes viales, con el objetivo de poder analizar variabilidades con respecto a horas y días de mayor ocurrencia vs. horarios y días de menor ocurrencia. La variación en horarios de observación es indispensable ya que la vida en la ciudad cambia constantemente en el curso del día, las semanas y más aún cuando transcurren meses o años, es por ello que una observación puede desarrollarse varias veces en el mismo punto de

localización. Determinar la cantidad de veces depende de la frecuencia o intermitencia de incidentes. Y deberá ser categorizada por el OMM en pleno o por su equipo de estadística.

Para el ejercicio de observación directa en los lugares, se recomienda el acompañamiento de otro profesional del equipo o la asignación de una dupla observadora, en aras de proporcionar seguridad y la posibilidad de reportar sucesos que puedan afectar el bienestar y la integridad física del personal del equipo que desarrolle la actividad. Asimismo, se sugiere la aportación de transporte dado que los ejercicios de observación pueden incluir horarios no convencionales, además es conveniente el uso de equipos como cámaras fotográficas y grabadoras durante las actividades por lo cual es importante contar con garantías de seguridad. Igualmente es conveniente que sean dos personas las que realicen el ejercicio y no una, porque pueden dividirse las actividades a realizar optimizando de este modo la estancia en el lugar.

Es posible que durante los ejercicios de observación puedan ocurrir incidentes en el marco de la actividad, por lo cual se deberá contar con una autorización oficial para hacer presencia en la escena y tener acceso de primera mano al IPAT (informe policial de accidentes de tránsito) y realizar una acción de interlocución con los actores viales, siempre que las circunstancias lo permitan. Si la gravedad del incidente impide este último procedimiento se puede interactuar con actores viales ajenos al incidente para notar dinámicas adicionales y otras miradas.

En términos generales observar la ciudad o el estilo de vida urbano en las calles es muy fructífero porque la gente actúa con soltura y no se siente investigada, porque no es común que sean observados en movimiento, de este modo no se siente cuestionados o susceptibles a crítica, ofreciendo datos genuinos y de gran valor informativo sobre las dinámicas.

Aspectos como el diseño, el género, la edad, las condiciones económicas, las características de filiación cultural están reflejados en los espacios públicos y permiten evidenciar como se usa o no el espacio público en función de dichas características. Todo esto debe ser tenido en cuenta durante la observación.

De igual forma observar el comportamiento humano en las calles permite que pueda ser documentado, analizado e interpretado, aunque las observaciones sean realizadas desde el ojo del investigador, éste finalmente hace parte del mismo espacio urbano o cuerpo social ciudadano.

La observación debe ser registrada en un **diario de campo**, el cual se constituye como una herramienta básica porque sistematiza preliminarmente la información y se dota de toda la información que ofrece el entorno y el contexto urbano, la cantidad de viajantes, transeúntes, las personas que pasan por un sitio pero su destino es otro, las personas cuyo destino es el sitio observado, cómo, quién, dónde, cuándo, por cuanto tiempo las personas se mueven o permanecen en un lugar, los modos de interacción, los usos, las costumbres, los diseños, las características, las percepciones, las dificultades, los colores, las sensaciones, los sentidos, las dinámicas y todos los elementos tácitos, subrepticios y simbólicos que configuran una realidad determinada. Cualquier aspecto debe ser registrado por más inútil o superfluo que parezca ya que en articulación con todos los demás elementos dota de sentido la realidad observada.

El observador debe también tomarse el tiempo para registrar en el diario de campo todas aquellas reflexiones que suscita la observación, involucrar sensaciones y signos, así como todos los aspectos sensoriales, porque si bien estos no necesariamente quedarán registrados en el informe de

caracterización de la seguridad vial en Medellín, si son material de análisis, porque centra la atención en el alrededor en el que todos los habitantes nos movemos todos los días pero de manera inconsciente, este ejercicio permite traer esos elementos al plano consciente.

En el ejercicio de observación también es preciso realizar una **diagramación tipo plano o mapa**, porque es una forma de representar los datos levantados en el lugar al tiempo que se localizan espacialmente. De igual forma permite trazar y ubicar las direcciones de las interacciones, la cantidad de tráfico, los diseños, las maneras como son usados los espacios por las personas y todos los demás aspectos que son de importancia para el estudio del fenómeno de los incidentes viales.

La observación y el registro de la información observada debe acompañarse de un **ejercicio fotográfico del entorno** porque captura elementos que pudieron haberse escapado al ojo del observador y que pueden ser analizados con posterioridad, de igual forma representan un acervo probatorio o testigo de las realidades observadas. De igual forma las imágenes sirven a su vez como apoyo y como texto, pues están dotadas también del simbolismo del lugar observado y pueden ser sujetas a múltiples lecturas, tantas como miradas existan. Es decir, que una misma imagen puede ser analizada por diferentes personas y cada una de esas personas extraerá información de ella.

Igualmente, las fotografías permiten identificar rastros invisibles de interacción como por ejemplo rastros dejados por las personas en el entorno, como basuras y utilización del espacio público por parte de las personas. Adicionalmente y por último las fotografías y videos también se constituyen como material de apoyo para la difusión de información para la generación de piezas de sensibilización, educación y reeducación, prevención, contención, memoria entre otras posibilidades que ofrece el material visual y audiovisual.

Para ejemplificar esta herramienta de la metodología se desarrolló un ejercicio de observación piloto que desarrolló lo justamente las herramientas y aspectos resaltados previamente. A continuación, se desglosa el ejercicio de manera que sirva para comprender el ejercicio y que plantee un paso a paso de su implementación.

Paso 1

Elegir el lugar

Para el caso concreto del ejercicio de observación piloto se eligió la intersección entre la carrera 84 con la calle 37B de la ciudad de Medellín en el Barrio Simón Bolívar, adscrito a la comuna 12. Dicha elección obedeció a que en ese espacio tuvo lugar un incidente de tránsito que involucro lesiones graves y afectaciones múltiples a una mujer joven que se movilizaba en motocicleta por el sector. El evento, implicó fractura múltiple en ambas piernas, contusión craneal, pérdida de segmento cerebral, pérdida de la memoria a corto plazo, ingreso a cuidados intensivos, estado de coma durante dos semanas, pérdida de la movilidad por 6 meses, incapacidad laboral sostenida y disminución de cualidades específica del ejercicio profesional de la víctima quien como abogada debe tener muy buena retentiva para el seguimiento jurídico de sus casos (las circunstancias de modo y tiempo estarán sujetas a análisis y revisión ya que la víctima está dispuesta a ofrecer una entrevista y aportar un material de video registrado por una cámara de seguridad del sector).

Paso 2

Acudir al lugar e iniciar la observación y su registro en el diario de campo teniendo en cuenta los elementos referidos líneas atrás.

No es necesario que el diario de campo se transcriba a formato Word, pero si es importante tener un registro digital del mismo mediante escaneo, que debe permanecer en el archivo del observatorio en aras de que pueda ser consultado a necesidad o volver sobre la información registradas para análisis y rastreos de información posteriores.

El ejercicio de observación directa cuenta con opciones participativas ya que es posible que además de registrar lo observado, se incluyan comentarios sobre algunas interacciones o diálogos con personas que se encuentren en el lugar.

Además de las anotaciones de lo observado se recomienda realizar una diagramación tipo plano o mapa para que con base en esta se pueda desarrollar posteriormente un mapeo que registre lo observado y lo registrado en el diario de campo.

A continuación, se muestran imágenes del diario de campo diligenciado durante el ejercicio de observación piloto.

The image shows a handwritten field diary on grid paper. At the top left, the date is '8 3 de 2021' and the location is 'OBSERVACION CR 84 # 37B'. The time is '4:00 pm'. On the left side, there is a hand-drawn sketch map showing a street intersection. Labels include 'dentro Montañitas modales', 'policia asistidos', 'paseo de la', 'telefono', 'policia', 'casa puevec', 'carrera', 'paseo de LVZ', 'Carrera', 'CALLE 37B', 'CALLE 38B', 'CALLE 39B', 'CALLE 40B', 'CALLE 41B', 'CALLE 42B', 'CALLE 43B', 'CALLE 44B', 'CALLE 45B', 'CALLE 46B', 'CALLE 47B', 'CALLE 48B', 'CALLE 49B', 'CALLE 50B', 'CALLE 51B', 'CALLE 52B', 'CALLE 53B', 'CALLE 54B', 'CALLE 55B', 'CALLE 56B', 'CALLE 57B', 'CALLE 58B', 'CALLE 59B', 'CALLE 60B', 'CALLE 61B', 'CALLE 62B', 'CALLE 63B', 'CALLE 64B', 'CALLE 65B', 'CALLE 66B', 'CALLE 67B', 'CALLE 68B', 'CALLE 69B', 'CALLE 70B', 'CALLE 71B', 'CALLE 72B', 'CALLE 73B', 'CALLE 74B', 'CALLE 75B', 'CALLE 76B', 'CALLE 77B', 'CALLE 78B', 'CALLE 79B', 'CALLE 80B', 'CALLE 81B', 'CALLE 82B', 'CALLE 83B', 'CALLE 84B', 'CALLE 85B', 'CALLE 86B', 'CALLE 87B', 'CALLE 88B', 'CALLE 89B', 'CALLE 90B', 'CALLE 91B', 'CALLE 92B', 'CALLE 93B', 'CALLE 94B', 'CALLE 95B', 'CALLE 96B', 'CALLE 97B', 'CALLE 98B', 'CALLE 99B', 'CALLE 100B'. The notes on the right side describe the traffic situation, mentioning 'CIRCULACION MEDIANA DE AUTOMOVILES', 'VELOCIDADES MODERADAS A NIVEL GENERAL', 'CON BUENA A LAS PRINCIPALES VIAS PERSETO UNA BUENA AFLUENCIA', 'NO HAY LA GRAN OFERTA COMERCIAL Y NO HAY CAFETERIAS O SITIOS DE OSEFETO PUBLICA', 'LA SEÑAL DE TRANSITO ANTES DEL YLLICIA Y BU PORE TAMBIEN ES UN PORE', 'A LAS 4:00 PM SE VECE MAYOR VA CIRCULACION DE MOTOCICLISTAS', 'PRINCIPAL POS TAXISTAS NO PARAN COMPLETO EN AMBAS DIRECCIONES PROCCION CON FARE', 'LA GRAN CAMBIAD DE ACCION GRANES DISMINUYE LA ILUMINACION EN LA INTERSECCION EN HORARIO DIURNO', 'LA 84 CONECTA CON LA 35 Y CON LA 35 CON LA 35'. At the bottom right, there is a logo for 'OEA MAPA'.

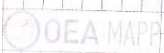
Observatorio de Movilidad de Medellín

D M A
 b) CUANDO MARCAN LA PARRA
 b) HACEN POR OBLIGACION DE
 FLUJO Y POR LA CANTIDAD
 SUBORDINAN LA MARCA DE CALLE
 DE PARE.
 SIENDO MARCA MARCA
 EN LA TARRA, PERO NO HORA
 PICO LA INTENSIDAD DE LA
 CUENTA PROYECTA DESENTRAN
 EN TIEMPOS GENERALES.
 NUMERO LA CÁMERA 1613
 DESDE LAS 4:00 PM A LAS
 4:35 SOLO HAN PASADO DOS
 AUTOBUSES (MICROBUS)
 LA SEÑALÉTICA ES VISIBILE Y
 PARA CON CONVENCIONES LEGISLATIVAS
 SIN DESGASTE EN LETRAS NI COLORES
 4:35 PASO UNA MOTOCICLISTA
 A VELOCIDAD QUE SOBREPASA
 VISIBILE LA VELOCIDAD RECOMEN-
 DAL PERMITIDO, SE VALE
 DEL PITO PARA SEÑALAR QUE
 LLEVA LA VIA Y NO DOMINAR
 LA VELOCIDAD.
 AUNQUE VENIAN CARROS EN LA
 DIRECCION OPUESTA ESTOY MUY MUY
 LA PARADA (AUNQUE SOLO PASARON
 LA MARCA)
 4:37 OTRO MOTOCICLISTA
 COMPLETA EL PITO AUNQUE
 AUNQUE NO LVA TAP
 RAPIDO

U M A
 4:40 ELISSO A CALIDAD
 EN LA INTERSECCION DE
 DESCRIPCION DE MOTIVALES
 OBSERVACION.
 DESCRIPCION: UNA VOLICETA
 QUE POR CIERRO LAS POCAS
 QUE PASARON CIRCULACION EVIDENTE
 A MAYOR VELOCIDAD QUE LAS
 AUTOMOVILES CASI CHOCO
 EN VEHICULO AUTOMOVIL QUE
 REALIZO UN GIRO A VELOCIDAD
 MUY REDUCIDA Y SE
 HIZO NECESARIO FRENAR
 MENTE.
 2 PARTICULARES
 MADES
 CONDUCTIVALES
 1 VEHICULOS
 DE GRAN TAMAÑO
 Y ESTRUCTURAS POCAS
 SE DISTINGUEN MENOS
 VULNERABLES Y
 CIRCULAN CON MAYOR
 VELOCIDAD Y MENOS
 PRECAUCION
 2 VEHICULOS MICROS
 Y SOLIAN CONSIDERAR
 MAS VULNERABLES SE
 LA INTENSIDAD DEL PITO COMO
 PRECAUCION Y EXIGENCIA
 DE SU DIRECCION A LA
 VIA AUNQUE EN UN CASO
 LA MOTOCICLISTA ERA
 RAPIDO (AUNQUE NO PASARON
 SI A

U M A
 TODOS LOS FOTOFIXOS
 SON DE ENTRE
 S Y T PISOS.
 MAYOR CANTIDAD DE CASOS.
 DURANTE LA PRIMERA HOJA DE
 OBSERVACION NO SE EVIDENCIA
 RIESGO INMEDIATO DE ACCIDENTES
 AUNQUE SI CONTIENE SEÑALES O
 TRANSGRESIONES A LA NORMA.
 4:41 UNA MOTOCICLISTA LLEVA
 A SU HIJO SIN CASCO AUNQUE
 CON MUCHA MUY RESPACIO.
 UN MOTOCICLISTA EN DIRECCION
 8-9 A 35 LLEVA A SU
 PERO BORDEA COLLA EN EL
 PORTAEQUIPAJE DE SU MOTO.
 NO HAY INTERACCION DIALOGICA
 ORAL ENTRE LAS FORMAS DE
 INTERACCION VIAL, NO OBSTANTE
 LA VOZNA ES UNA FORMA DE
 COMUNICACION VIAL EMPLEADA
 DESDE EL HABITUS. ESTO
 PUEDE SER DE ENFADO, AGRADE-
 CIMIENTO O ADVERTENCIA.
 LOS CASOS QUE TUVIERON LUGAR
 FUERON TODOS DE ADVERTENCIA
 Y REPRESENTAN UNA PRECAUCION
 PARA PESE A LA TRANSGRESION

U M A
 4:52 DECIDO PREGUNTAR
 AL DE LA LEGUMBRERIA
 SI OCURREN CON FRECUENCIA
 ACCIDENTES.
 TODOS LOS DIOS REFIERE
 QUE EL DIA ANTERIOR LLEVO
 UN
 SON FRECUENCIAS FRECUENTES
 NINGUNO MURTO EN EL MES
 QUE LLEVO TRABAJANDO.
 SE COMEN EL POTE DE FORTO
 O NO MARCAN EL CERO.
 La mayoría de los golpes
 cuando no hay visibilidad
 graves la gente no llama
 AL TRANSITO.
 NO HAY PROBLEMAS DE SEÑALIZACION
 5:00 PM. INICIO DE
 HORA PICO Y NO SE
 VE INCREMENTADO EL
 FLUJO DE CIRCULACION,
 TAMPOCO SE APREHA
 CONGESTION.
 NUEVA/ UNA MOTO USA EL
 PITO PARA INDICAR QUE
 LLEVA LA VIA (LA 3ª CON
 ESTA Y HAN PASADO
 MAS DE 100)



Paso 3

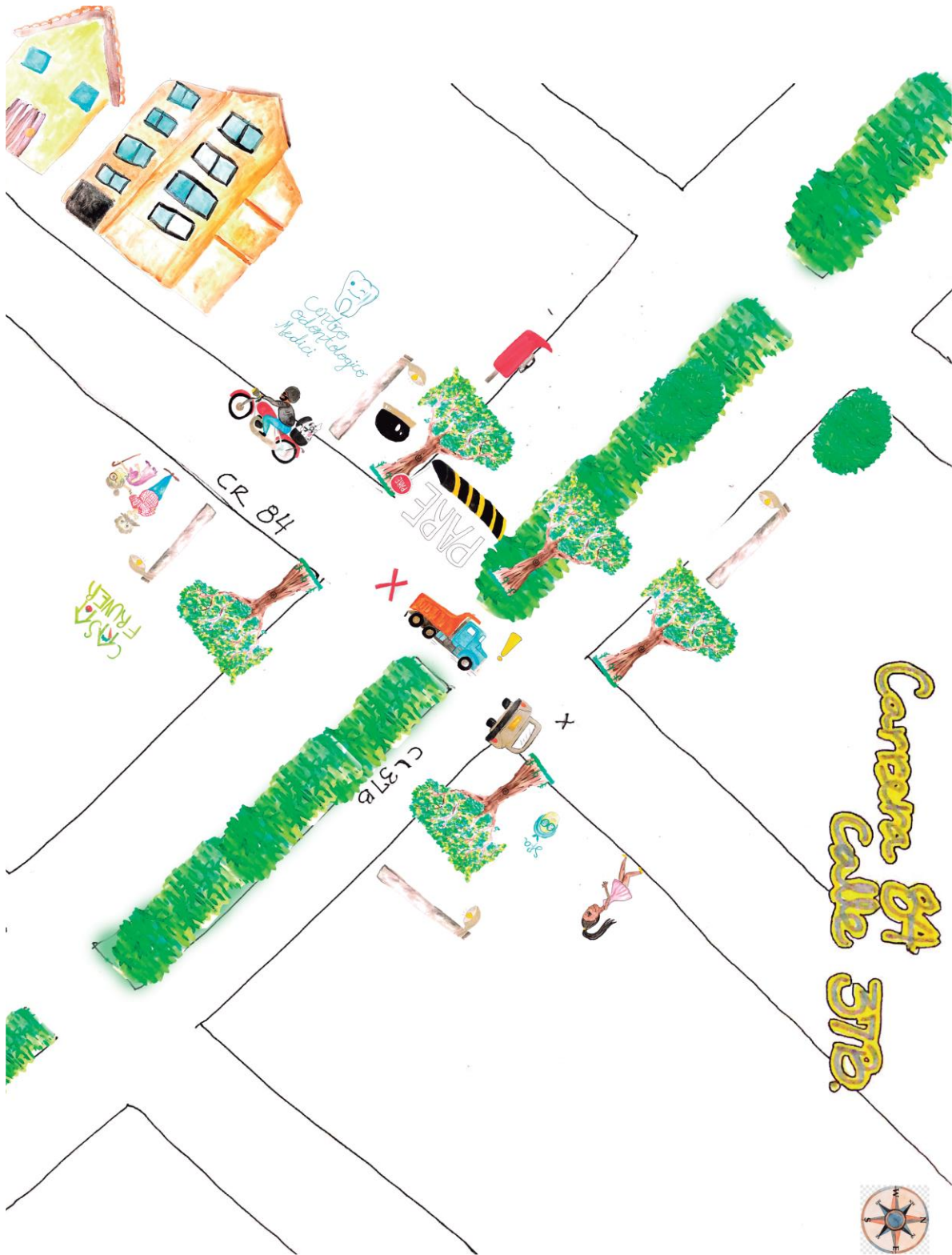
Diagramación tipo plano o mapa.

También puede recibir el nombre de mapeo, en este ejercicio además de realizar una especialización y darle una enmarcación territorial al lugar de observación propiamente dicho, se realiza también la ubicación espacial de los elementos observados de mayor relevancia, incluye elementos de diseño, actores viales, paisaje, interacciones y la mayor cantidad de elementos incluidos en el diario de campo.

Sirve como un marco de referente geográfico y también como un apoyo gráfico de la información levantada. Puede parecer un ejercicio repetitivo, pero su importancia radica en que la anotación en el diario refiere el hecho observado, pero no lo ubica espacialmente como si lo hace la diagramación tipo plano o mapa.

A continuación, se muestra una imagen de la diagramación derivada del ejercicio de observación. En ella pueden evidenciarse aspectos como el diseño barrial en distribuido en cuadras, algunas interacciones viales, un riesgo de incidente, el lugar donde ocurrió el incidente antes referido y del cual se derivó la elección del sitio a observar, señalización, individuos arbóreos, modos de viaje, urbanismo del sitio, mobiliario, disposición de postes de luz, presencia de cámaras, entre otros elementos.

La ilustración refleja una versión mejorada del boceto que se incluyó también en el diario de campo.



El tiempo estimado para la aplicación de la observación directa es de una jornada por tramo elegido más dos días de sistematización de la información y el tiempo total dependerá de la cantidad de segmentos elegidos como muestra representativa.

Observación indirecta y en movimiento.

Este tipo de observación es igualmente necesaria a la hora de analizar la conducta humana en los procesos de movilidad y es de especial interés para observar los recorridos de los modos de viaje y sus interacciones, ya que esto se dificulta más en la observación directa o puede observarse solo por pequeños tramos.

También es muy útil cuando se han de examinar incidentes que ya tuvieron lugar, mediante la exploración de videos registrados por cámaras del lugar, bien sea a través de cámaras de foto multas o de cámaras de seguridad de casas, locales o establecimientos.

De igual forma observar videos preexistentes o posteriores a la ocurrencia de un incidente vial, representa una forma de analizar la variación o el continuum de un patrón conductual asociado a la toma de decisiones, el cumplimiento o no de la norma vial, la disposición de conductas instaladas en el habitus de quienes se movilizan en los espacios de registro, los procesos de adaptación al lugar en materia de movilidad, la coherencia o incoherencia con el entorno por parte de los actores viales, los cambios o permanencias de conductas de las personas viajantes frente a modificaciones de sentidos viales, nuevas señalizaciones o transformaciones espaciales asociadas al diseño y planeación de ciudad, así como otros aspectos socio-técnicos que pudieran tener lugar en un espacio urbano específico. Adicionalmente esta modalidad sirve de contrastación o testigo de equivalencia conductual entre lugares diferentes, dentro de lo cual se pueden tener en cuenta elementos asociados a poblamiento y/o uso del entorno, factores económicos, de género, filiación poblacional y edad.

Con relación a lo referido en este subtítulo, la presente metodología propone, siguiendo los mismos criterios de elección zonal a partir de muestra representativa según las estadísticas, seleccionar tramos y recorridos de acuerdo a la frecuencia de incidentes viales presentados en determinadas zonas, dentro de las cuales se priorizaran aquellas con las alta ocurrencia de manera reiterativa y aquellos tramos o segmentos que se posicionen como nuevos escenarios de riesgo y de alta ocurrencia, es decir aquellos que si bien no han presentado una alta incidentalidad de manera histórica o sostenida, si están reportando un alto riesgo al momento de la aplicación de la presente metodología.

Lo anterior con relación a la observación indirecta desde videos preexistentes o posteriores a un incidente vial. Por su parte, los recorridos tendrán en cuenta la base de datos de víctimas por incidentes viales de la Secretaría de Movilidad de Medellín, los datos de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito IPAT, y una base de datos construida a partir de información solicitada a terceros como Secretaría de Salud, Empresas prestadoras del Servicios de Salud EPS, Registraduría Nacional, Cámara y Comercio (para modos de viajes involucrados o víctimas de incidentes que hayan tenido lugar en procesos de movilidad asociados a una empresa) y Registro Único de Afiliados RUAF (para aquellos casos en los cuales se cuente con números de identificación de víctimas desde IPAT o Atención a Víctimas de la Secretaría de Movilidad, pero no se cuente con datos de contacto o

residencia) Esta última fuente de información proporciona datos como: si la persona bajo búsqueda está viva o fallecida y a qué EPS se encuentra o se encontraba afiliada. Lo anterior es especialmente útil para poder solicitar la información a las EPS y de este modo establecer un contacto directo con víctimas sobrevivientes a incidentes y/o familiares y solicitar consentimiento para reconstruir los recorridos habituales de las personas que se vieron inmersas en un incidente e identificar aspectos fundantes de hábitos desde su entorno y lugar de residencia.

Así mismo la construcción de esta base de datos será importante para poder contactar a las personas para el desarrollo (previa consentimiento informado) de otras herramientas metodológicas que se detallarán más adelante como los son las cartografías sociales y las entrevistas.

Lo expresado en las líneas precedentes refiere la realización observación y registro de recorridos asociados a incidentes ya ocurridos, no obstante, también existen recorridos que deben tener lugar en alrededores y tramos derivados de movimientos por interacciones en lugares de alta incidentalidad (que son los mismos ya seleccionados para la observación directa). Este tipo de recorridos se desarrollan de la siguiente manera:

En el lugar de la observación directa, uno de los dos observadores puede elegir a partir de la observación directa de situaciones de riesgo (preferiblemente) o de manera aleatoria (si durante la observación directa no se evidenciaron situaciones de riesgo), seguimientos a ciudadanos, para replicar el recorrido emprendido por estos (ciudadanos) en zonas más amplias². Se puede realizar de dos maneras: acordando con la persona el seguimiento o de manera oculta, la cual es más apropiada porque registra los movimientos de forma más espontánea. Es importante contar con cámara, grabadora de audio para relatar lo observado y un GPS para realizar el trazado del recorrido.

Una tercera y última forma de recorrido que se propone aplicar es la de paseos aleatorios, que siguen el mismo procedimiento descrito anteriormente pero que no se centran en un solo ciudadano o ruta preestablecida por un individuo o los factores de incidentalidad preexistentes, en este caso se elige un recorrido de manera espontánea y se observan las dinámicas como tal y como se haría en la observación directa. En este tipo de recorridos se pueden hacer pausas, observar los elementos del entorno y la interacción, continuar en línea recta o desviarse con libertad, a la par que se hace una arqueología de la ciudad, es decir, se pueden buscar evidencias de intervención humana desde como: restos basura, marcas de aceite, huellas, rastros dejados por ciudadanos en parques y puntos de encuentro, transformaciones comunitarias en diseños de lugares, tales como

² La aplicación de esta herramienta está supeditada a la disposición de modos de viaje concordantes con el recorrido a seguir, a saber: Si el seguimiento de recorrido se hace a una persona cuyo modo de viaje es automóvil o motocicleta, se debe contar con un automóvil para realizar el seguimiento y contar con un conductor para que el observador pueda realizar un registro en video y el trazado de la ruta en un mapa), si el recorrido se hace siguiendo a una persona en bicicleta, se debe contar con una bicicleta y una cámara *GoPro* para registrar el recorrido y realizar el trazado de la ruta; por último si el recorrido a seguir es en transporte público o en caminata el procedimiento se simplifica y basta con realizar el seguimiento a la par que se registra el recorrido y se hace el trazado de la ruta. Es indispensable contar con una grabadora de sonido para registrar mediante audio las observaciones del recorrido, ya que realizar el llenado del diario de campo en movimiento se torna más complejo.

rampas o policías acostados improvisados, entre otros, siempre que estos guarden relación con las conductas asociadas a la movilidad.

En suma, la observación indirecta y en movimiento, en cualquiera de sus variantes, representa un seguimiento a recorridos, los cuales corresponden a procesos de identificación espacial de un segmento territorial, es decir, que se replica o se genera un movimiento en el territorio físico, en aras de poder identificar dimensiones, características, usos culturales, usos habitacionales, permanencias y modificaciones en los usos y costumbres, así como afectaciones derivadas de incidentes viales o precipitantes de ellos, factores de riesgo, formas de resistencia o de adaptación al entorno, habitus y sub-normas, entre otros aspectos propios de la movilidad.

Cuando los recorridos se hacen de manera acordada con una persona víctima de incidentes de tránsito, supone una acción vivencial y remite a un ejercicio de memoria en el que el interlocutor puede narrar las diferentes experiencias y características de su interacción con el territorio urbano. Si un recorrido acompañado es de larga duración, es factible que en él se generen conversaciones de gran profundidad que albergan dentro de sí elementos asociados a las formas como se ha construido su relación móvil con el territorio.

Los recorridos sitúan los hechos y acciones viales y permiten una georreferenciación de los mismos, por ello es recomendable que sean acompañados por una persona hábil en el empleo de GPS (Profesionales en: geografía, cartografía, topografía, ingeniería civil, arquitectura o afines) en caso de no contar con el personal dentro del equipo del OMM y/o con recursos para el acompañamiento, el quien acompañe o quien líder el recorrido puede realizar la toma de puntos previa capacitación en el uso de GPS. Adicionalmente la exactitud de este método dependerá de la herramienta a utilizar, pues si bien puede realizarse mediante *Google Maps* u otras plataformas libres, el margen de error ofrecido por las mismas es considerable.

El tiempo de aplicación de esta estrategia es aproximadamente de media jornada por recorrido más el tiempo de sistematización que variaría en función de la información recolectada, promediándose de manera tentativa en dos días.

Cartografía Social

Para la aplicación de esta herramienta se tendrán en cuenta los mismos criterios de elección zonal de los métodos que preceden a la cartografía social. Es decir: frecuencia de incidentes ponderados como muestra representativa dentro de los lugares de alta recurrencia de incidentalidad.

Esta estrategia es de tipo colectivo y participativo y se pretende la asistencia de al menos 10 personas que o residan en el tramo del incidente o se movilicen de manera recurrente por el mismo. Además de las bases de datos previamente referenciadas, para esta actividad también es importante contar con el apoyo de instancias comunitarias como Juntas de Acción Comunal JAC, Centros de Desarrollo, Cajas de compensación Familiar, Cedezos, Administraciones de parques lineales o Parques Biblioteca y líderes barriales³.

³ Como no se cuenta con una base de datos de líderes barriales por tratarse apenas de un ejercicio Piloto en del OMM, se recomienda buscar apoyo por parte de otras instancias y secretarías de la Alcaldía de Medellín

Se recomienda que a la cartografía social acudan los miembros de la comunidad y al menos tres miembros del Observatorio, en aras de que las personas conozcan al equipo de trabajo y de socializar los diferentes componentes del Observatorio, además de apoyar el proceso en registro fotográfico, interacción, control de asistencia, diligenciamiento de acta, entre otros. Esta actividad si bien es liderada por el profesional social, incluye aspectos de diseño y otras áreas de pericia diferenciada, lo cual redundará en la necesidad de participación de al menos tres personas del equipo. Se recomienda también la presencia del componente ambiental, ya que la interacción vial es una interacción con el medio ambiente urbano y este es susceptible de ser cartografiado (a criterio de la persona profesional en el área), así mismo puede ser un espacio oportuno para socializar normativas, tableros y otros elementos, sin restarle protagonismo a la intención central.

La cartografía social es un instrumento empleado por las diferentes ciencias sociales con el objetivo de hacer partícipes a las comunidades en los procesos de investigación. Es también una espacialización aportada por la comunidad, en dicha espacialización se trasciende el aspecto meramente físico de la geografía, se ubican también dentro del territorio, aspectos relacionados con los patrones de asentamiento, los procesos de poblamiento, la utilización de las vías y el espacio público, la utilización del territorio, así como las problemáticas circunscritas a él, permitiendo temporalizar la totalidad o parte de los procesos narrados y mapeados por las personas participantes.

Esta herramienta es de tipo dialógico y permite discusiones al interior de las comunidades, las cuales logran identificar procesos de su cotidianidad y problematizarlos desde las propias visiones del territorio, los usos y costumbres, los sistemas simbólicos y culturales.

En el caso concreto del estudio que se propone hacer, se sugiere iniciar la cartografía ubicando en el mapa una semaforización de la percepción del riesgo de incidentalidad: los lugares de alto riesgo son registrados por las personas participantes con la convención de un semáforo en rojo. Quiere decir que en esos puntos han presenciado un gran número de incidentes viales; por su parte la comunidad ubicaría por medio un semáforo amarillo aquellos lugares de riesgo moderado y por medio de un semáforo en verde aquellos espacios de riesgo limitado o inexistente.

Seguido de ello se abre un espacio para discutir por qué son semaforizados esos lugares de dicha manera y que factores intervienen para que sea de ese modo. Si los participantes no inducen temas relacionados con los hábitos de manera espontánea e inmediata tras la disposición de dicho espacio se puede motivar a que expliquen si hay algunos hábitos de las personas que incrementan o reducen los riesgos de incidentes y el porqué de dichos hábitos.

algunos ejemplos:

-Entre los jóvenes se ha fortalecido una creencia de que conducir motos a altas velocidades y sin elementos de protección es sinónimo de masculinidad y una personalidad intrépida. ¿En qué partes del mapa –calles- los jóvenes o adultos asumen posturas similares? ¿En qué espacios los jóvenes o

que adelanten procesos en las zonas elegidas, así como de EPM o empresas contratistas que han liderado obras de infraestructura vial o arquitectónica en los tramos seleccionados para la aplicación de la herramienta, tales como: Condor, Socya, Integral, entre otras

Observatorio de Movilidad de Medellín

adultos hablan sobre estos temas o hacen piques y muestras de acciones de alto riesgo? ¿En qué espacios se abstienen de estas acciones?...

-La publicidad vende autos y motocicletas proyectando la idea de que no comparten la vía con ningún otro auto o motocicleta y mucho menos con otros modos de viaje. (se puede inducir de la siguiente manera: ¿ustedes han visto que las “propagandas” de carros siempre los muestran solos, sin ningún otro carro alrededor? ¿cree que esto pueda incidir en conductas que incrementan el riesgo? ¿En qué parte del mapa perciben este factor?

- ¿creen que las mujeres y los hombres conducen de manera diferente en diferentes espacios del territorio? ¿Cómo y por qué? Ubique esas formas en el mapa y descríbalas.

- ¿Hay horas y días más riesgosos? ¿por qué? Ubiques las horas de mayor y menos riesgo en los diferentes espacios del territorio.

- ¿Creen que los modos de viaje alternativos como bicicleta o caminata son más vulnerables? ¿por qué? ¿qué partes del territorio son más seguras para las personas que usan modos de viaje alternativo y cuáles las más peligrosas? ¿por qué?

- ¿qué mitos o falsas ideas en relación al moverse de una u otra forma se han puesto de moda en el sector o territorio?

- ¿cómo aprende a conducir la gente del sector? ¿aprenden en el mismo sector? ¿en qué partes?

- ¿creen que todos los espacios deben ser compartidos? Si creen que no todos deben ser compartidos instar a que mencionen ¿cuáles y por qué?

-¿la comunidad ha tomado acciones para reducir los incidentes viales? ¿cuáles? Ubique las acciones en el mapa

- ¿hay personas como abuelos o personas con movilidad reducida que prefieren no salir por el sector por temor a sufrir un incidente vial? ¿Quiénes son estas personas? Ubique los lugares por los que prefieren no transitar.

- ¿creen que el entorno y el diseño de las vías del sector aportan a la seguridad vial? ¿Qué mejorarían? Y ¿Dónde? Ubíquelo en el mapa

- ¿Qué tanto conocimiento de las normas hay en los habitantes y transeúntes de la zona? ¿en qué partes del mapa se ve conocimiento o desconocimiento de las normas oficiales de tránsito?

-¿Qué normas que no son normas se volvieron una obligación por presión social o imitación y dónde? (ejemplo no parar completamente en los pares y policías, reducir en las zonas escolares solamente cuando el estudiantado está ingresando o saliendo a la institución educativa, no usar casco cuando se está con la pareja, realizar piques en moto los domingos en la noche, etc.)

Dependiendo de la participación de las personas y de los diálogos, pueden surgir más o menos temas a ubicar en la cartografía, no obstante, debe contarse con unos ejes base sobre los cuales trabajar. Cada uno de estos ejes debe contar con una convención prediseñada e impresa al momento de realizar el ejercicio, ello con el fin de que aquellas personas que no se sienten talentosas en el dibujo no se valgan de ello para eludir la actividad. De igual forma el hecho de que se encuentren listas,

facilita y agiliza el ejercicio porque las personas solo deben pegar la convención en los lugares, sin gastar tiempo dibujándolo y de este modo la atención se puede centrar también en el dialogo y la narrativa de la espacialización.

Nota: son bienvenidas propuestas de espacialización desde las otras pericias del observatorio en aras de que sean incluidas en la cartografía social. De igual forma si los demás miembros del OMM tiene otros temas que consideren pertinentes a nivel social y que deban ser incluidos en la guía de la cartografía para la generación de convenciones, se puede tomar esta propuesta como abierta e ir introduciendo criterios a conveniencia.

Es de advertir que hay temas que pueden surgir y que no cuenten con convención, por lo cual la persona que modera el ejercicio debe concertar la utilización de una nueva convención con la comunidad.

Se recomienda la lectura de esta propuesta por parte de todos los integrantes del OMM en aras de que sea nutrida y retroalimentada.

Entrevistas

Las entrevistas se constituyen como una fuente testimonial dialógica que hace parte de la investigación social. Para el caso de este estudio de observación de la conducta humana en las interacciones viales, se propone realizar entrevistas a profundidad y de carácter semiestructurado, ya que las preguntas a realizar deben tener flexibilidad, pues cada caso supone una forma diferenciada de interactuar en las vías, unas circunstancias de modo tiempo y lugar de ocurrencia de incidentes variables, una comprensión de los fenómenos particular y un uso de los sistemas simbólicos y el lenguaje también subjetivo (basado en la experiencia individual –pero que es construida desde lo colectivo-).

La entrevista a profundidad permite generar una conversación trascendente que ahonda en los fenómenos indagados, posibilitando en este caso la identificación modos de conducta vial individuales y colectivos, así como las percepciones del riesgo, la construcción discursiva, los conflictos en las calles, la actitud frente al entorno, las estrategias individuales para afrontar las dificultades presentes en los procesos de movilidad, entre otros aspectos de importancia.

De acuerdo con el manual de metodología en investigación social compilado por el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, la entrevista es “una conversación sistematizada que tiene por objeto obtener, recuperar y registrar las experiencias de vida guardadas en la memoria de la gente. Es una situación en la que, por medio del lenguaje, el entrevistado cuenta sus historias y el entrevistador pregunta acerca de sucesos, situaciones”⁴

Para esta investigación se propone realizar entrevistas a personas lesionadas y gravemente lesionadas en el marco de ocurrencia de un incidente vial, familiares de personas víctimas mortales de incidentes viales, personas involucradas y no lesionadas que se vieron inmersas en incidentes

⁴ <https://investigaliacr.com/investigacion/la-entrevista-en-la-investigacion-cualitativa/#:~:text=La%20entrevista%20es%20una%20conversaci%C3%B3n,48>). (fecha de consulta 24-03-2022)

viales con lesiones y/o muertes a terceros interactuantes y finalmente a conductores de servicios de transporte público involucrados en incidentes viales.

La cantidad de entrevistas a realizar será definida a partir de la ponderación de muestra representativa obtenida, una vez se cuente con una base de datos de contacto de las personas inmersas en incidentes viales y que fue referida previamente.

A continuación, se ofrece una guía de preguntas por tipo de población, que, si bien pueden conducir la entrevista para obtener determinados detalles, son susceptibles de ser modificadas según las particularidades de cada caso. La idea es que la entrevista adopte las veces de una conversación y no sea tipo encuesta, en aras de aportar soltura en el diálogo e incitar al establecimiento de datos de lazos de confianza que motiven la transparencia y la espontaneidad de la información.

Es importante invitar a las personas a que se expresen libremente y con total confianza, garantizando confidencialidad de la identidad si así lo prefieren y explicar que la información que salga de la entrevista no tiene fines judiciales, de señalamientos, ni de multas. Sino que se hace para entender las conductas humanas en las calles. Igualmente se debe diligenciar un consentimiento informado para grabar la entrevista y realizar videos o fotografías discriminando el consentimiento por modalidad de registro. En caso de que la persona no autorice ningún modo de registro se debe descartar dicha entrevista, ya que la información no podría ser sistematizada.

Entrevistas a personas lesionadas y gravemente lesionadas (aplica también para terceros involucrados y familiares de víctimas mortales haciendo modificaciones en la manera como se introduce cada pregunta):

Saludo y presentación

Explicación del ejercicio

¿Recuerda la fecha en la cual ocurrió el incidente?

¿Recuerda el lugar? ¿Cuál fue exactamente?

¿se dio cuenta cómo ocurrió?

¿Qué implicó para usted, su familia y sus seres queridos?

¿en qué cambió su vida y la de sus seres queridos?

¿cree que el incidente pudo ser evitado? ¿cómo?

¿Qué cosas cree que influyeron para que ocurriera?

¿ha cambiado su conducta vial después del incidente? ¿Cómo era antes y cómo es ahora?

¿había usted escuchado la expresión incidente vial? ¿Qué es para usted un incidente y qué es para usted un accidente?

¿culpabilizó a otra parte por el incidente?

¿ha escuchado de corresponsabilidad en los incidentes? ¿Qué significa para usted esta expresión? ¿Cómo más la llamaría? ¿cree que siempre hay un culpable? ¿Por qué?

Observatorio de Movilidad de Medellín

¿considera que la forma en que nombramos las cosas genera realidad? ¿por qué?

¿En qué se mueve más usted en la ciudad? ¿por qué?

¿siempre fue así?

¿le teme al medio de movilización (modo de viaje) que empleó usted el día del incidente?

¿sabe conducir otros medios de transporte? ¿Cuáles? ¿Cómo aprendió?

¿Qué papel ha jugado su barrio, sus amigos, su familia y los medios de comunicación en la manera como usted se moviliza en la ciudad?

¿qué opina del diseño de la ciudad?

¿considera que es incluyente y apropiado?

¿Medellín permite que cualquier persona en cualquier modo de viaje se movilice libre, digna y seguramente en cualquier espacio de la ciudad? Si la respuesta es negativa ¿Por qué? ¿qué sería necesario para que sí?

¿teme pasar por el sector donde ocurrió el incidente? ¿por qué?

¿recibió acompañamiento psicosocial después del incidente? Si no ¿por qué?

Si la respuesta es afirmativa preguntar en qué consistió y si lo considera adecuado y funcional.

¿usted considera que tiene buen conocimiento sobre las normas de tránsito?

¿tiene sus propias normas de tránsito? ¿cómo las construyó? ¿alguna de estas normas propias fue modificada después del incidente? ¿surgieron nuevas normas propias después del incidente?

¿qué opina de desincentivar la movilización en automóvil por la ciudad?

¿Qué opina usted de las altas velocidades?

¿qué opina usted de los elementos de seguridad?

¿recibió usted en la niñez capacitaciones sobre señales de tránsito o normas viales? ¿considera que le han servido en su etapa adulta?

¿Cómo educaría usted a sus familiares, amigos o personas queridas para evitar que sufran incidentes viales?

¿Qué desaprendería usted de la forma de moverse en la ciudad?

¿Qué le diría usted a los demás que desaprendan?

¿Cree usted que las normas de movilidad son flexibles o rígidas? ¿Cuáles cambiaría y por qué? ¿Cuáles nuevas propondría?

¿ha pagado alguna vez para evitar una infracción?

¿le han insinuado un soborno por una infracción?

Observatorio de Movilidad de Medellín

¿cómo ocurrió? (si ocurrió)

¿lo reportó? ¿por qué?

¿se considera actualmente una persona que se mueve mejor por la ciudad? Si la respuesta es afirmativa motivar a que explique cómo se dio esa transformación

¿Qué opina de cada una de las maneras de moverse en la ciudad: bicicleta, moto, carro, transporte público? ¿por qué no usa las que no usa? O ¿por qué usa más unas formas que otras?

¿por qué piensa eso de cada modo de viaje?

¿cree que los incidentes se dan por imprudencia?

¿cree que los incidentes se dan por exceso o falta de señales?

¿cree que los incidentes se dan por exceso o falta de normas?

¿cree que los incidentes se dan por exceso de confianza?

¿Quién cree usted que tiene más incidentes hombres o mujeres?

¿Quién cree usted que tiene más incidentes: ¿personas en moto, personas en carro, personas en buses, personas en volquetas o tracto mulas, personas en bicicleta, personas en carros eléctricos, personas en cuadríciclos, personas en patinetas, personas caminando? ¿por qué?

¿cree que hay un patrón o una forma común de conductas según el modo de viaje? ¿Por qué se dan esas conductas? ¿Por qué tiene usted esa apreciación frente a cada modo de viaje?

¿cree que las personas motociclistas, ciclistas y peatones causan accidentes? ¿por qué? ¿Cómo cambiaría eso?

¿cree que hay una prevención generalizada frente ciertos modos de viaje? ¿por qué? ¿cómo se cambiaría eso? ¿cree que cambiar eso ayuda en la seguridad vial?

¿cree usted que culpabilizar da solución al problema? ¿qué le daría solución?

¿cree que Medellín cuenta con un sistema de transporte público que llega eficientemente a todos los rincones de la ciudad o todavía hay gente que no puede bajar al centro de la ciudad? ¿por qué cree que esto sea así? ¿Qué cree que haga falta?

¿cree usted que las personas en situación de calle son más vulnerables a sufrir incidentes viales? ¿por qué?

¿cree usted que la ciudad de Medellín ofrece una movilidad hostil a los habitantes de calle? ¿por qué? ¿qué le cambiaría usted a eso y cómo?

¿Qué opina usted sobre la movilidad que realizan las personas extranjeras en Colombia? ¿hay diferencias en la manera de moverse entre unos migrantes y otros (ejemplo europeos y venezolanos)?

¿cree que las personas migrantes son más vulnerables al moverse por la ciudad?

¿cree que las personas migrantes han incrementado las cifras de incidentes? ¿por qué?

¿cree que las personas que se dedican a la mensajería y los domicilios inciden negativamente o positivamente en la movilidad? ¿cómo y por qué? ¿qué acciones tomaría usted? ¿Por qué cree que se da esa percepción? ¿qué derechos o garantías se les debería ofrecer? ¿Qué sanciones se les debería dar ante infracciones?

¿Qué opina de la garantía o ausencia de ella que tienen las personas de la tercera edad?

¿tiene usted algún caso de una persona adulta mayor conocida que haya dejado de moverse por la ciudad por temor a sufrir un incidente vial?

¿Cómo le garantizaría usted una movilidad segura a: ¿habitantes de calle, personas de edades avanzadas, personas con movilidad reducida, personas con dificultades visuales y auditivas, niños?

¿Cómo sería para usted una seguridad vial para todas las personas? ¿Cómo puede usted aportar a esa construcción?

Agradecimientos

Despedida

Entrevistas a conductores de transporte público

Esta entrevista indagará además de los elementos señalados en la guía de preguntas ya referida, aspectos como la influencia de la “guerra del centavo” (lucha vial conflictiva para recoger pasajeros) en la generación de incidentes y en la manera como creen que los otros los perciben y como ellos perciben a los otros, bien sea colegas o personas que usan otros modos de viaje.

Al igual que con la población anterior, se debe garantizar la confidencialidad de la identidad, ya que podría tener repercusiones de tipo laboral.

Herramientas experimentales con uso de nuevas tecnologías

Las herramientas experimentales, como su nombre lo indica, tienen poca o ninguna exploración en el campo de la movilidad y se trata justamente de una prueba piloto cuyo alcance aún no se conoce pero que se puede estimar. Es por ello que para este estudio se proponen dos estrategias experimentales que estarán orientadas a tener una mayor comprensión de la manera como las personas localizan el riesgo, así como de las construcciones discursivas, el uso del lenguaje y las lógicas humanas asociadas a las construcciones culturales de la movilidad.

Dichas propuestas son:

A) Un mapeo digital de uso público

Se trata de la disposición de un mapa como los de *google maps* en el que la gente pueda ubicar lugares donde ha tenido incidentes viales y puedan describirlos y exponer además que factores intervinieron, que personas se vieron inmersas (impidiendo el uso de nombres)

y cómo piensan que se hubieran podido evitar. Previo análisis, estas ubicaciones se pueden incluir también en la siguiente propuesta.

Para este ejercicio se le debe dar mucha fuerza a la difusión, la cual debe darse no solo desde el boletín de la Secretaría de Movilidad sino también desde medios ampliamente conocidos e incluso contemplar la posibilidad de pactar con influenciadores reconocidos para que le den visibilización a la alternativa.

- B) La generación de códigos QR que narren las circunstancias de modo tiempo y lugar de los incidentes priorizados en entrevistas (asegurándose de omitir las identidades) y las formas como estos incidentes pudieron ser evitados, sometiendo dicho planteamiento a los comentarios de la población en general. Dichos códigos se deben disponer en los lugares de ocurrencia, pero además se pueden ubicar en la web o enviarlos a personas con comparendos e infracciones que se encuentren en la base de datos de la Secretaría de Movilidad de Medellín. Esta es una estrategia que cumple múltiples propósitos porque además de comprender la simbología cotidiana de la movilidad y los usos discursivos de las personas, también se constituye como un ejercicio educativo y de memoria.

Al igual que en la propuesta anterior, esta estrategia requiere de una sólida difusión para que tenga el alcance esperado.

Para estas dos estrategias es importante contar con el permanente apoyo y participación del equipo de comunicaciones y de sistemas de información TIC. También se debe contar con apoyo jurídico para la disposición de un Acto Administrativo que bajo la normatividad vigente incluya las políticas de uso de la herramienta y exhorte al respeto por las identidades, la integridad y las vidas de la comunidad virtual participante y donde se aclare además que el uso es libre y voluntario y en ninguna circunstancia puede incluir coacción para ninguna persona que lo use, ni poner en riesgo a otras personas.

Etapas de sistematización, análisis y divulgación.

Cada una de las herramientas y procesos explicados anteriormente debe irse sistematizando de manera permanente en documentos que pueden ser tanto escritos como audiovisuales, según sea la necesidad identificada por el Observatorio.

Cada aplicación puede contar con un informe individualizado por herramienta, por tramo, por sector, por comuna o por conjugaciones entre tramos, sectores, barrios, vías arteria o comunas. No obstante, la riqueza de la aplicación bajo la ponderación de muestra representativa, cuyo análisis estaría acompañado de procesos comparativos con otros espacios de menor incidentalidad, formas discursivas presentes en los medios de comunicación, construcciones y percepciones subjetivas (experienciales) de las personas compartidas en herramientas interactivas de tipo presencial y virtual, además de la información estadística cuantitativa y los aportes de fuentes secundarias académicas, especializadas y de experiencias de otras ciudades y países, permite realizar una caracterización del componente humano, las conductas viales, las percepciones del riesgo y las formas de prevención de manera global para la ciudad de Medellín.

Observatorio de Movilidad de Medellín

Dicho documento puede representar un informe final pero no definitivo, ya que al ser la ciudad y la movilidad realidades complejas y dinámicas, se generan micro transformaciones cotidianas que deben ser evaluadas, observadas, registradas, analizadas y sistematizadas de manera periódica y/o constante. Por lo cual se deja a consideración de la coordinación del Observatorio de Movilidad de Medellín y la Secretaría de Movilidad de Medellín, su aplicación permanente y sistematización periódica, a manera de caracterizaciones trimestrales, semestrales o anuales.

De lo incluido en los documentos e informes de caracterización será posible identificar y tener en cuenta elementos importantes para etapas de diseño, planeación, normatividad, difusión, educación, estrategias correctivas, articulación interinstitucional entre otros aspectos de gran importancia en la construcción de seguridad vial y la salvaguardia de la vida.

Igualmente, de los materiales de análisis se puede emplear la información para boletines, piezas audiovisuales, materiales divulgativos, cortometrajes documentales, fanzines, posters, contenidos web, etc.

Como una última consideración es importante señalar que la presente propuesta metodológica, debe ser susceptible de procesos de mejoramiento continuo en los que se pueden adicionar o sustraer estrategias y herramientas. Así mismo al ser una estrategia en la que participará todo el equipo del OMM de manera directa e indirecta, es de gran importancia que se cuente con todas las miradas, por lo cual se sugiere que cada uno de los integrantes estudie y revise la propuesta procurando una retroalimentación orientada a otorgar a la propuesta una mirada holística e integral.

Elaboró: Diego Echeverri

Aprobó: Emanuel Ospina

Julieth Pavón