



Revista GEON (Gestión, Organizaciones y Negocios.)
ISSN: 2346-3910 en línea
revistageon@unillanos.edu.co
Universidad de los Llanos
Colombia

García Londoño, Martha Luciaⁱ.
**Factores influyentes en la movilidad desde el
enfoque de la gestión pública.**

Revista GEON, Vol. 4, No. 1, 2017
Pág. 70-79

Disponible en: <https://doi.org/10.22579/23463910.44>

ⁱ <https://orcid.org/0000-0001-8878-6025>

Esta publicación
se encuentra bajo
licencia: Creative
Commons
Reconocimiento-
NoComercial-
SinObraDerivada
4.0 Internacional



RevistaGEON

“ Identificaron el programa de ciudades amables como un programa que mitiga la congestión vehicular y promueve el transporte público ”

García Londoño, M. (2017). Factores Influyentes en la Movilidad desde el Enfoque de la Gestión Pública.

<http://revistageon.unillanos.edu.co>

Factores Influyentes en la Movilidad desde el Enfoque de la Gestión Pública por Martha Lucía García Londoño

Influential Factors in Mobility from the Public Management Approach by Martha Lucía García
Londoño

Martha Lucía García Londoño
Doctorando en Administración Gerencial
Universidad la Gran Colombia
garcialonmartha@miugca.edu.co

Artículo recibido 2016/08/30
aceptado 2016/11/24

Resumen

La investigación analiza los factores que influyen en la movilidad en el centro y norte de la ciudad de Armenia desde el enfoque de la gestión pública. Se estudian diferentes factores de tipo político, económico, social, cultural, infraestructural y administrativo con el propósito de valorar la gestión de la administración pública y el análisis de las políticas en materia de infraestructura, bienestar social y desarrollo socioeconómico de la región.

Los resultados presentados son obtenidos de la primera fase terminada de la investigación. El diseño metodológico se enmarca en una investigación de enfoque mixto, y que se constituye de tres partes: la primera, de naturaleza cuantitativa mediante encuestas tipo Likert aplicadas a una muestra de conductores particulares; la segunda, de corte cualitativo, donde se indaga una submuestra de actores del sector público, a través de entrevistas.

Finalmente se hace correlación de variables a través del método de análisis multivariado. Consecuentemente se determina una correlación significativa de tres factores influyentes, como son: conocimiento de la gestión pública, la facilidad de adquisición de créditos financieros para vehículo y la ausencia de políticas públicas para mejorar la movilidad. También se identifica una correlación directa entre los factores influyentes político – administrativos y lo social. Además, se da una segunda correlación entre los factores administrativos y culturales. Estos aspectos producen políticas inadecuadas para afrontar el problema de movilidad, por lo cual es necesario proponer insumos que contribuyan a plantear políticas y direccionamiento estratégico de la movilidad.

Palabras clave: Transporte, transporte urbano, política gubernamental, administración pública, asignación de recursos.

Abstract

This research analyzes the factors that influence mobility in the center and north of the city of Armenia from the viewpoint of governance. different factors of political, economic, social, cultural, infrastructural and administrative, in order to assess

the management of public administration and policy analysis in infrastructure socio-economic development is studied, social welfare and region. The results presented are obtained from the first phase of research completed. The methodological design is part of an investigation of analytical and empirical cut mixed approach, which is made up of three stages: the first quantitative in nature through surveys Likert applied to a sample of private drivers; the second, qualitative court, where a sub-sample of public sector actors is investigated through interviews; and a third where a glut of data mediated grounded theory develops. Finally, correlation of variables is made, through multivariate analysis method. Consequently, a correlation is determined by three influential factors, such as: knowledge of public administration, ease of acquisition of financial credits for vehicles, and the absence of public policies to improve mobility. administrative and social - is a direct correlation between the influential political factors were also identified. In addition, a second correlation between administrative and cultural factors is given. These aspects produce inadequate policies to address the problem of mobility, which is to propose inputs that contribute to raise political and strategic direction of mobility.

Keywords: Transport, urban transport, public policy, public administration, resource allocation.

Introducción

La investigación tiene como pretensión indagar acerca de los factores que inciden en la movilidad de la ciudad de Armenia desde el enfoque de la gestión pública. Se estudian diferentes aspectos como el político, económico, social, cultural, infraestructura y administrativo, con el propósito de valorar la gestión de la administración pública y el análisis de las políticas en materia de infraestructura, bienestar social y desarrollo socioeconómico de la región.

El problema de movilidad ha ido aumentando significativamente, llegando incluso a copar las vías alternas de la ciudad. Actualmente se identifican 17 puntos críticos donde se generan trancones, accidentes, contaminación auditiva y demás consecuencias del mal flujo vehicular. Estas situaciones propician un gran número de impactos ambientales y sociales, que lleva a una negativa repercusión en la calidad de vida de las personas.

El malestar que produce dicha problemática en la comunidad es el resultante de accidentes en la vía, los largos tiempos de espera, la congestión vehicular. Además, se le suma la ausencia de proyectos de inversión que den

cuenta del financiamiento y puesta en marcha del mejoramiento de la infraestructura vial.

La ciudad de Armenia pasó en diez años de 7.000, a tener, en 2016, un total de 80.000. En este contexto, los principios rectores del urbanismo moderno y las diferencias entre la ciudad tradicional y la ciudad moderna develan la mezcla desordenada de usos de la ciudad tradicional frente a los conflictos de saneamiento, densificación y movilidad que empiezan a darse en los territorios urbanos. Por consiguiente, como fundamentos del urbanismo moderno se tienen cuatro funciones: habitar, trabajar, recrearse y movilizarse.

Contexto Teórico

Dinamismo de la Movilidad

El ideal de movilidad se caracteriza por el dinamismo en los medios de transporte y movimiento a partir de las categorías de transeúnte y vial. Por tal motivo, se examina la percepción que tiene el ciudadano en cuanto a las condiciones óptimas para el desplazamiento, de igual manera, se obtiene una caracterización precisa de la gestión gubernamental, lo que lleva

a explicar los factores nocivos y plantear propuestas como mejorar la infraestructura de la ciudad, fomentar la cultura ciudadana, proponer planes de gestión para disminuir el grado de accidentalidad y disminuir la contaminación visual por la invasión del espacio público.

La movilidad es la función que relaciona las otras tres y no solo es un elemento en la estructura de la conformación física, sino que determina la eficiencia o no de la planificación urbanística. El incremento en la demanda de movilidad de una ciudad responde a su crecimiento económico: Al incrementarse los desplazamientos, el flujo se torna mayor que la estructura que lo soporta, generando como resultado congestión, trancones e ineficiencia urbana (Nicolás, 2012).

En una descripción sobre el nuevo modelo de atención a las distintas necesidades de relación de los ciudadanos se apuesta firmemente por el transporte colectivo, con la certeza de que cada modo tiene unos requerimientos de demanda y distancia de desplazamiento que obligan a confiar en la intermodalidad como respuesta que anima a muchos ayuntamientos a rescatar el espacio público urbano para el desplazamiento a pie o en bicicleta, los cuales proporcionan menos contaminante, siendo saludable y más adecuado a las carencias de energía que amenazan al planeta. De hecho, ante los problemas medioambientales se deben priorizar las opciones orientadas a brindar una mayor equidad social.

Según el análisis de la movilidad urbana, las personas transitan por las ciudades con el fin de realizar una cadena de acciones de su provecho como trabajar, estudiar, hacer compras y visitar amigos, entre otras. Este movimiento puede llevarse a cabo ya sea caminando o utilizando vehículos motorizados (buses y automóviles) o no motorizados (bicicletas). Dicho tránsito, refleja consumo de espacio, tiempo, energía y recursos financieros. Este también puede traer consecuencias negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica y congestión vehicular.

El acelerado proceso de urbanización de las sociedades en los últimos años conlleva la

necesidad de preservar las ciudades para que sus lugares ofrezcan una buena calidad de vida, lo cual incluye escenarios adecuados de movilidad de personas y mercancías. Esta necesidad se acrecienta en las grandes metrópolis que ya registran graves problemas sociales, económicos y ambientales afines con el desplazamiento de sus habitantes (Vasconcellos, 2010).

El uso racional y la caracterización de las vías y caminos en los distintos medios de transporte, implica que los diferentes movimientos serían controlados con señales y los conductores y transeúntes serían disciplinados en cuanto a la observancia de las reglas (Johnson, 2004).

Posturas de la Administración Pública

Sánchez (1998) define el gobierno local como “El conjunto de reglas y pautas institucionales mediante las que se gobiernan las corporaciones locales, las formas de participación de los ciudadanos en la vida política local complementarias de su intervención en los procesos electorales”. Así mismo, plantea los elementos que componen un gobierno local entre ellos:

1. Sistema de representación política básica (partidos políticos y/o asociaciones de electores).
2. Constitución de asamblea o consejos.
3. Existencia de órganos ejecutivos.
4. Implantación de sistemas de control externo e interno.
5. Sistema de partidos que permitan los juegos de mayorías o minorías en los órganos representativos.
6. Fórmulas de participación complementarias de las tradicionales de representación (Sánchez, 1998, p. 161).

En este contexto, se define a la administración pública como un proceso en el que las reglas generales se convierten en decisiones específicas para casos individuales (Almond y Powell, 1978).

En este mismo orden de ideas se trae a colación el pensamiento de Guy (1999), quien plantea que no debe confundirse la burocracia con la administración pública porque no toda organización pública debe considerarse burocracia.

Según Waldo (1964), se puede entender a la administración pública mediante tres acepciones básicas:

1. La actividad o proceso mismo (administración pública).
2. La disciplina de estudio (administración pública).
3. La enseñanza e investigación de la actividad pública (ciencia administrativa o ciencia de la administración).

Esta disciplina surge en el siglo XVII con el movimiento de los cameralistas y en particular con la ciencia de la política; su enseñanza e investigación se inicia de manera sistemática en el siglo XIX y se desarrolla en forma extensa en el siglo XX. (Sánchez, 2001).

Waldo (1964) postula que el objeto de la administración pública es buscar su propia disciplina, es decir, la administración pública solo tiene un objeto de estudio: la actividad organizada del Estado.

La tendencia de la administración pública en relación con otras estructuras, como su especialización interna, obedece a las demandas sociales por el establecimiento del orden público y la solución de necesidades de servicio de manera organizada y en forma eficiente. “La administración pública actual es el reflejo perfecto de la evolución histórica que trascendió de esquemas organizacionales rudimentarios hacia modelos mayores, variados y complejos”. (Sánchez, 2001, P. 56).

Como se observa, las concepciones acerca de la Administración Pública se justifican por razones de tiempo y lugar.

El Informe Conpes 3572 del Departamento Nacional de Planeación en su análisis de movilidad en transporte público en las

ciudades, establece que las actividades más productivas de la economía, habitualmente se ubican en los centros urbanos, reuniendo de esta manera la generación de riqueza.

En muchos países del mundo más del 80% del producto interno bruto PIB, se genera en las ciudades, y la comunidad de negocios observa con atención las condiciones que ofrece cada ciudad para localizar sus actividades, en el marco de un proceso de globalización creciente.

Es de esperar que en los próximos años se siga incrementando la población en las ciudades debido principalmente a la tendencia natural hacia la concentración de las actividades económicas, generando nuevas necesidades de provisión de servicios públicos y facilidades de movilización y transporte (Conpes 3572, 2015).

La administración muchas veces media entre las demandas de los grupos de presión de una sociedad y los políticos, formando parte de “redes de problemas”. Las redes que se forman alrededor de cualquier área de políticas públicas están compuestas tanto por grupos de interés y políticos como por organizaciones gubernamentales (Betancurt y Ramírez, 2008).

Materiales y Métodos

El diseño metodológico parte de dos modelos de investigación: enfoque mixto. Dentro de las fases de la investigación se pueden reconocer: la primera de naturaleza cuantitativa con encuestas tipo Likert para conductores particulares. La segunda, cualitativa, una submuestra de actores del sector público por medio de entrevistas; y un tercero, una saturación de datos mediada por la teoría fundamentada. Finalmente se hace correlación de variables a través del método de análisis multivariado.

Se estudian diferentes factores políticos, sociales, culturales, económicos, infraestructura y administrativos. Para cada uno de ellos se establecieron 24 variables para la correlación. Lo anterior fue desarrollado con el

programaSpadWin3.5, el cual es especializado para análisis como los descriptos.

También se estudia la metodología cualitativa y sus principales componentes. Existen tres componentes principales en la investigación cualitativa:

1. Datos. Provenientes de los diferentes instrumentos para la recolección de la información.
2. Procedimientos. Métodos usados por los investigadores para interpretar y organizar datos.
3. Codificar. Es decir, el hecho de conceptualizar la información, reducirla, elaborar y relacionar todos los datos.

La teoría fundamentada según Strauss & Corbin (2002) es aquella que se deriva de los datos recolectados de una forma sistemática y analizados mediante un método de investigación, guardando estrecha relación entre su recolección, su análisis y la teoría surgida a partir de la misma.

Con base en este tipo de teoría se analiza la información recolectada y a partir de la cual es probable que se generen nuevos conocimientos, aumentando su comprensión y proporcionando una guía bastante significativa para la acción.

Frente a esta posibilidad, Patton (19990) realizó un comentario acerca de las evaluaciones cualitativas: “La investigación de la evaluación cualitativa se basa tanto en el pensamiento crítico como en el creativo; tanto en la ciencia como en el arte del análisis” (p. 434). Es decir, el análisis es toda aquella interacción entre los datos y el investigador.

La matriz condicional consecucional tiene la función de poder ubicar un fenómeno en algún contexto, construyendo un relato sistemático, lógico e integrado, especificando la naturaleza de las relaciones entre los acontecimientos y fenómenos significativos (Strauss & Corbin, 2002).

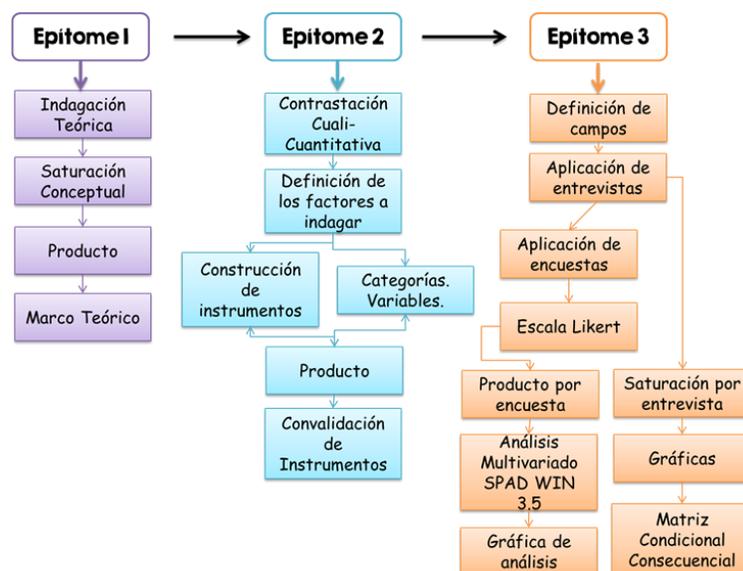


Figura 1. Fases de la investigación. Fuente: elaboración de los autores.

Población

La población objeto de estudio fueron los dueños de vehículos particulares que se desplazan en el centro y norte de la ciudad de armenia. La investigación se realizó bajo un muestro aleatorio simple, con población finita. La siguiente tabla muestra los datos técnicos:

Tabla 1 Ficha técnica.

Tipo de Muestreo	Aleatorio Simple
Nivel de confiabilidad variable aleatoria	95%
Margen de Error Máximo Permisible	75%
Complemento de la confiabilidad en la variable aleatoria.	5%
Total, instrumentos a aplicar	287
Tamaño de Muestra	40458 vehículos registrados en la ciudad de Armenia- año 2015.

Fuente: elaboración de los autores.

Resultados

Análisis Multivariado Correlacional

Se desarrolló el análisis factorial respectivo donde se aprecia cada una de las variables y factores que inciden en la movilidad, así como la gestión administrativa presenta un efecto diferencial e influencia sobre la inercia existente entre los factores político, social, cultural, económico, infraestructura y administrativo, los cuales se aprecian en el respectivo plano factorial y se convierten en los aspectos relevantes para la posterior formulación de insumos básicos que contribuyan a proponer un direccionamiento estratégico en políticas de movilidad.

En la siguiente figura se presenta el dendograma con las variables y factores analizados.

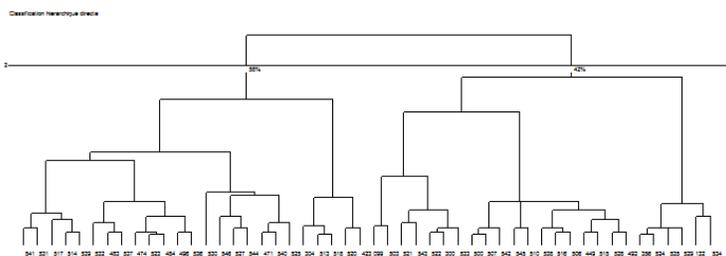


Figura 2. Plano Factorial –dendograma. Fuente: elaboración de los autores.

Dentro del plano factorial se correlacionaron 24 variables, las cuales permiten mostrar su comportamiento y relación entre los diferentes tipos de factores analizados. En los que las variables que presentaron mayor correlación entre un factor y otros se aprecian en la siguiente figura:

En el análisis multivariado de los factores 1 y 2 se correlacionan 24 variables correspondientes a las seis categorías de estudio (político, económico, social, cultural, infraestructura, y administrativo) en el que se presenta mayor correlación entre lo político administrativo, social y cultural.

Así mismo, todas convergen en el factor de infraestructura, que conlleva a los ciudadanos a tener una percepción negativa acerca de la administración los recursos y la gestión pública.



Figura 3. Factores y variables de mayor correlación. Fuente: elaboración de los autores.

En el factor 1, y el primer grupo, se analizan las variables políticas, en las que se identificaron el programa de ciudades amables, como un programa que mitiga la congestión vehicular y promueve el transporte público; también se reconoce la señalización en la ciudad y el programa de zonas azules, que son espacios para el estacionamiento de vehículos en la vía.

La mayoría de los conductores de este grupo dicen tener suficiente conocimiento acerca de las políticas públicas que está llevando a cabo el gobierno y sus secretarías en materia de invasión del espacio público. Sin embargo, algunas personas manifiestan no tener conocimiento sobre este tipo de estrategias gubernamentales.

En cuanto al fomento del uso del transporte público, la población del factor 1 expresa que los gobernantes han impulsado su uso. Por medio de esta encuesta se infiere que consideran suficiente el apoyo.

En la variable que permite observar si se ha propiciado una continua mejora en desarrollo de políticas públicas y de transporte, se obtuvo que estos conductores están de acuerdo con el mejoramiento de las mismas, y reconocen el desarrollo de la ciudad y del gobierno en estos temas; aunque también hay conductores del factor

2 que piensan lo contrario y están en desacuerdo, por lo tanto, consideran que no hay un progreso a lo largo del tiempo en torno al tema.

El factor de conductores 2 se caracteriza a los conductores que manifiestan encontrarse afectados de alguna manera por el caos vehicular que se presenta en Armenia, aunque sea de forma continua. Para ellos la accidentalidad no es una variable significativa. Por otra parte, estiman que los tiempos de retraso como consecuencia del caos vehicular y los embotellamientos son de 5 a 10 minutos diarios por desplazamiento que se realice; el factor indica traslados con motivos de actividades laborales y de compras, además de transportarse para ir a su vivienda.

En cuanto a lo cultural, el factor número 2 se distingue por experimentar diariamente de 7 a 10 veces la invasión del espacio público, aunque también hay individuos que dicen no experimentar esta situación. La mejor manera de mitigar el desorden cultural, según los conductores del grupo 2, es realizar comparendos educativos con otras estrategias que combatan esta problemática; además comparten la idea de que otra posible solución son las campañas de concienciación ciudadana donde el gobierno realiza actividades de impulso y fomento cultural hacia la población con el fin de transmitir un mensaje sociocultural y la adopción de un buen comportamiento por parte de los ciudadanos.

Las personas que hacen parte del grupo de conductores número 2, no consideran que el tamaño de la familia afecte la demanda de transporte, por lo tanto, para estos no representa una variable significativa. Para las personas asociadas a este factor en el ejercicio de conducir por el centro y norte de Armenia, 6 de los 7 compromisos del conductor representan una alta significancia, estos simbolizan algunos valores y responsabilidades que tienen los individuos; de esta manera se comprenden los aportes culturales que permiten alcanzar un desarrollo de la movilidad. Este factor establece que obedecer las normas de tránsito, admitir las faltas, aceptar la sanción, respetar y colaborar con las autoridades de tránsito, mantener el vehículo en buen estado de higiene y seguridad, tolerar a los demás

usuarios de las vías y ser prudente con el uso del pito, son de vital importancia para mejorar el ambiente vial de la ciudad; de esto ese infiere que el gobierno debe popularizar el uso de estas conductas en pro de una mejor movilidad.

El grupo 2 en cuanto a componentes económicos se caracteriza por usar la motocicleta como principal medio de transporte. En su forma de pensar, también estiman que el crédito sin cuota inicial y la aprobación inmediata del mismo se presentan como estimulantes de créditos financieros, lo cual ha fomentado la adquisición de vehículos propios en los ciudadanos; las facilidades de pago, del mismo modo, forman parte de estos fenómenos que incentivan la compra de transporte privado y que desmotivan el uso del transporte público, por lo tanto, es un gran motor de las congestiones vehiculares en centro y norte de la ciudad de Armenia.

El factor de conductores 2, considera que los medios de transporte son de precio moderado o alto, lo cual desestimula el uso del transporte público y fomenta la compra de motocicletas, dado que es un medio más accesible, económico y de tipo privado. Los conductores igualmente entienden que el ingreso per capita es una variable que incide en la movilidad vehicular, pues se puede lograr un acceso con menos dificultad a los diferentes medios de transporte, además permite la adquisición de más vehículos por familia, llegando al punto donde cada integrante puede tener su propio medio de transporte.

Las personas agrupadas en este factor reconocen y tienen pleno conocimiento de algunos de los nuevos proyectos que tiene el municipio para el desarrollo vial con el impuesto de valorización. Estas personas asumen que las intersecciones del Parque de la Constitución y de la Avenida Centenario con el conjunto residencial Castellón; la conexión de la carrera 15 con la avenida las palmas y la rehabilitación vial de la Avenida Centenario son de gran importancia para canalizar el transporte de la ciudad y poder ser más eficientes en el uso de las vías.

Según su percepción, registran que las principales causas que intervienen de forma

negativa en el desplazamiento son la malla vial inapropiada, el incremento vehicular y las obras inconclusas, inclusive afirman que son estas tres variables aglomeradas las que afectan los recorridos vehiculares de los habitantes de Armenia.

También indican la ausencia del Estado y de políticas públicas enfocadas al transporte y la movilidad, reconocen la mano débil de la Secretaria responsable del tránsito y transporte en la ciudad, igualmente visualizan el crecimiento exponencial del parque automotor en las vías de la ciudad. Plantean que una de las posibles soluciones es la ampliación de vías principales, para que se pueda desplazar una mayor cifra de vehículos, sin inconveniente alguno.

También consideran que se requiere la reparación de la infraestructura existente y la construcción de nuevas calles y avenidas para mitigar de manera significativa la movilización inadecuada de la ciudad de Armenia.

En cuanto a las variables de gestión administrativa se presentan varias contradicciones, pues expresan que el direccionamiento estratégico que se le da a los recursos por parte de los gobernantes en materia de tránsito y transporte es buena, regular y mala; también indicaron que no saben o no responden acerca del destino de estos recursos, lo cual sugiere que no hay claridad frente al tema y hay muchas confusiones en los ciudadanos.

Algunos de los ciudadanos de este factor dicen que tienen suficiente conocimiento del uso que se le dan a los recursos para mejorar la movilidad; pero igualmente expresan que tienen un conocimiento insuficiente o que no saben del tema. Esto se convierte en un problema administrativo, pues para todos los ciudadanos debe estar claro el manejo de los recursos, sobre todo los de tránsito y transporte, ya que esta maneja una buena porción del erario público.

El factor 2 expresa que los integrantes de este grupo tienen un conocimiento medio o alto acerca del plan estratégico en urbanismo, en sistema de movilidad y transporte sostenible en la ciudad.

También algunos afirman que no conocen del tema, esto se presenta como una problemática debido a que este plan debe estar bien proyectado en la mente del ciudadano, para así tener claridad sobre proyectos a futuro y la infraestructura vial existente. Todo lo anterior se refleja en que el nivel de confianza que tienen los ciudadanos en la gestión administrativa y en los gobernantes actuales, para desarrollar y ejecutar los planes de mejoramiento de la movilidad en la ciudad de Armenia es prácticamente mínima, lo cual evoluciona y se convierte en una problemática más grave para la gestión pública, pues su principal preocupación es el ciudadano y su bienestar.

El factor número 2 se caracteriza por reconocer programas de señalización, en conjunto con derechos y deberes del conductor; también distingue el programa de las zonas azules, que lleva a cabo la alcaldía y la secretaria de tránsito y transporte.

Desde el punto de vista administrativo, el factor 3 estima que el direccionamiento estratégico que se le da a los recursos por parte de los gobernantes, en materia de tránsito y transporte es malo, regular o bueno. Por lo tanto, se considera que hay un manejo regular de los caudales orientados al tránsito y el transporte.

También habla de que hay una mínima y suficiente claridad acerca del direccionamiento que los entes gubernamentales dan al uso de los recursos para mejorar la movilidad; todo esto sugiere que hay unas personas que sí conocen el tema y otras tienen un conocimiento superficial sobre los recursos destinados por el gobierno a la movilidad.

El factor 3 determina que las personas pertenecientes a este grupo tienen un conocimiento bajo o alto acerca del plan estratégico en urbanismo en sistema de movilidad y transporte sostenible en la ciudad; esto también sugiere el desconocimiento del plan por parte de algunas personas del factor 3.

En cuanto al nivel de confianza que el factor 3 tiene en la gestión administrativa y en los gobernantes actuales para desarrollar y ejecutar los planes de mejoramiento de la movilidad en la

ciudad de Armenia, consideran que la confianza es alta, regular y de la misma manera dicen que no hay confianza, por lo tanto, muestra la disyuntiva de las personas del factor 3.

Esto permite inferir que hay muchas contradicciones en el factor 3, y que, por lo tanto, no hay claridad acerca del manejo de los planes y de los mismos recursos que le son asignados. Estas disyuntivas permiten deducir que no hay una claridad y que se presentan muchos choques entre las personas del mismo grupo.

La siguiente tabla presenta los datos estadísticos relacionados con el conocimiento.

Tabla 2

Conocimiento ciudadano de Armenia de las políticas y estrategias administrativas sobre movilidad.

Alto.	6	2,01%
Insuficiente.	171	57,38%
Ningún conocimiento	80	26,85%
Suficiente.	41	13,76%
	298	

Fuente: elaboración de los autores.

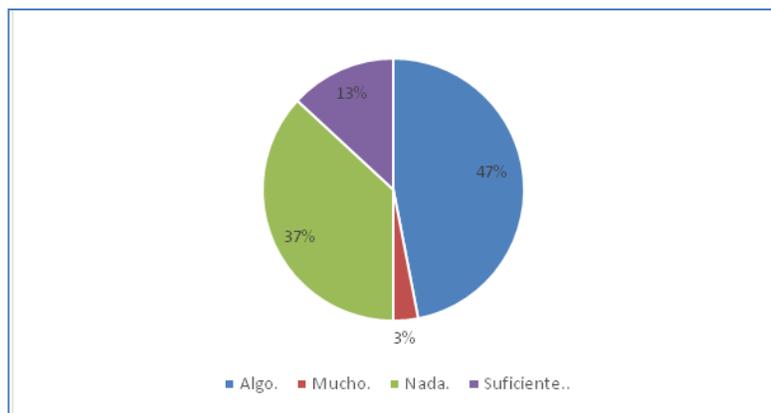


Figura 4. Percepción del ciudadano de Armenia sobre el fomento al uso del transporte público. Fuente: elaboración de los autores.

Según el criterio del 47% de las personas encuestadas, es decir, 140 individuos de la muestra opinan que en la ciudad de Armenia se ha fomentado algo el uso de transporte público por parte de los entes gubernamentales; mientras que

110 personas dicen que no se ha fomentado nada, correspondiéndole el 37% de la muestra.

El 13% en cambio afirma que se ha fomentado lo suficiente el transporte público, mientras que solo el 3% o 9 individuos afirman que se ha fomentado mucho.

Conclusiones

Los grupos del factor 1 presentan un alto conocimiento en materia de políticas públicas llevadas a cabo por el Gobierno y sus secretarías en materia de invasión del espacio público. Pero en este grupo hay personas que manifiestan no tener conocimiento alguno sobre este tipo de estrategias gubernamentales asociadas con combatir la irrupción del espacio público.

También hay conductores del factor 2 que piensan lo contrario y expresan que están en desacuerdo, por lo tanto, consideran que no hay un progreso a lo largo del tiempo en materia de políticas gubernamentales y de transporte.

Identificaron el programa de ciudades amables como un programa que mitiga la cogestión vehicular y promueve el transporte público; de la misma forma se reconoció la señalización que se está adecuando en la ciudad y el programa de zonas azules, que son espacios para el estacionamiento de vehículos en la vía.

Los grupos del factor 2 se caracterizan por reconocer programas de señalización, en conjunto con derechos y deberes del conductor; también distinguen el programa de las zonas azules que lleva a cabo la Alcaldía y la Secretaria de Tránsito y Transporte.

Los conductores del grupo 2 expresan que tienen un conocimiento alto y suficiente acerca de las políticas públicas que está tomando el Gobierno en materia de invasión del espacio público; aunque algunas personas expresan que tienen un conocimiento mínimo sobre estas políticas.

El factor 3 determina que las personas pertenecientes a este grupo tienen un

conocimiento bajo o en ocasiones alto acerca del plan estratégico en urbanismo en el sistema de movilidad y transporte sostenible en la ciudad; esto también sugiere el desconocimiento del plan por parte de algunas personas del factor 3.

En cuanto al nivel de confianza que el factor 3 tiene en la gestión administrativa y en los gobernantes actuales para desarrollar y ejecutar los planes de mejoramiento de la movilidad en la ciudad de Armenia, refieren una alta confianza, regular y de la misma manera dicen que no hay confianza, por lo tanto, muestra la disyuntiva de las personas del factor 3.

En cuanto a la gestión administrativa se presentan varias contradicciones, pues expresan que el direccionamiento estratégico que se le da a los recursos por parte de los gobernantes en materia de tránsito y transporte es buena, regular o mala, lo cual permite observar que no hay unidad en las percepciones de los usuarios; también respondieron que no saben acerca del destino de estos recursos, lo cual sugiere que no hay claridad frente al tema y hay muchas confusiones en los ciudadanos.

A manera de propuesta de insumos básicos para la estructura de una política pública, a continuación, se presenta un diagrama que permite evidenciar la propuesta de un insumo básico de política para mejorar la movilidad en la ciudad de armenia, el cual consiste en mejorar la calidad de vida de los sujetos de la ciudad de armenia a través de las siguientes acciones:

1. Campañas de tipo taller (audiovisual/oral).
2. Instituciones educativas (privada/públicas).
3. Comunas (administradores locales).

Para el efecto, las Secretarías de Educación y de tránsito pueden diseñar y divulgar estrategias mediante cartillas, publicidad y talleres.

Frente a la necesidad de regulación, se pueden dar acciones de adaptación del sujeto y actores a las normas y al cumplimiento de la política.

Por último, frente a criterios de movilidad ambiental, las estrategias se deben

concentrar en el fomento de la cultura ciudadana, mediante acciones actitudinales y aptitudinales y de cuidar el entorno con programas verdes.

Referencias

- Betancurt, M y Ramírez, C. (2008). Política Pública Territorial. Bogotá D.C.: Escuela Superior de Administración Pública.
- Conpes 3572. (2015). Políticas en transporte. Bogotá.
- Almond, G., y Powell, B. (1978). Políticas Comparativas: sistema, proceso y política. Little Brown.
- Guy Peters, B. (1999). La política de la burocracia. Fondo de Cultura Económica.
- Johnson, E. R. (2004). Texto del Alumno. Cochabamba: Universidad Mayor de San Simón.
- Nicolás, B. S. (2012). Hacia una movilidad urbana sostenible.
- Páez Díaz de León, L. (21 de junio de 2001). La teoría sociológica de Max Weber. Obtenido de <https://books.google.com.co>
- Patton. (19990). Comentario acerca de las evaluaciones cualitativas
- Sánchez, J. J. (2001). La administración pública como ciencia: su objeto y su estudio. México: Plaza y Valdés.
- Sánchez Moron, M. (1998). Sistema político local. Madrid: Marcial Pons.
- Strauss, A., & Corbin, J. (2002). Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Vasconcellos, E. A. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Bogotá: CAF.
- Waldo, D. (1964). Estudio de la Administración Pública. Madrid: Aguilar.