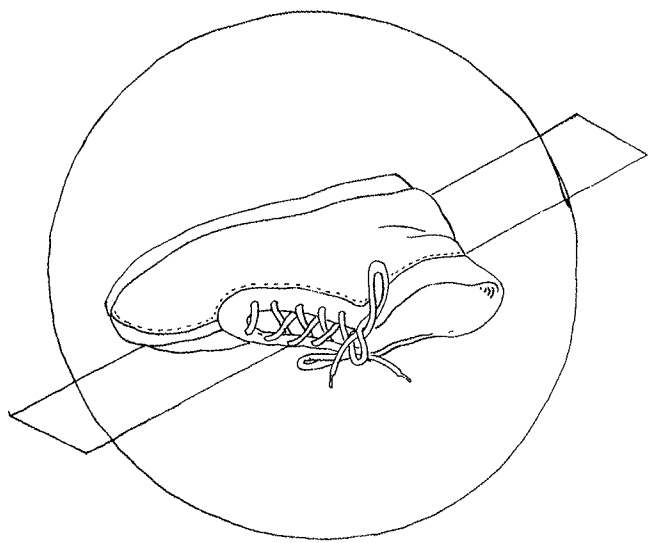
Territorios 13 / Bogotá 2005, pp. 99-114

sección especial

El comportamiento de los peatones en el espacio público:

una aproximación sociológica al caso de Bogotá

María Carolina Albán Conto*



Palabras clave:
accidentes de tránsito, movilidad vial, peatones, espacio público, normas de tránsito, anomia.

Recibido: 29-06-04
Aceptado: 06-10-04

** Socióloga del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario (Universidad del Rosario). Especialista en Gobierno y Políticas Públicas de la Universidad de los Andes. Magíster en Economía de la Universidad del Rosario. Actualmente se desempeña como Joven Investigador de la Facultad de Economía de la Universidad del Rosario.*

Resumen

Los accidentes de tránsito y los problemas de movilidad vial se han convertido en temas prioritarios en la agenda pública de las ciudades, y el caso de Bogotá no es la excepción. Una aproximación desde las ciencias sociales indica la existencia de un problema generalizado de interacción en el que los agentes violan los códigos de conducta (normativos e informales) y contribuyen a generar situaciones caóticas, con resultados negativos sobre la calidad de vida de los ciudadanos. Dentro de los actores involucrados, la situación de vulnerabilidad y especificidad de los peatones los convierte en un grupo prioritario. Este artículo se orienta hacia el estudio del comportamiento de estos agentes y propone, como hipótesis central, que en la vida cotidiana los peatones orientan su comportamiento de acuerdo con un conjunto de referentes de naturaleza práctica, que les permiten movilizarse eficazmente por la ciudad pero que no actúan en correspondencia con las disposiciones normativas que pretenden regular dichas conductas. A este problema se le ha denominado, en la teoría sociológica, *anomia*.

Abstract

Traffic accidents and mobility problems have been an issue of priority for the cities, and the case of Bogotá is not an exception. An approach from the social sciences suggests the existence of a generalized problem of interaction where the agents violate the behavior codes (normative and informal) and contribute to generate chaotic situations, with negative effects on the life quality of the citizens. The situation of vulnerability and specificity of pedestrians makes them a priority and an interesting group of study. This article is oriented toward the study of their behavior and proposes, as its main hypothesis, that in daily life pedestrians orient their behavior according to a set of references of practical nature that allow them to mobilize through the city, but they don't act in correspondence with the normative dispositions that intend to regulate those behaviors. In social theory, this problem is called *anomie*.

María Carolina Albán Conto

Introducción*

Los accidentes de tránsito constituyen una de las formas de violencia más comunes dentro del territorio colombiano representan la segunda causa de muerte por lesiones externas en el país después de los homicidios, con un 17,3%[1] (CRNV, 2000). En comparación con otros países de América Latina la proporción significativa de muertes como resultado de accidentes de tránsito demuestra que, en Colombia, la accidentalidad por vehículos motorizados es un problema apremiante de salud pública[2].

Siendo éste un problema generalizado a nivel nacional, el 89,6% de los accidentes de tránsito tienen lugar en zonas urbanas, y Bogotá es una de las zonas más afectadas[3]. Las cifras demuestran la influencia que ciertas variables ligadas a lo urbano, como la concentración demográfica y automotriz, la implementación de una infraestructura preponderantemente vial y la menor disponibilidad de tiempo de los habitantes, pueden tener sobre la accidentalidad en el tránsito.

Las estadísticas también muestran que, entre los diferentes actores, los peatones[4] son el grupo más vulnerable[5]. Algunos estudios señalan que la principal causa de los accidentes en los que están involucrados como transeúntes es su comportamiento en la vía pública (73,65%) que en la gran mayoría de ellos, se caracteriza por desconocer sus derechos y deberes como transeúntes (94%) (CRNV, 1999). Este argumento puede explicar que, con frecuencia, incurran en infracciones con consecuencias fatales, lo cual supondría la existencia de una relación entre el incumplimiento de las normas de tránsito peatonales y los accidentes de tránsito que sufren como transeúntes.

Como consecuencia adicional es importante considerar el efecto negativo que la desobediencia a las normas de tránsito tiene sobre la movilidad vial y, por lo tanto, sobre la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. La alta congestión de las vías que se ha experimentado en Bogotá ha sido uno de los problemas de mayor preocupación entre los ciudadanos[6] y también una prioridad en la gestión de la administración pública local durante los últimos períodos. De acuerdo con las estadísticas de la Alcaldía, en Bogotá se registra una de las velocidades promedio en hora pico más bajas de América Latina: 10 km/h, en comparación con Sao Paulo (17 km/h), Santiago (15 km/h) y Quito (20 km/h), por ejemplo (Gutiérrez, 2000).

Existen diferentes factores que contribuyen a intensificar este problema: las deficiencias de la red vial, el aumento permanente del parque automotor, la mala operación del sistema de transporte y la falta de lo que se ha denominado como educación cívica (Guhl, 1992).

El análisis del quebrantamiento del sistema normativo que rige la circulación de vehículos y transeúntes en la ciudad y los mecanismos efectivos de control sobre estas infracciones se relacionan directamente con este último factor. En la bibliografía tradicional se aborda este problema como una posible consecuencia del desconocimiento

* *La autora agradece la colaboración del doctor Carlos José Parales Quenza (PhD) en la elaboración de este trabajo.*

[1] *Las cifras alcanzan dimensiones alarmantes cuando los datos se expresan como años de vida potencialmente perdidos (AVPP): 15,48% –64.617 años–. (CRNV, 2000).*

[2] *El país se ubica en el décimo lugar con una tasa de 15,89 defunciones por 100.000 habitantes (Programa Especial de Análisis de Salud, 2000).*

[3] *En Bogotá se reportan el 15,4% de las víctimas fatales y el 25,4% de las no fatales que se presentan a nivel nacional (Fondo de prevención Vial, 2000).*

[4] *Para efectos de este estudio la categoría "peatones" hace referencia a un rol o acción característica de los agentes en su interacción en la vía pública.*

[5] *El 40,6% de las muertes y el 32% de las lesiones no fatales registradas en accidentes de tránsito afectan a esta población (CRNV, 2000).*

[6] *De acuerdo con una encuesta realizada en el 2000, para los habitantes de Bogotá el tráfico general de la ciudad se califica con 2,22 puntos sobre 5 (Suárez, 2000).*

de la reglamentación existente y de los riesgos individuales y sociales que implica su incumplimiento.

Sin embargo, un estudio realizado recientemente muestra conclusiones que contradicen esta tesis e introducen nuevos elementos de análisis. De acuerdo con este análisis las principales causas, según los peatones, de ejercer comportamientos como cruzar la calle mientras el semáforo peatonal está en rojo son: la impaciencia (46%), la irresponsabilidad (40%) y la pereza (11%). Sólo el 6% lo atribuye al desconocimiento de la normatividad (Fondo de Prevención Vial, 2000).

Además, a pesar de considerar peligrosas algunas conductas, como cruzar las vías con el semáforo peatonal en rojo (92%) o sin usar los puentes peatonales (95%), los peatones entrevistados incurren frecuentemente en ellas: el 55% normalmente cruza las vías mientras el semáforo peatonal está en rojo y el 69% afirma que frecuentemente lo hace sin utilizar los puentes peatonales.

A partir de estas conclusiones aparecen nuevos interrogantes y elementos de análisis que posibilitan una mejor comprensión de la naturaleza de un fenómeno tan cotidiano y preocupante como lo es la accidentalidad peatonal y, más allá, la relación existente entre los actores sociales y los sistemas normativos que pretenden determinar su conducta y su reciprocidad con otros agentes en espacios comunes de interacción.

Como hipótesis central de trabajo proponemos que, en muchas ocasiones, el comportamiento de los peatones en la vía pública está determinado por criterios diferentes al conocimiento del orden normativo, al compromiso cívico, a la subordinación a la autoridad e incluso al temor a arriesgar la propia vida. En este sentido se argumentará que, en la vida cotidiana, los peatones orientan su comportamiento de acuerdo con un conjunto de referentes de naturaleza práctica que les permiten movilizarse eficazmente por la ciudad pero no actúan en correspondencia con las disposiciones normativas que pretenden regular dichas conductas.

Esta aproximación supone un abordaje a partir de la incorporación de un nuevo elemento al análisis tradicional: las actitudes que determinan la relación de los transeúntes con el sistema que pretende regular y coercer su comportamiento. Como eje central de esta aproximación se propone una de las nociones más relevantes de la teoría social: el concepto de *anomia*.

Una aproximación teórica a partir de la noción de anomia

La relación efectiva entre la sociedad y su sistema normativo se explica, en términos sustantivos, con la existencia de una compatibilidad casi perfecta entre los códigos culturales y la ley. De acuerdo con Mockus (1998), ambas esferas, la legal y la cultural, ejercen una importante influencia sobre la definición que hacen los individuos del orden social. Así, se espera que los comportamientos sancionados por la ley sean a su vez reconocidos por la comunidad como culturalmente inaceptables y que se logre una

compatibilidad que facilite la interiorización de las normas entre los individuos.

Sin embargo, lejos de los tipos ideales, en las sociedades efectivas es posible encontrar prácticas ilegales moralmente válidas y culturalmente aprobadas (Mockus, 1994). Para el caso de la sociedad colombiana, diferentes estudios indican una alta frecuencia de este tipo de prácticas, en las que los sistemas de regulación cultural, en lugar de ayudar a acentuar las normas legales en las conciencias individuales, se encargan de contradecir el orden existente e imponer nuevos límites a la conducta. Garay, por ejemplo, cita los sobornos y el contrabando como unos de los comportamientos amparados por lo que se ha denominado, en la bibliografía correspondiente, como "culturización de la ilegalidad" (1999)[7].

Esta disociación puede interpretarse como una situación originada por dos fenómenos simultáneos: la sobrestimación de las dimensiones pragmáticas del sentido común, construidas según los principios determinantes del individualismo utilitarista y la racionalidad funcional, y la desvalorización de los principios normativos de la solidaridad y la cohesión social en las conciencias individuales. Ambos fenómenos se analizan, en la teoría social, como procesos de evolución social y transformación cultural en los que se extinguen los principios básicos que definen la solidaridad y la cohesión social como efecto de la acción coercitiva de los sistemas normativos, al tiempo que se posiciona una nueva definición del sistema de valores, creencias y costumbres. Esta vez en términos de una racionalidad funcional, utilitarista y pragmática.

A pesar de la naturalidad social que supone este proceso, las distorsiones que se producen como consecuencia de la amenaza que el nuevo sistema constituye para la convivencia y la cohesión representan un problema esencial para el mantenimiento del orden social en cualquier grupo humano. Pese a que la teoría propone un modelo evolutivo en el cual el mismo posicionamiento de los nuevos valores hace posible la existencia de una sociedad diferenciada, en el tránsito hacia este tipo ideal las sociedades se enfrentan a un proceso intermedio de transición que es posible caracterizar por la primacía del caos, la crisis de sentido y lo que en términos de Durkheim se ha denominado anomia.

La generalización de una situación de anomia en las sociedades contemporáneas se evidencia en el vacío de significaciones y expectativas al que se enfrentan los individuos como consecuencia de la pluralidad de códigos de referencia que encuentran en el orden social y, en consecuencia, en la desorientación, la incertidumbre y la angustia frente al modo como deben comportarse (Hernández, 1993).

La dificultad de imponer un sistema monopólico de sentido y de valores como, por ejemplo, un sistema normativo, se puede rastrear como efecto de la coexistencia de una pluralidad de sistemas de valores, del enfrentamiento de los individuos a un mundo saturado de interpretaciones y posibilidades y de la pérdida de validez de las instituciones preexistentes. Esta pluralidad de códigos de

[7] Cuéllar (2000) también encuentra rastros de esta disociación, a favor de la violación de las normas fundamentales de convivencia, en prácticas como no pagar el pasaje del bus y concluye afirmando que Colombia tiene el séptimo índice más bajo de cumplimiento normativo en un grupo de cuarenta países.

referencia para el comportamiento humano es la principal amenaza para la estabilidad del sistema social y la principal causa de la anomia.

Al analizar las características de las sociedades contemporáneas es posible verificar la existencia de tendencias desintegradoras, manifestadas en crisis de legitimación y motivación social. La consecuencia inmediata de una situación de anomia generalizada es la multiplicación de las interpretaciones y la yuxtaposición de los diferentes códigos sociales.

Ante estas situaciones, los individuos pierden la red de significatividades y las tácticas interpretativas que les permitían elegir las reacciones más adecuadas para cumplir con las expectativas sociales durante los procesos de interacción. En este contexto, los mecanismos de control social tienen la misión de buscar, a toda costa, la relegitimación del orden simbólico.

La anomia se presenta entonces como un enfrentamiento entre la libertad de elección de los individuos y la pluralidad de códigos de referencia vigentes en la sociedad: "existe un pluralismo de códigos, de lógicas, de sistemas y referencias que dejan a los individuos indefensos, teniendo que diseñar constantemente sus propios sistemas de significación" (Hernández, 1993). El conflicto aparece porque estos sistemas no están predefinidos de acuerdo con las interpretaciones legitimadas de lo permitido, es decir no representan el sistema de valores idealmente aceptado y reconocido por los individuos en el contrato social.

Como consecuencia generalizada de esta disociación, los individuos se enfrentan a la existencia de dos sistemas de códigos morales paralelos: por un lado se encuentra la dimensión ideal, donde tienen cabida los valores que los individuos dicen aceptar, y, por el otro, la dimensión operacional en la que convergen las normas que regulan las prácticas y los códigos que realmente dirigen sus acciones (Girola, 1996). Sin embargo, como hace parte del proceso evolutivo de la sociedad, la anomia también se puede constituir en la principal fuente para la construcción y la validación de nuevas definiciones de lo lícito y lo prohibido (significatividades colectivas) a través de los mismos procesos de legitimación y socialización. De esta forma, y a pesar de las situaciones caóticas a las que se puedan enfrentar, los individuos desarrollan nuevas tácticas interpretativas que, a partir del incumplimiento individual de las expectativas sociales, delimitan un campo diferente de significatividades colectivas, o modos para minimizar los riesgos, y crean mecanismos selectivos de comportamiento.

Por la existencia de estos mecanismos, las sociedades logran redefinir su sistema de creencias y representaciones sociales comunes y así persistir en el propósito de la cohesión social, es decir de la existencia de espacios de interacción seguros para los ciudadanos en los que hay una relación exitosa entre la dimensión cognitiva del saber hacer y la dimensión normativa del deber hacer.

Un estudio de caso sobre los peatones en Bogotá

Una aproximación complementaria a la visión teórica de la anomia es el análisis empírico de las relaciones efectivas de los individuos con los sistemas normativos, llamados a responder a la cuestión del orden y la cohesión social. Las normas de tránsito constituyen un sistema representativo de esta generación normativa que, por lo analizado en el marco introductorio de este documento, permite además el acercamiento a un fenómeno caótico donde se evidencia una posible yuxtaposición de significatividades y modos de orientación del comportamiento: la accidentalidad en el tránsito y las dificultades de la movilidad social en la ciudad.

Un acercamiento al caso de Bogotá conduce así al análisis de los espacios de interacción más complejos entre los distintos actores que participan en el tránsito en la vía pública. Para efectos de este estudio, estos espacios se caracterizan como las intersecciones de mayor accidentalidad peatonal de la ciudad, que, de acuerdo con un estudio realizado para el año 2000, son:

a) Avenida Boyacá con Av. 1ª de Mayo (59 muertes)
b) Calle 13 con Carrera 30 (49 muertes)
c) Carrera 7ª con Calle 100 (39 muertes)
d) Avenida 68 con Calle 13 (27 muertes)
e) Autopista Sur con Avenida Boyacá (26 muertes).

Con el fin de lograr la aproximación al fenómeno de anomia que, según la hipótesis de trabajo, debe caracterizar estas interacciones, se desarrolló un instrumento que busca evaluar, principalmente, tres elementos de este proceso: el comportamiento de

[8] *Se elaboró un instrumento de recolección de información (con entrevistas estructuradas y observación sistemática) y se aplicó a una muestra de doscientos transeúntes elegidos al azar entre los peatones que circulaban por las cinco intersecciones. La recolección de datos se efectuó entre el 29 de mayo y el 10 de junio de 2002.*

	Acuerdo	Desacuerdo
1. Algunas personas afirman que la principal razón para obedecer las normas de tránsito peatonales es el temor a la imposición de sanciones.	1	0
2. En su opinión, ¿lo único que uno consigue obedeciendo las normas de tránsito peatonales es perder tiempo?	1	0
3. ¿Usted diría que en realidad a los demás ciudadanos no les interesa si las personas cumplen o no las normas de tránsito peatonales?	1	0
4. En su opinión, ¿la gente debería obedecer las normas de tránsito peatonales sin importar las incomodidades que impliquen?	0	1
5. ¿Usted diría que en realidad a la policía no le importa si las personas cumplen o no las normas de tránsito peatonales?	1	0
6. Algunas personas afirman que realmente no importa desobedecer las normas de tránsito peatonales siempre y cuando uno sea precavido y "avispado".	1	0

los transeúntes en el espacio público (variable dependiente), su conocimiento de las normas de tránsito y la actitud o anomia que probablemente define su relación con el sistema normativo en cuestión (variables independientes)[8].

Para evaluar el grado o nivel de anomia característico de la población estudiada se construyó una escala de anomia, con base en el modelo de Srole (Srole, 1956) y similar a la empleada en otros estudios de este tipo (Kapsis, 1978, y Lipman y Havens,1965). Con este instrumento se busca que los entrevistados manifiesten su grado de acuerdo o desacuerdo con un conjunto de afirmaciones y de este modo obtengan la puntuación señalada para cada caso. El promedio de la puntuación establece la medición total para cada persona. Si se acerca a 1 el puntaje indica una alta probabilidad de anomia, mientras que si se acerca a 0 esta probabilidad es mínima.

Los enunciados que se relacionan en la página siguiente hacen parte de la escala construida para este estudio.

Resultados

Un primer acercamiento descriptivo a los resultados obtenidos permite hacer algunas inferencias sobre el comportamiento de las variables estudiadas. Sin embargo, más adelante se presenta un modelo de análisis multivariado que busca contribuir a corroborar la hipótesis de trabajo ya citada e incluye otras variables (nivel educativo, haber sido o tener un familiar o amigo cercano que haya sido víctima de un accidente de tránsito y haber sido o tener un familiar o amigo cercano que haya sido acreedor a una sanción o multa por ejercer comportamientos inadecuados como peatón), como variables independientes complementarias.

En términos generales, la observación del comportamiento de los peatones permite confirmar los resultados encontrados en otras investigaciones (Universidad Nacional de Colombia, 2000 y Fondo de Prevención Vial, 2000) y las perspectivas de este estudio en cuanto a la sobrestimación de la dimensión pragmática frente a la normativa. Las observaciones realizadas permiten constatar que la mayoría de los transeúntes no utiliza la infraestructura diseñada para cruzar las vías (puentes peatonales) e ignora las disposiciones normativas existentes al respecto[9].

Un aspecto interesante de este componente es el hecho de que, independientemente de la forma en que los transeúntes se desenvuelvan frente a las situaciones de movilidad estudiadas, la mayoría logra realizar su actividad exitosamente sin que sus actos tengan ninguna consecuencia (92,5%). Es decir que existen razones para justificar la sobrevaloración de la esfera pragmática, dados los resultados a los que conduce en los procesos de interacción.

Con respecto al conocimiento de las normas es posible citar dos conclusiones relevantes. En primer lugar, como se esperaba, existe un buen nivel de información sobre las normas de tránsito peatonales. La mayoría de los transeúntes entrevistados manifiesta conocer las principales normas de tránsito

[9] *Solamente el 28,4% de los peatones cruzó la calle por el puente peatonal, el 19,3% por debajo del puente peatonal o vehicular de la zona y el 52,3% lo hizo en los tramos de la vía, es decir a una distancia aproximada de veinte metros del puente.*

peatonales (79%)[10]. Y en segundo lugar se encuentra que los principales medios de aprendizaje de estas normas son las experiencias personales[11], como haber sufrido o tener un familiar o amigo cercano que haya sufrido por lo menos una vez en su vida accidentes de tránsito peatonales (68,5%).

Esto permite afirmar, siguiendo de nuevo el marco normativo que orienta ese estudio, que el nivel de recordación de las normas se relaciona más con aspectos como el riesgo personal (sufrir accidentes) que con el riesgo social o moral (afectar la convivencia social) implícito en estas conductas.

Finalmente, al explorar las actitudes de los transeúntes frente al sistema normativo se encuentra que el 72,88% de los peatones entrevistados manifiestan en tres o más respuestas (de un total de seis preguntas) una actitud de anomia al estar de acuerdo con afirmaciones que reflejan esta actitud (véanse la gráfica 1 y el cuadro 1).

De igual manera es posible observar, a través de un análisis del promedio de anomia, una mayor tendencia a esta actitud entre los peatones que ejercen conductas inadecuadas (media = 0,54) que entre los que ejercen conductas adecuadas (media = 0,46).

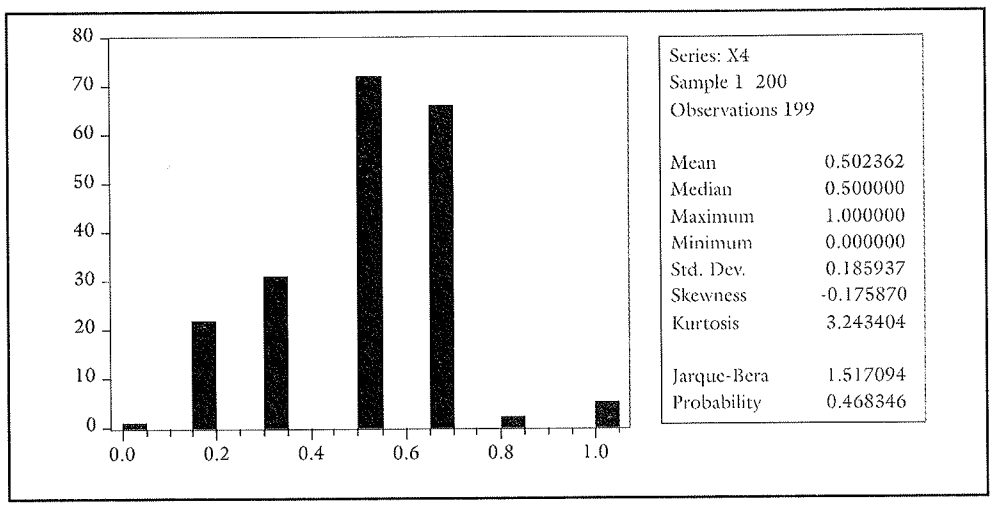
Este hallazgo permite la verificación de la hipótesis de trabajo sugerida. Sin embargo, no se considera suficiente, por lo cual se propone su comprobación a través de un análisis multivariado. Para este análisis se propone el siguiente modelo:

$$Y = \alpha_0 + \alpha_1 X_1 + \alpha_2 X_2 + \alpha_3 X_3 - \alpha_4 X_4 + \alpha_5 X_5 + \varepsilon$$

[10] *Las normas más recordadas fueron cruzar la calle por el puente peatonal (41%), cruzar la calle por las cebras (26,6%) y respetar los semáforos peatonales (14,7%). La norma menos recordada fue esperarlos y descender de los vehículos de transporte público en los paraderos (2,4%).*

[11] *El 38,9% de los transeúntes entrevistados manifestó haber aprendido dichas normas a través de sus propias vivencias. En contraste, la acción formativa de las campañas preventivas fue muy poco reconocida (8,9%). Lo mismo sucedió con la labor de entes fundamentales en la socialización de los individuos como el colegio o la universidad (8,3%). Otra fuente de información mencionada fueron los medios de comunicación (25,5%).*

GRÁFICA 1
ESTADÍSTICAS DESCRIPTIVAS: ANOMIA



Cuadro 1
Distribución de frecuencias de anomia

Número de respuestas que expresan una actitud de anomia / 6	Puntaje promedio	Frecuencia	Porcentaje
0	0,00	1,00	0,50
1	0,16	22,00	11,05
2	0,33	31,00	15,57
3	0,50	72,00	36,18
4	0,66	66,00	33,16
5	0,83	2,00	1,00
6	1,00	5,00	2,54
		199,00	100,00

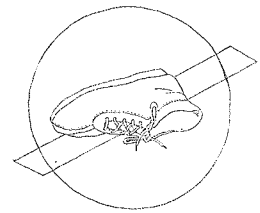
donde

Y = comportamiento de los peatones en el espacio público
X_1 = conocimiento de las normas de tránsito peatonales
X_2 = haber sido o tener un familiar o amigo cercano que haya sido víctima de un accidente de tránsito peatonal
X_3 = haber sido o tener un familiar o amigo cercano que haya sido acreedor a una multa o sanción por infringir las normas de tránsito peatonales
X_4 = anomia
X_5 = nivel educativo.

De acuerdo con este planteamiento, todas las variables, menos la anomia, deben presentar un coeficiente positivo que indica que su relación con la variable dependiente es directa. Es decir que si hay un conocimiento de las normas (1), el peatón ha sido o tiene un familiar o amigo cercano que haya sido víctima de un accidente de tránsito peatonal (1), ha sido o tiene un familiar o amigo cercano que haya sido acreedor a una multa o sanción por infringir las normas de tránsito peatonales (1) o tiene un nivel educativo alto, se espera que su comportamiento sea adecuado (1). Lo contrario sucede con la variable anomia (signo negativo). Mientras más cercano a uno sea el puntaje de esta variable, se espera que el comportamiento sea más inadecuado (más cercano a 0) y así se verifique la relación propuesta en la hipótesis y en el marco teórico.

Al estimar el modelo se utilizó un procedimiento binomial Logit. Los resultados se muestran en el cuadro 2.

Los signos encontrados en la regresión permiten corroborar las relaciones entre las variables independientes y la variable dependiente enunciadas en el modelo, salvo en el



Cuadro 2
Estimación del modelo (Logit)

Dependent variable: Y
Method: ML - Binary Logit (quadratic hill climbing)
Date: 11/09/04 Time: 22:02
Sample: 1 200
Included observations: 198
Convergence achieved after 4 iterations
Covariance matrix computed using second derivatives

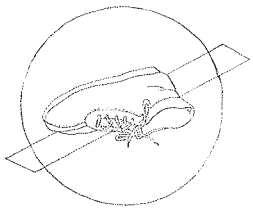
Variable	Coefficient	Std. Error	z-Statistic	Prob.
C	–0.760869	0.838102	–0.907847	0.3640
X1	0.721971	0.393447	1.834992	0.0665
X2	0.118970	0.335151	0.354975	0.7226
X3	0.677362	0.445670	1.519873	0.1285
X4	–2.753146	0.858232	–3.207929	0.0013
X5	0.373461	0.224435	1.664007	0.0961

Mean dependent var	0.444444	S.D. dependent var	0.498164
S.E. of regression	0.478837	Akaike info criterion	1.330847
Sum squared resid	44.02267	Schwarz criterion	1.430492
Log likelihood	–125.7539	Hannan-Quinn criter.	1.371180
Restr. log likelihood	–136.0184	Avg. log likelihood	–0.635121
LR statistic (5 df)	20.52903	McFadden R-squared	0.075464
Probability(LR stat)	0.000994		
Obs with Dep=0	110	Total obs	198
Obs with Dep=1	88		

caso de la constante que, de acuerdo con la estimación, presenta una relación negativa con la variable dependiente:

$$Y = -0.76 + 0.72X_1 - 2.75X_4 + 0.37X_5 + \varepsilon.$$

El análisis de significatividad muestra la existencia de tres variables estadísticamente relevantes para el modelo: conocimiento de las normas de tránsito peatonales (X_1 =



0,0665), nivel educativo (X_5 = 0,0961) al 90% de confiabilidad y anomia (X_4 = 0,0013) para cualquier nivel de confianza. Las otras variables X_2 y X_3 no son importantes para la estimación.

Este análisis permite corroborar la hipótesis propuesta en este trabajo según la cual una de las variables determinantes del comportamiento de los peatones en el espacio público es la anomia. Esto sin descartar la existencia de otras variables importantes, antes analizadas como parte de otras investigaciones, como el conocimiento de la normatividad y el nivel educativo.

Adicionalmente se evaluó, a través de un test de predicción, la capacidad del modelo para pronosticar el comportamiento de la variable dependiente (comportamiento de los peatones en el espacio público) dadas las variables independientes estimadas. Los resultados encontrados permiten afirmar que el modelo predice correctamente en el 66,16% de los casos, lo cual indica que sí es una herramienta relevante en el análisis propuesto. Sin

CUADRO 3
PREDICCIONES

Dependent variable: Y
Method: ML - Binary Logit (quadratic hill climbing)
Date: 11/10/04 Time: 08:12
Sample: 1 200
Included observations: 198
Prediction evaluation (success cutoff C = 0.5)

	Estimated Equation			Constant Probability		
	Dep=0	Dep=1	Total	Dep=0	Dep=1	Total
P(Dep=1)<=C	80	37	117	110	88	198
P(Dep=1)>C	30	51	81	0	0	0
Total	110	88	198	110	88	198
Correct	80	51	131	110	0	110
% Correct	72.73	57.95	66.16	100.00	0.00	55.56
% Incorrect	27.27	42.05	33.84	0.00	100.00	44.44
Total Gain*	–27.27	57.95	10.61			
Percent Gain**	NA	57.95	23.86			

*Change in "% Correct" from default (constant probability) specification
**Percent of incorrect (default) prediction corrected by equation

embargo, es importante aclarar que contribuye, en mayor medida, a pronosticar los comportamientos inadecuados (72,73%) que los adecuados (57,95%).

Conclusiones

En este artículo se estudiaron las asociaciones entre el comportamiento peatonal, el conocimiento de las normas de tránsito y la anomia. Siguiendo la formulación de la hipótesis, se esperaba la observación de una frecuencia considerable de infracciones peatonales, producto de una disociación latente entre normas y costumbres.

La comprobación de la hipótesis requería indagar sobre el conocimiento de las normas de tránsito aplicadas al caso peatonal, observar los comportamientos peatonales en el espacio público y, finalmente, evaluar los niveles de anomia en la población. La evaluación de los niveles de anomia se consideró, siguiendo los fundamentos teóricos del concepto, como el estado de las escisiones entre normas y costumbres, que se expresa en la subestimación de la importancia de la norma.

Los resultados demostraron que los peatones han logrado construir un nivel adecuado de información sobre las normas del tránsito peatonal. Sin embargo, esos niveles de conocimiento no se corresponden con la frecuencia de infracciones registrada. Por lo tanto, es de esperarse que si tal escisión puede explicarse mediante el concepto de anomia, entonces los niveles de la misma deben ser significativamente altos entre los peatones infractores.

Al respecto, el análisis descriptivo permitió corroborar que, para el 72,88% de las observaciones, por lo menos en el 50% de las preguntas planteadas los peatones manifestaron una actitud de anomia. Adicionalmente se encontró que la tendencia hacia la anomia es mayor en el grupo de peatones que se comportó inadecuadamente que entre quienes se comportaron adecuadamente.

Con el fin de profundizar este análisis, los datos fueron sometidos a un examen multivariado mediante un procedimiento Logit. Tal procedimiento se consideró ideal por cuanto no supone normalidad multivariada y permite trabajar adecuadamente con variables discretas. El objeto del análisis fue revisar las contribuciones simultáneas del conocimiento de las normas y los niveles de anomia en el comportamiento peatonal e incluir otras variables complementarias, como el nivel educativo, etcétera.

Los resultados mostraron que ambas variables (conocimiento de las normas de tránsito y anomia) tienen efecto estadísticamente significativo sobre el comportamiento peatonal. También el nivel educativo mostró tener significancia.

Además se pudo establecer la validez del modelo para pronosticar los comportamientos de los peatones, dadas las variables independientes propuestas, sobre todo en el caso de los comportamientos inadecuados.

La principal contribución de estos resultados es que permiten una serie de consideraciones teóricas con respecto al estudio de la acción social en las sociedades modernas y a los tipos de racionalidad asociada: una ra-

cionalidad que, como se expuso en el marco teórico, antepone el beneficio personal y la eficiencia a los principios fundamentales de la solidaridad y la cohesión social, implícitos en la normatividad.

Este hallazgo indica la existencia de un problema de sobrevaloración de los medios más prácticos y eficientes para alcanzar los fines deseados, sin cuestionar su naturaleza. Se considera este un problema agravado por la desestimación del sistema normativo como un medio válido para alcanzar fines sociales.

Los efectos de esta situación sobre el orden social y la convivencia son evidentes. Los accidentes de tránsito y la calidad de la movilidad vial en la ciudad representan las *crisis de funcionalidad* o *interacciones imperfectas* (Parsons, 1976) desatadas por el incumplimiento de las expectativas sociales que buscan regular las pautas normativas. Ambos fenómenos terminan por afectar la interiorización del sistema normativo entre los actores implicados, en este caso entre los peatones. Estas expectativas y las pautas asociadas se definen a través de la complementariedad de los sistemas cultural y normativo, es decir por medio de la institucionalización de un criterio acorde con los objetivos de convivencia y orden social. El comportamiento de los peatones en el espacio público y su actitud frente al sistema normativo que lo determina demostraron la existencia de incoherencias entre la normatividad y la cultura existentes. La popularidad de las pautas de comportamiento inspiradas en el beneficio personal y la eficiencia dan cuenta de la elección efectiva de un sistema de valores diferente del idealmente aceptado por la sociedad.

En otras palabras, el comportamiento de los peatones en el espacio público de Bogotá es una clara manifestación de la disociación entre normas y cultura, analizada por otros autores como un proceso de *culturalización de la ilegalidad* (Garay, 1999).

Un hecho que afecta claramente la legitimación del sistema normativo en el espacio cultural es la regularidad funcionalmente positiva la objetivación y la exteorización de patrones de comportamiento contrarios a los formalmente constituidos (normas). En este aspecto es importante recordar que la principal fuente de aprendizaje de las normas peatonales es la experiencia y que ésta se construye a partir de las vivencias individuales.

Ante la imposibilidad de lograr el monopolio del sistema normativo es necesario, entonces, buscar su preeminencia a través de procesos efectivos de regulación o coerción social, siendo ésta la primera herramienta en el proceso de inteorización del sistema normativo de una sociedad[12].

Este análisis da cuenta de una baja aprehensión de valores cívicos como el respeto por el sistema normativo y el compromiso con la convivencia, la cohesión social y la solidaridad entre los ciudadanos. Es posible que esta situación no sea exclusiva de la interacción peatonal en el espacio público y refleje la existencia de una relación entre la dimensión valorativa y la descomposición, e incluso el

[12] *En un segundo y un tercer momentos del proceso de evolución social se espera que sean la sociedad y el mismo individuo las principales fuente de coerción.*

problema de subdesarrollo que aqueja hoy a la sociedad colombiana[13].

De esta forma, el problema de la infracción de las normas de tránsito peatonales no es una cuestión aislada sino que es una expresión más de la crisis de sentido que domina la realidad social colombiana.

Bibliografía

Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (CRNV), 1999, "El peatón y la prelación en la vía", *Boletín CRNV*, vol. 4, núm. 10, pp. 37-40.

_____, 2000, *Forensis*, Bogotá.

Cuéllar, María Mercedes, 2000, *Colombia: un proyecto inconcluso*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia.

Espinel Manuel, 1998, "¿Y la cultura ciudadana que?", Bogotá, Tercer Mundo Editores, pp. 155-175.

Fondo de Prevención Vial, 1999, "Atropellos en Bogotá", *Boletín Anual*, Bogotá.

_____. 2000a, "Accidentalidad vial en Colombia, resumen 2000", *Boletín Anual*, Bogotá.

_____, 2000b, *Conocimiento de hábitos y actitudes de los peatones*, Bogotá.

Garay, Luis Jorge, 1999, "Reflexiones en torno a la crisis colombiana", *Coyuntura Política*, núm. 14, pp. 6-10.

Girola, Lidia, 1996, "La civilización anómica", *Sociológica*, núm. 31, pp. 79-95.

Guhln, Ernesto y Pachón, Álvaro, 1992, "La movilización de la ciudad", en Guhl, Ernesto (comp.), *El transporte masivo en Bogotá*, Bogotá, Géminis, pp. 29-46.

Gutiérrez, Javier Alberto y Olivar, Eduardo Alberto, 2000, "La movilidad en Bogotá", en *Algunas reflexiones sobre movilidad, sociedad y economía: el caso de Bogotá*, Bogotá, Secretaría de Hacienda de Bogotá, pp. 18-27.

Hernández, Carlos Germán, 2001, "Bajo capital social", en Amaya, Pedro José, (comp.), *Colombia un país por construir*, Bogotá, Unibiblos, pp. 437-451.

Hernández, Tosca, 1993, "Anomia: normas, expectativas y problemas de legitimación social. Comentario introductorio", en Hernández Tosca (comp.), *Normas, expectativas y legitimación social*, Vitoria: The Oñati International Institute for the Sociology of Law, pp. 13-25.

Kapsis, Robert, 1978, "Black ghetto diversity and anomie: a sociopolitical view", *American Journal of Sociology*, vol. 5, núm. 5, pp. 1132-1153.

Lipman, Aaron y Havens, Eugene, 1965, "The colombian violencia: an ex post facto experiment", *Social Forces*, vol. 44, pp. 238-245.

Mockus, Antanas, 1994, "Anfibios culturales y divorcio entre ley, moral y cultura", *Análisis Político*, núm. 21, pp. 37-48.

_____, 1998, "Cultura, política y violencia", en Campos Yezid y Ortiz, Ismael (comps.), *La ciudad observada*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, pp. 15-28.

Orru, Marco, 1983, "The ethics of anomie: Jean Marie Guyau and Emile Durkheim", *The British Journal of Sociology*, vol. 34, núm. 4, pp. 499-518.

Parsons, Talcott, 1976, *El sistema social* (trad. José Jiménez Blanco y José

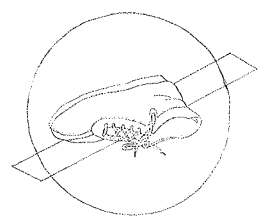
[13] *Autores como Cuéllar (2000), Hernández (2001) y Sudarsky (2001) han insistido en el papel que el cumplimiento de la ley y el apoyo a la autoridad tienen en el desarrollo de una nación como aspectos centrales del capital social.*

Cazorla Pérez), 2ª ed. en español, Madrid, Revista de Occidente.

Programa Especial de Análisis de Salud, 2000, "Indicadores Básicos", *Boletín*, Organización Mundial de la Salud – Organización Panamericana para la Salud.

Srole, Leo, 1956, "Social integration and certain corollaries: an exploratory study", American Sociological Review, *núm. 21, pp. 238-245.*

Suárez, Gabriel, 2000, "Balance de la movilidad urbana en la actual Administración", en Montezuma, Ricardo (ed.), Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades, *Bogotá, Veeduría Distrital, pp. 86-97.*

Sudarsky, John, 2001, El capital social en Colombia, *Bogotá, Departamento Nacional de Planeación.*

Universidad Nacional de Colombia, 2000, Investigación sobre accidentalidad vial en Bogotá, *Bogotá.*