

Gestión público-administrativa: factores que influyen en la movilidad desde el análisis multivariado

Administrative management: risk factors which influence mobility from a multivariate analysis

Martha Lucía GARCIA-Londoño [1](#); Libardo Carlos VARGAS Taborda [2](#); Adrián Alonso ARBOLEDA [3](#)

Recibido: 06/06/2017 • Aprobado: 05/07/2017

Contenido

[1. Introducción](#)

[2. Metodología](#)

[3. Resultados](#)

[4. Conclusiones](#)

[Referencias bibliográficas](#)

RESUMEN:

Se analizan las variables que afectan directa e indirectamente la movilidad en la ciudad de Armenia, Quindío desde el componente de la gestión administrativa - pública. La metodología es empírico - analítica y enfoque mixto, a partir de tres epitomes: primero, la indagación teórica cuantitativa mediante encuestas tipo Likert; segundo, de corte cualitativo, entrevistas a actores del sector público; y tercero, saturación de datos mediada por la teoría fundamentada. La investigación aporta lineamientos adecuados para la relación empresa-estado y academia.

Palabras clave: Análisis multivariado, administración pública, gestión pública, movilidad.

ABSTRACT:

We analyze the variables that directly and indirectly affect mobility in the city of Armenia, Quindío from the component of administrative - public management. The methodology is empirical - analytical and mixed approach, based on three epitomes: first, the quantitative theoretical inquiry through Likert - type surveys; Second, qualitative, interviews with public sector actors; And third, data saturation mediated by the grounded theory. The research provides adequate guidelines for the company-state and academia relationship.

Keywords: Multivariate analysis, public management, mobility.

1. Introducción

En el presente documento se indaga desde una perspectiva administrativa sobre los factores y consecuencias que inciden en la movilidad y flujo vial en la ciudad de Armenia, Quindío. Se analizan las siguientes variables: socioeconómica, sociocultural, sociopolítica, política-administrativa, infraestructura y el ciudadano.

Es evidente que en la actualidad el *trasporte* urbano y la movilidad se han convertido en un tema de interés para los armenios, puesto que los ciudadanos demandan cada vez diferentes maneras y medios para moverse. Los ciudadanos requieren sistemas de transporte complejos, que se adapten a las necesidades sociales que garanticen eficiencia y seguridad con un concepto nuevo de sostenibilidad ambiental (Álvarez, 2016).

En este orden de ideas, la dificultad en torno a la movilidad es originada por el incremento del parque automotor que ha crecido por encima de un 200 %, convirtiéndose en un problema social latente que se refleja en trancones, invasiones del espacio público, falta de infraestructura y la deficiente malla vial con la que cuenta la ciudad. De igual manera, se presenta gran congestión vehicular en las vías alternas de la ciudad de Armenia, evidenciando contaminación auditiva y demás consecuencias del mal flujo vehicular. Lo que propicia un impacto ambiental y social negativo, producido principalmente por el transporte motorizado, teniendo una repercusión en la calidad de vida de las personas. Otro factor importante, es la falta de cultura ciudadana y el respeto por las normas de tránsito, lo cual ha llevado al incremento de siniestros vinculados en materia de transporte vehicular, pues hasta julio de 2016 van registrados 1631 eventos en la ciudad de Armenia, de los cuales el 89% compromete a las motocicletas. Así mismo, una de las medidas que se ha tomado desde la Secretaría de Tránsito es implementar sanciones económicas, a la fecha 10.201 comparendos, los de mayor ocurrencia son estacionar en sitios prohibidos y conducir sin licencia (Álvarez, 2016).

El malestar que genera dicha problemática en la comunidad, es el resultante de accidentes en la vía, los largos tiempos de espera por la congestión vehicular; además se le suma la falta de recursos para proyectos de inversión, los cuales dependen de su desarrollo porque están sujetos al cobro de la valorización, en el que a la fecha se ha recaudado un 60 %, para el mejoramiento de malla vial e infraestructura de la ciudad. Es así, que de los 120 proyectos que se tiene establecido en Plan de Ordenamiento Territorial de Armenia (POT), solo la administración ejecutará doce de los cuales ya están puesto en marcha una parte, lo que contribuirá al mejoramiento de la infraestructura vial.

La ciudad de Armenia pasó en diez años, de siete mil vehículos a 52 mil en el 2016. La movilidad urbana y el crecimiento de la población en las ciudades hacen necesario asegurar la movilidad de manera sostenible, amigable con el medio ambiente y el ciudadano.

Fernando Arias (24 de octubre de 2004) en su artículo *Hablemos de movilidad*, recuerda los principios rectores del urbanismo moderno y muestra las diferencias entre la ciudad tradicional y la ciudad moderna, además expone la mezcla desordenada de usos de la ciudad tradicional y los conflictos de saneamiento, densificación y movilidad, que empiezan a darse en los territorios urbanos. Por ello, como fundamentos del urbanismo moderno se tienen cuatro funciones: habitar, trabajar, recrearse y moverse. La movilidad es la función que relaciona las otras tres y es no solo 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 los soporta. El resultado es congestión, trancones e ineficiencia urbana. Por otro lado, Manuel Herce (2009) da a conocer una descripción sobre el nuevo modelo de atención a las distintas necesidades de relación de los ciudadanos; apuesta firmemente al transporte colectivo, en la certeza de que cada modo tiene unos requerimientos de demanda y distancia de desplazamiento que obligan a confiar en la intermodalidad como respuesta y ánima 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. En su obra hace hincapié en los problemas medioambientales y antepone a su resolución la equidad social. Seguidamente ve el proceso de movilidad como un derecho desde un pragmatismo inspirando en la preocupación del bien común.

En proyecto de práctica denominado *Accesibilidad y movilidad peatonal en la avenida circunvalar (Mosquera) desde el Parque Olaya, hasta el Parque de la Rebeca. Hacia una*

movilidad urbana, el investigador Nicolás Salazar Botero (2012) plantea la problemática de la creciente movilidad en la región cafetera. En los últimos años ha venido presentando una problemática referente a la planificación de la movilidad, en la cual se favorece en gran medida a una parte de la población, generando como resultado, la inequidad social y la insostenibilidad de la ciudad. Para propiciar espacios más equitativos e incluyentes se deben formular propuestas tendientes a la generación de espacios que posibiliten el encuentro y relación entre los habitantes, logren una mayor cohesión social y hagan de la ciudad un lugar más humano y sustentable. Hay que repensar la manera de intervenir la movilidad en general de la ciudad, abordándola de una manera integral y partiendo siempre desde la base que la misma es para las personas. Así pues, se hace necesario desarrollar un urbanismo coherente y amigable con el individuo y los vehículos (Salazar, 2012).

Por otro lado, se trae a colación el estudio realizado por Eduardo Vasconcellos (2010), en *Análisis de la movilidad urbana*, sobre la relación entre personas y el tránsito, asociados con una serie de actividades como trabajar, estudiar, hacer compras y visitar amigos. Estas acciones pueden realizarse caminando o utilizando vehículos motorizados (autobuses y automóviles) o no motorizados (bicicletas). Dicha circulación, reflejada en el uso del espacio, tiempo, energía y recursos financieros, también puede traer consecuencias negativas como accidentes, contaminación atmosférica, acústica y congestión vehicular. El intenso proceso de urbanización de las sociedades en las últimas décadas deja en evidencia la necesidad de cuidar las ciudades para que sus espacios ofrezcan una buena calidad de vida, lo cual incluye condiciones adecuadas de movilidad de personas y mercancías. Esta necesidad se intensifica en las grandes metrópolis que ya registran graves problemas sociales, económicos y ambientales relacionados con el desplazamiento de sus habitantes.

1.1. Postura de la administración pública

El estado de derecho protector de los derechos humanos básicos que surge de nuestra constitución es un producto de la modernidad y tiene su base en la teoría de la separación de los poderes (Donna, 2000).

El estudio de la administración pública es uno de los objetos básicos de análisis de la ciencia política, circunstancia totalmente avalada por la importancia que se concede a esta materia en los diferentes programas de estudio, como lo es la administración, la gestión y la administración pública. El objetivo es concientizar al estudiante, a los funcionarios públicos y a la sociedad en general, de la importancia de una buena gestión pública, en pro de un bienestar social, donde todos los actores se beneficien y generen un óptimo desempeño, para mejorar las funciones sociales y estatales (Ballart & Ramió, 2000).

Para llevar a cabo una función pública, es necesario entender que muchas personas dependen de las acciones del gobierno, y que el principal beneficiado o afectado es la sociedad en la que nos encontramos, por ende, cada persona debe colocar un pequeño aporte para forzar un cambio, hacia el mejoramiento gubernamental.

El concepto de administración pública al pasar del tiempo se va transformando, y debe hacer hincapié en la función de gestionar o de administrar el interés público. Para la nueva definición del objeto de estudio, el enfoque de políticas públicas que están verdaderamente familiarizadas con lo público, pueden hacer grandes aportes como lo es: la eficacia y eficiencia hasta la equidad y la gestión acorde a unos principios éticos (Ballart & Ramió, 2000).

Todos los días los conceptos se deben ir rediseñando sin perder la esencia de lo que son, que en este caso es dar dirección y gestionar las actividades públicas, bajo unos principios éticos y morales firmes. Esto se hace con el fin de ejecutar los diferentes programas de una manera más responsable, y lograr los mejores resultados posibles.

La ciencia de la administración para la consecución de sus objetivos, requiere el desarrollo de aportaciones de diferentes ciencias como: la ciencia política, la historia, el derecho público, las ciencias empresariales y la sociología (Ballart & Ramió, 2000).

Lo anterior permite entender a la administración de diferentes puntos de vista pero relacionados entre sí. Cada asignatura hace un importante aporte para obtener resultados positivos, que impacten en la sociedad, en la política y económica.

1.2. Management Público

El pensamiento de Hussenot (1983) Nos dice que el *management* público es “un conjunto de métodos racionales al servicio de los decisores públicos”, así mismo adiciona que “se trata de la puesta en marcha de métodos modernos de gestión en el sector público” (p.24). Por otro lado, el Dr. Omar Guerrero nos dice que la palabra *management* es una de las más difíciles para poder definir, sin embargo, comenta que dicho termino se encuentra relacionado a la voz pública (Guerrero, 1998).

En pocas palabras, el *management* público consiste en una multidisciplina y con una tendencia hacia la acción que se encamina hacia el “saber hacer” para mejorar las habilidades de gestión de los administradores públicos. Es decir, en el *management* público el administrador se debe de convertir en un gestor de programas, cuyo carácter es el contacto con el público. A continuación, se analizan las políticas establecidas en el Conpes, organismo principal del Gobierno Nacional encargado todos aquellos aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país.

El Conpes es aquel que se encarga de estudiar y recomendar al Gobierno los diferentes planes y programas de desarrollo planteados por el Departamento Nacional de Planeación; estudiar aquellos informes periódicos que se presenten a través de la secretaría ejecutiva acerca de los planes, políticas y programas generales sectoriales; así como también estudiar las políticas tanto económicas como sociales para elaboración de dichos planes y programas de desarrollo (Manrique, 2004, pág. 130).

Como bien plantea Manrique (2004) en el Conpes existen “tres funciones básicas para el Estado, las cuales son recomendar: políticas sociales y económicas, planes y programas de desarrollo, así como estudiar los informes periódicos u ocasionales de dichos programas” (Pag.130).

En muchos países del mundo más del 80 % del 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 en los centros urbanos, generando nuevas necesidades de provisión de servicios públicos y facilidades de movilización y transporte.

Porter, Lawler y Hackman (1974) plantean que: La esencia de una organización está integrada por la conformación de ella por medio del recurso humano y que estos deben tener claro cómo lograr la visión estratégica de la organización por medio del cumplimiento de los objetivos planteados en el tiempo.

Esta teoría soporta la función que cada uno de los funcionarios desempeña dentro de la organización ya que cada componente es muy importante para su conjunto, en el que cada ser humano tiene metas y objetivos diferentes pero la empresa los coordina para alcanzar un fin en común.

La organización en su estructura debe poseer un sistema de estabilidad que dé los cimientos necesarios para la sostenibilidad en el tiempo de la organización, estabilizando el mercado y dando diferentes formas y actividades económicas que ayudan al crecimiento económico.

Cada una de estas opiniones de los diferentes autores, definen la razón de ser de las organizaciones y las diferentes directrices que se estipulan para su crecimiento y desarrollo de las estrategias comerciales y creativas, siendo los empleados instrumentos para la eficiencia y eficacia de los procesos productivos y de crecimiento dentro de la organización, estableciendo

una parte fundamental del crecimiento organizacional y de cumplimiento de sus metas y visión organizacional, tomando como directriz los resultados obtenidos en el proceso comercial.

2. Metodología

La investigación es de corte empírico analítico y enfoque mixto. Se constituye de tres etapas: 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 sub-muestra a actores del sector público, a través de entrevistas; y un tercero en el que se desarrolla una saturación de datos mediada por la teoría fundamentada. Finalmente, se concluye una correlación de variables, a través del método de análisis multivariado, que permita identificar los factores influyentes, las consecuencias y la definición de insumos básicos para estructurar una política de mejoramiento de movilidad.

También, se establece que las diferentes variables objeto de estudio tienen una correlación directa entre los actores del sector público, los cuales se denominarán: sujeto 1, sujeto 2, sujeto 3, quienes convergen en que se están desarrollando proyectos y diferentes programas para contribuir a la mejora de la malla vial e infraestructura de la ciudad, como también fomentar la adopción de la cultura ciudadana en el tema de la invasión del espacio público, elementos que se constituyen en la problemática actual de la movilidad.

2.1. Diseño metodológico

El primer epítome consiste en el campo de indagación teórica, seguidamente se hace la saturación conceptual y posteriormente se tiene como producto el marco teórico en el que se fundamentara el desarrollo de la investigación desde los campos: movilidad, organización, sociología de la organización, políticas y administración pública. En el segundo epítome se realiza la contrastación cualitativa, definición de los factores con su respectiva clasificación de ellos a indagar, se establecen las categorías a tratar en la construcción de los instrumentos y posteriormente se convalidan. En el tercer y último epítome se definen los campos, se aplican los instrumentos (cuestionario y encuesta) estos se hacen a través de escala de Liker, teniendo como producto el análisis estadístico a través del método correlacional aplicando la técnica de multivariado, posteriormente se da tratamiento a las entrevistas por medio de saturación por gotera presentando un análisis general y posteriormente se elabora la matriz condicional consecencial. En el documento sólo se presenta el análisis multivariado y la correlación entre lo cualitativo y cuantitativo de cada una de las variables objeto de estudio analizar.

2.2. 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 que se realizó bajo un muestro aleatorio simple, con población finita.

Muestra

El tamaño de la muestra se estima a partir de la siguiente fórmula: método de muestreo aleatorio simple:

$$n = \frac{N * [Z]^2 * p * q}{(e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q)}$$

Donde

n = es el tamaño de la muestra.

N = tamaño de población

Z = es el nivel de confianza 95% = 1,96

p = probabilidad de éxito o aceptación

Q = 1-P (probabilidad de fracaso o no aceptación).

A continuación se presentan los datos de la ficha técnica.

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 la muestra	40458 Vehículos registrados en la ciudad de Armenia año 2015.

3. Resultados

El método multivariado provee distintas herramientas para la comprensión de las relaciones existentes entre las variables medidas, para así poder comparar y hacer observaciones sobre las mismas.

Existen diferentes definiciones según los estudiosos. Por ejemplo, (Kendall, 1975), el análisis multivariado lo define como el conjunto de técnicas estadísticas capaces de analizar simultáneamente más de dos variables. Otra definición por parte de (Seber, 1984) refiriéndose al análisis multivariado como aquel método orientado al estudio de vectores de variables aleatorias correlacionadas entre sí.

Por otra parte, Johnson y Wichern (1998) nos dicen que el análisis multivariado contiene una mezcla de diferentes métodos, como son: la simplificación estructural, el agrupamiento y su clasificación, la investigación de la dependencia de cada una de las variables, la predicción y finalmente la construcción y prueba de una hipótesis.

La información multivariante es una matriz de datos, es decir, matrices de distancias similaridades que miden el grado de discrepancia entre los individuos (Cuadras, 2014). Un individuo es cualquier objeto o concepto que se puede medir, normalmente también son llamados como unidades experimentales.

Todos los métodos multivariados son un conjunto de técnicas que, en su mayoría, son de carácter exploratorio y no tanto inferencial. Las estadísticas multivariadas sirven para describir el comportamiento de un conjunto de datos.

En el análisis multivariado de factores en el caso de la encuesta para conductores, se usa como una herramienta que permite hallar variables de gran influencia, todo esto fundamentado en el nivel de significancia.

- Se acepta H_1 si $|Z| \geq Z_{\alpha/2}$.
- $\beta=0,95$ entonces $\alpha=0,05$.
- $Z_{0,05/2} = Z_{0,025} = 1,96$.
- Entonces son factores o valores significantes quienes tienen $|A| \geq 1,96$.

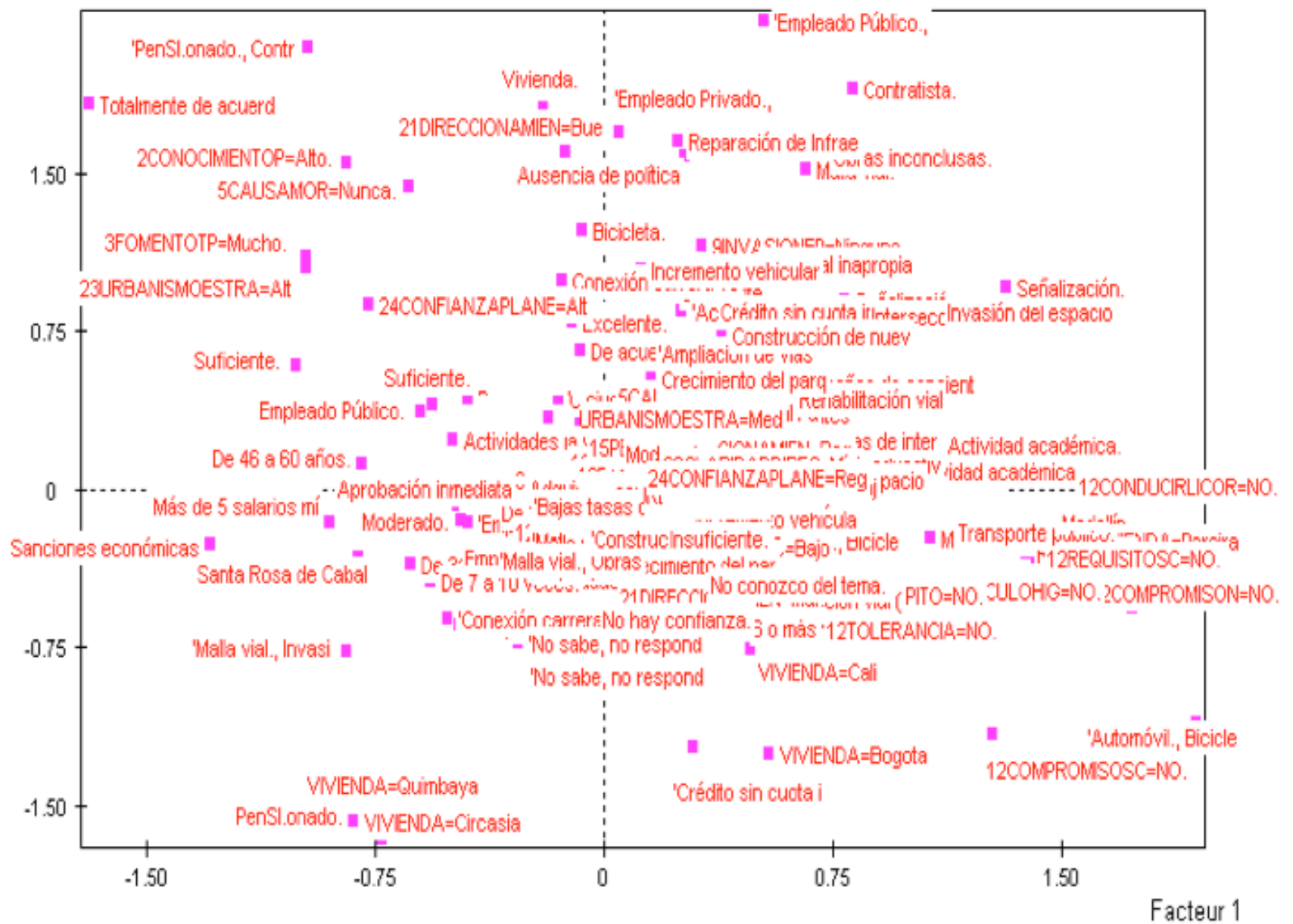
En el análisis multivariado, fueron varios los factores de análisis, de los cuales los que mostraron mayor resultado fueron tres, que se convirtieron en el objeto de estudio. Se correlacionaron 24 variables, que hacen parte del estudio de cada uno de los factores objeto de

indagación. A continuación, en la figura 1 se presenta el análisis multivariado:

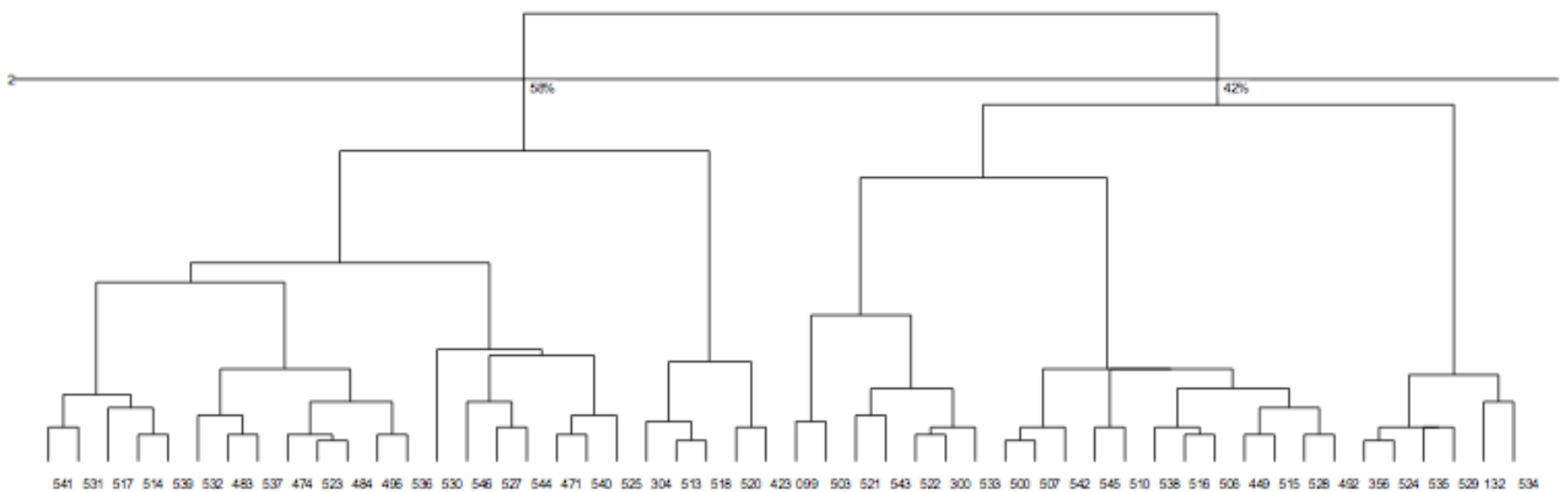
Figura 1

Dendograma de las variables. Fuente: Elaboración propia

Facteur 2



Classification hierarchique directe



3.1. Análisis de las figuras

Se analizan tres factores de acuerdo al dendograma que son los predominantes, en el que los diferentes grupos y factores tienen una correlación significativa entre los factores dos y tres, como también en la gran mayoría de las variables correlacionales los tres factores muestran una correlación directa, como se puede ver en el plano factorial.

El primer factor, la connotación principal es que toda la problemática generada, se debe al fácil acceso de las personas al crédito y a la aprobación rápida, al incremento significativo que ha tenido el parque automotor y a la deficiencia de la malla vial. Por consiguiente, el factor determinante es que las personas pueden adquirir créditos muy fácilmente para poder comprar medio de transporte, variable clave que está determinando este caos, generando un efecto correlativo. Otro de los factores influyentes es la falta de políticas existentes en la ciudad de Armenia para proponer acciones de mejora para que las personas adquieran la cultura ciudadana en el ámbito de movilidad y espacio público, así como el mal direccionamiento estratégico llevado a cabo por parte de la administración pública para mejorar toda la infraestructura. En Armenia no se solucionará la problemática con hacer más vías, debido a que el parque automotor crece día a día.

La falta de compromisos y cultura ciudadana se dan más entre personas que van de los 16 a los 30 años. El mayor medio de transporte utilizado por los ciudadanos de Armenia es por mucho, el automóvil, ya que el transporte público no es del agrado de las personas.

De igual manera, las 3 escalas de edad realizadas en la encuesta, se consolidaron como variables significativas, lo que muestra es que en el factor 1 hay personas que conducen en el centro y norte de la ciudad de Armenia, entre los 16 a los 60 años de edad. De igual forma, las principales ocupaciones del sujeto del factor uno (1) son: estudiante, empleado público y empleado privado, esto permite establecer que los conductores ubicados en esta división, realizan estas actividades en sus labores diarias, como modo de sustento. Frente a los salarios que reciben los encuestados, también se pudo identificar que hay variación de sueldos en el factor 1, pues hay personas conductoras que ganan menos de 1 salario mínimo, otros reciben 1 salario mínimo, mientras algunos perciben entre 2 y 5 salarios mínimos, y también se detectó personas que pueden devengar al menos 5 salarios mínimos. Los integrantes del factor 1, dieron a entender que conocen el programa de ciudades amables desarrollado en Armenia, así mismo, el programa de zonas azules y expresan que conocen la señalización de tránsito. Todo lo anterior como estrategia para mitigar la congestión vehicular. Otra variable política distintiva de este factor, es el alto conocimiento que se expresa acerca de las políticas que está tomando el gobierno en contra de la invasión del espacio público. Estos sujetos también asumen el criterio, de que los entes gubernamentales han fomentado mucho el transporte público en la ciudad de Armenia; pero disyunta en que el municipio ha desarrollado una continua mejora, con políticas de desarrollo urbano y políticas de transporte, pues hay unas personas que están completamente en desacuerdo y otras totalmente de acuerdo, por lo tanto no hay claridad y no se permite establecer si se está cumpliendo con el desafío de la ciudad para elevar la calidad de vida de los ciudadanos.

Las variables sociales también hicieron sus aportes significativos, pues dan a conocer que sus principales motivos para desplazarse en el centro y norte de la ciudad son las actividades académicas, acompañadas de otros tipos de actividad; se observa que las actividades laborales en conjunto con la realización de más actividades se posicionan como significativas en el motivo de los desplazamientos, pero también hay otros conductores que solo se desplazan con el motivo de actividades académicas y de tipo laborales; en esta variable social también se expresa que la recreación es uno de los motivos que influyen en la movilización por la ciudad. En este factor la variable de accidentalidad, de retrasos y de afección por congestión vehicular no representó grandes relaciones, ni significancias.

En las variables culturales, se determinó que una de las problemáticas que lo aquejan es la invasión del espacio público. Se conoció que diariamente de 4 a 7 veces y de 7 a 10 veces en el día sufren de algún tipo de invasión en su movilización. Asimismo, expresaron que hay diferentes maneras de mitigar el desorden vehicular que ocasiona embotellamientos en

Armenia; una de esas maneras es hacer campañas de concientización ciudadana, acompañada de comparendos educativos y sanciones económicas, para hacer frente a la situación de movilidad que aqueja el centro y norte de la capital del Quindío. Los integrantes que están el factor número 1, no le dieron demasiada importancia a la variable que pronuncia el crecimiento de la demanda de transporte debido al tamaño de la familia. También expresaron grandes oposiciones con los compromisos del conductor, donde algunos cumplen con estas responsabilidades y otros no; en el compromiso que abarca el conducir en estado de alicoramiento, varias personas se inclinaron por no responder la pregunta, mientras que el resto de los conductores respondió que no conduce bajo los efectos del licor. En las causales económicas de la movilidad, se denoto que los sujetos utilizan el automóvil y la bicicleta como uno de sus medios de transporte predilectos en sus desplazamientos, se detectó que usar solo el automóvil es el más significativo y que la motocicleta del mismo modo es muy usada y representa una variable de importancia, además se ubica el transporte público como uno de los medios de transporte usados por estos individuos. Estas personas dicen que las bajas tasas de interés, acompañado de otras estrategias de las entidades bancarias y concesionarias han fomentado la adquisición de vehículos propios; de la misma manera formulan que la aprobación inmediata de los créditos para vehículos contribuye al fácil acceso de este medio de transporte. Los conductores del factor 1 también se caracterizaron por decir que el precio del transporte público en Armenia era alto y moderado. Expresaron que el ingreso per cápita permite la adquisición de un vehículo por familia, y que una consecuencia de ello ese ingreso, es el acceso a diferentes medios de transporte.

En las variables de infraestructura se detectó que los conductores de este grupo, conocen la intersección vial del parque de la constitución y carrera 15; y la rehabilitación vial de la Avenida Centenario. Estos conductores reconocen la importancia de los nuevos proyectos de infraestructura que tiene el municipio para el desarrollo vial con la valorización. Asimismo identificaron diferentes problemáticas que se deben manejar, para agilizar los desplazamientos vehiculares, destacaron la ausencia de políticas públicas en compañía de otras, como uno de los principales problemas de la ciudad de armenia y que de ahí puede desarrollarse un recurso para agilizar los desplazamientos; los conductores del mismo modo aseguraron que la ciudad cuenta con una malla vial inapropiada, puesto que no solventa el número de vehículos que transitan en ella; por ultimo también identifican la invasión del espacio público como una barrera que hay que superar para agilizar el movimiento vehicular de la zona centro y norte de Armenia. En la herramienta otorgada a los conductores se determinó que el incremento vehicular y la malla vial influyen de forma negativa, en el ejercicio de transitar por la ciudad; se estipulo también que una de las soluciones más viables seria la construcción de calles y avenidas, y que radica en el mejoramiento de la señalización de tránsito.

En cuanto a la perspectiva administrativa se obtiene que los integrantes del grupo 1 no saben y no responden acerca del direccionamiento estratégico que se les dan a los recursos por parte de los gobernantes, en materia de tránsito y transporte. Algunas personas dicen que hay una mínima claridad sobre el manejo de los recursos en este sentido, sin embargo, en este grupo hay personas que dicen tener suficiente claridad y conocimiento en el manejo de los recursos para mejorar la movilidad. Se reconoce, que hay personas que no conocen el plan estratégico en urbanismo, pero también se hace significativo en este grupo personas que tienen con un alto y amplio conocimiento acerca de este plan. De igual manera los conductores de este grupo, aseguran que el nivel de confianza que se 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 es baja y alta, lo cual insinúa una contradicción entre las personas de este grupo de conductores.

En las variables políticas 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 conductores de este grupo

dicen tener suficiente y gran conocimiento acerca de las políticas públicas que está llevando a cabo 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 a combatir la irrupción del espacio público. En cuanto al fomento del uso del transporte público, la población del factor 2 expresa que los gobernantes han impulsado el transporte público de cierta manera; de igual forma en esta encuesta, implicó que se ha impulsado en suficiente cantidad el transporte público para movilizarse por el centro y norte de Armenia. 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 muy de acuerdo con el mejoramiento de estas políticas públicas, y que están notando el desarrollo de la ciudad y del gobierno en estos temas; pero también hay conductores del factor 2 que piensan lo contrario y expresan que están en desacuerdo, por lo tanto consideran que no hay una progreso a lo largo del tiempo en materia de políticas gubernamentales y de transporte.

El factor de conductores 2, se caracteriza por ser afectado de alguna manera por el caos vehicular que se presenta en Armenia, aunque dan a conocer que no son afectados de manera continua. Para ellos la accidentalidad no es una variable que requiera significancia alguna. También 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 manifiesta realizar 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 de su espacio público, de la misma manera también hay individuos de este grupo que dicen no experimentar ninguna invasión del espacio público en su transitar diario. 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; pero comparten la idea de que otra posible solución, son las campañas de concientización ciudadana donde el gobierno realiza actividades de impulso y fomento cultural hacia la población, con el fin de transmitir un mensaje sociocultural y adopten un buen comportamiento ciudadanos. Las personas que hacen parte del grupo de conductores número 2, no consideran que el tamaño de la familia afecta la demanda de transporte, por lo tanto, para estos no representa una variable con una significación alta. Para las personas asociadas a este factor, en el ejercicio de conducir por el centro y norte de Armenia, seis de los siete 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 y 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; y que el gobierno debe popularizar el uso de estas conductas en pro de una movilidad mejor.

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 crédito 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 hacen 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 y alto, lo cual desestimula el uso del transporte público y fomenta la compra de motocicleta; pues es un medio más accesible, económico y de tipo privado. Los conductores igualmente entienden que el ingreso per cápita es una variable que incide en la movilidad vehicular, pues se percibe que 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, que la conexión de la carrera 15 con la Avenida Las Palmas y la rehabilitación vial de la Avenida Centenario son de mucha importancia para canalizar el transporte de la ciudad y para 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 que afectan los recorridos vehiculares de los habitantes de Armenia. También consideran la ausencia del estado y de políticas públicas flojas, enfocadas al transporte y la movilidad; reconocen la mano débil de la Secretaría 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 pueden desplazar una mayor cifra de vehículos, sin inconveniente alguno. También identifican que se requiere la reparación de la infraestructura existente y la construcción de nuevas calles y avenidas, todo para mitigar 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, lo cual permite observar que no hay una verdad absoluta; también respondieron que no saben y 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 este maneja una buena porción del erario público. El factor 2 expresa que, tienen un conocimiento medio y alto acerca del plan estratégico en urbanismo, en sistema de movilidad y transporte sostenible en la ciudad, también afirman algunos 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, puesto que este debe tener claridad sobre proyectos a futuro y la infraestructura vial existente para movilizarse de una forma más ágil y mejor. 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 2 se caracteriza 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 Secretaría 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; algunas personas también expresan que tienen un conocimiento mínimo, acerca de estas políticas. Según su criterio, dicen que, en la ciudad de Armenia, se ha fomentado suficientemente el uso de transporte público por parte de los entes gubernamentales. Del mismo modo, consideran que los gobernantes están cumpliendo el desafío para el futuro en la ciudad de Armenia, de elevar la calidad de vida de los ciudadanos. Están muy de acuerdo, al decir que el municipio ha desarrollado una continua mejora, con políticas de desarrollo urbano y políticas de transporte.

Para los integrantes del factor 2, la variable de afección vehicular y de accidentalidad no representa importancia. Estiman que, en sus desplazamientos diarios, el retraso a causa de los

embotellamientos generados por el caos vehicular en la ciudad de Armenia ha sido de 10 a 30 minutos o más de 30 minutos diarios, lo que quiere decir que la ciudad presenta una situación crítica en materia de movilidad. Los principales motivos de desplazamiento en el norte y centro de la ciudad, se debe a motivos laborales y actividades académicas, pues estas son las labores diarias más usuales por las personas de las edades anteriormente mencionadas.

Las variables culturales también representan una gran importancia, pues también de esta depende el desarrollo de la movilidad. Se determinó que la invasión del espacio público en el factor 3 se presenta muy a menudo; es afectado diariamente entre 1 y 10 veces en movilización por la ciudad. Para el factor 3, la mejor manera de mitigar el desorden cultural, que ocasiona las congestiones vehiculares es los comparendos educativos y las sanciones de tipo económico. No consideran que el tamaño de la familia, afecta directamente la demanda de transporte, pues no resultó significativo en el análisis multivariado. Para las personas asociadas a este factor 3, en la actividad de conducir por el centro y norte de Armenia, los siete 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 y 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; y que el gobierno debe popularizar el uso de estas conductas en pro de una mejor movilidad; en este también comprende el no conducir en estado de alicoramiento.

En las condiciones económicas, se caracterizan por trasladarse en automóvil y motocicleta, solo en automóvil y en transporte público, lo cual sugiere que las políticas de este tipo de transporte sí están surtiendo algún tipo de efecto en la población. Consideran que la facilidad en los créditos financieros para vehículos, ha fomentado la adquisición de vehículos propios en los ciudadanos, y que esta situación se debe a los créditos sin cuota inicial y a las facilidades de pago que ofrecen las entidades financieras, a las bajas tasas de interés. También consideran que en el nivel de precio del transporte público se debe hacer un reajuste en estas tarifas para motivar a las personas a usarlo. El ingreso per cápita también es una variable a considerar, pero para el factor 3 no representa una significancia importante.

Las variables de infraestructura representan las obras planeadas y en ejecución, además de las vías existentes. Para el factor 3, 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 no personifican significancia, por lo cual creen que no aporta mucho al desarrollo de la movilidad de la ciudad de Armenia. El factor 3 trata sobre el uso masivo de los medios de transporte y cómo ha afectado el desplazamiento en el centro y norte de la ciudad de Armenia. Esta situación se debe principalmente al crecimiento automotor de la ciudad y a la invasión del espacio público, que al día de hoy se muestran como problemáticas notorias. También se identifica que la malla vial, el incremento vehicular, las obras inconclusas y la invasión del espacio público no representan significancia; y por lo tanto, para el factor 3 no son variables influyentes en la movilidad en el centro y norte de la ciudad. Según la percepción como conductor de este grupo de personas, Armenia necesita la ampliación de vías principales y una mejor señalización para agilizar los desplazamientos vehiculares; pero sus maneras de pensar también expresan que se debe reparar la infraestructura existente y ampliar las vías principales para poder ofrecer dinamismo.

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 y bueno; las personas de este grupo expresan respuestas, por lo tanto, se considera que hay un manejo regular de los caudales orientados al tránsito y el transporte. El factor 3 explica la 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 bien el tema y otras tienen un conocimiento superficial sobre los recursos que tienen destinados el gobierno a la movilidad. El factor 3, determina que las personas pertenecientes a este grupo que tiene un conocimiento bajo y 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, hablan 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.

4. Conclusiones

La percepción que se tiene frente al tema de la gestión pública en materia de movilidad es vaga, puesto que falta mayor divulgación de las políticas relacionadas con el tema.

Hay confusiones y distorsiones frente a las acciones requeridas para el desarrollo de la movilidad y el transporte puesto que el 57,38 % manifiestan que es insuficiente y el 27 % no presenta ningún conocimiento frente al tema.

Armenia por tener la mayoría de su comercio en el sector centro y norte, obliga a las personas a desplazarse casi diariamente a estos sitios, por tanto, se presentan grandes cantidades de personas que utilizan el auto para llegar allí, donde su desplazamiento es de un 40.3% entre 6 a 7 días, 34% entre 4 a 5 días, 19% entre dos y tres días, y un 6% de 0 a 1 día.

Frente al tema de la invasión de espacio público, la población objeto de estudio manifestó, que no tienen un desplazamiento ideal, puesto que el espacio público es invadido por vendedores ambulante, autos mal estacionados, obstaculizando el derecho a la libre movilidad, en el que un 56 % de las personas manifiestan vivir esta situación entre 1 a 4 veces.

En materia de infraestructura la población objeto de estudio aluce que hay ineficiencia en la gestión administrativa y pública, para el mejoramiento de las vías y aceras, al igual que la deficiente malla vial, obras inconclusas, dimensión reducida de vías, con la que cuenta la ciudad se encuentra en condiciones inapropiadas.

El direccionamiento estratégico de los actores responsables de la movilidad, los sujetos manifiestan un grado de inconformidad hacia las diferentes inversiones que se están haciendo en materia del mejoramiento de la malla vial y la infraestructura de la ciudad. Así mismo la falta de gestión administrativa para la consecución de recursos y orientación hacia el fomento de cultura ciudadana.

Referencias bibliográficas

Álvarez, J. (23 de agosto de 2016). Movilidad inteligente y sostenible. La Crónica.

Arias, F. (24 de octubre de 2014) Hablemos de movilidad. La Crónica. Recuperado de http://www.cronicadelquindio.com/noticia-noticia_opinion-op-10708.htm.htm.htm

Ballart, X., & Ramió, C. (2000). *Ciencia de la administración*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

Cuadras, C. (2014). *Nuevos métodos de análisis multivariante*. Barcelona: CMC Editions.

Donna, E. (2000). *Delitos contra la administración pública*. Buenos Aires: Rubinzal-Culzoni.

Guerrero, O. (1998). *El management público: una torre de Babel*. Revista de Ciencias Sociales Convergencia, 36.

Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona, España: Reverte

Hussenot, P. (1983). *La gestión pública par objectifs*. París: Editions d'Organisation.

Johnson, R., & Wichern, D. (1998). *Applied Multivariate*. Inglaterra: Pearson.

Kendall, M. (1975). *Multivariate Analysis*. London: High Wycombe.

Manrique, A. (2004). *Fundamentos de la organización y del funcionamiento del Estado Colombiano*. Medellín: Biblioteca Jurídica Diké.

Muller, P. (2002). *Las políticas públicas*. Colombia: Universidad Externado de Colombia.

Salazar, N. (2012) *Accesibilidad y movilidad peatonal en la avenida circunvalar (Mosquera) desde el Parque Olaya, hasta el Parque de la Rebeca. Hacia una movilidad urbana*. (Prácticas Académicas). Universidad Católica de Pereira. Pereira, Colombia.

Seber, G. (1984). *Multivariate Observations*. New York: Wiley.

Vasconcellos, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana*. Bogotá: CAF.

W. Porter, L., E. Lawler, E., & Hackman, J. R. (1974). *Behavior in Organizations*. México: McGraw-Hill.

-
1. Doctorando en Administración Gerencial de la Universidad Benito Juárez. Mg. en Finanzas Corporativas de la Universidad Viña del Mar. Docente investigadora Universidad La Gran Colombia seccional Armenia, miembro del Grupo de Investigación en Gestión Empresarial. Armenia – Colombia. garcialonmartha@miugca.edu.co
 2. Libardo Carlos Vargas Taborda. Doctorando en Administración Gerencial de la Universidad Benito Juárez. Mg. Creatividad e innovación en las organizaciones de la Universidad Autónoma de Manizales. Docente investigador Universidad La Gran Colombia seccional Armenia, miembro de grupo de investigación en Gestión Empresarial.
 3. Maestría en Ciencias de la Educación y Licenciado en Matemáticas y Computación de la Universidad del Quindío. Docente Universidad del Quindío, Armenia – Colombia.
-

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 38 (Nº 51) Año 2017

[Index]

[En caso de encontrar un error en esta página notificar a [webmaster](#)]

©2017. revistaESPACIOS.com • ®Derechos Reservados